DIÁRIO OFICIAL
MUNICÍPIO DE BASTOS

Conforme Lei Municipal nº 3.130, de 08 de fevereiro de 2022

www.bastos.sp.gov.br | www.imprensaoficialmunicipal.com.br/bastos

SUMÁRIO

Poder Executivo 2
Atos Oficiais 2
Leis 2
Licitações e Contratos 9
Contratos 9

Poder Legislativo 9
Contas Públicas e Instrumentos de Gestão Fiscal 9
Audiência Pública 9

EXPEDIENTE

O Diário Oficial do Município de Bastos, veiculado exclusivamente na forma eletrônica, é uma publicação das entidades da Administração Direta e Indireta deste Município, sendo referidas entidades inteiramente responsáveis pelo conteúdo aqui publicado.

ACERVO

As edições do Diário Oficial Eletrônico de Bastos poderão ser consultadas através da internet, por meio do seguinte endereço eletrônico: www.bastos.sp.gov.br
Para pesquisa por qualquer termo e utilização de filtros, acesse www.imprensaoficialmunicipal.com.br/bastos
As consultas e pesquisas são de acesso gratuito e independente de qualquer cadastro.

ENTIDADES

Prefeitura Municipal de Bastos
CNPJ 45.547.403/0001-93
Rua Adhemar de Barros, 600
Telefone: (14) 3478-9800
Site: www.bastos.sp.gov.br
Diário: www.imprensaoficialmunicipal.com.br/bastos

Câmara Municipal de Bastos
CNPJ 51.507.135/0001-89
Rua Presidente Vargas, 488
Telefone: (14) 3478-1601 | 3478-2777 | 3478-4099
Site: www.camarabastos.sp.gov.br

Diário Oficial Assinado Eletronicamente com Certificado Padrão ICPBrasil, em conformidade com a MP nº 2.200-2, de 2001

O Município de Bastos garante a autenticidade deste documento, desde que visualizado através do site www.bastos.sp.gov.br

Compilado e também disponível em www.imprensaoficialmunicipal.com.br/bastos

PODER EXECUTIVO

Atos Oficiais

Leis

L E I Nº 3.241/23
DE 3 DE OUTUBRO DE 2023

MANOEL IRONIDES ROSA, prefeito do Município de Bastos, usando de suas atribuições legais, FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e Ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

DISPÕE SOBRE A ALTERAÇÃO DE REFERÊNCIAS SALARIAIS DOS CARGOS DA ESTRUTURA DA CÂMARA MUNICIPAL DE BASTOS QUE ESPECIFICA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º - Os cargos a seguir ficam reclassificados nas seguintes referências:

CARGO	REFERÊNCIA ATUAL	NOVA REFERÊNCIA
Assessor de Contabilidade	29	32
Analista de Licitações e Compras	24	27
Analista de Contabilidade	24	27
Assessor Jurídico	29	33
Auxiliar de Secretário Legislativo de Administração	29	32
Contínuo	21	24
Motorista	23	26
Secretário Legislativo de Administração	33	34
Técnico em Informática	29	32
Zelador	21	24

Art. 2º - As despesas decorrentes da aplicação da presente Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º - Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário, surtindo seus efeitos a partir de 1º de outubro de 2.023

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE BASTOS
aos 3 de outubro de 2023
MANOEL IRONIDES ROSA
Prefeito Municipal

Registrada em Livro competente, publicada e afixada em local público de costume, na data supra.
Jamila Correa Sabino
Chefe de Gabinete do Prefeito

.....

L E I Nº 3.242/23
DE 3 DE OUTUBRO DE 2.023

MANOEL IRONIDES ROSA, Prefeito do Município de Bastos, usando de suas atribuições legais,
FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e
Ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

DISPÕE SOBRE A INSERÇÃO DOS BAIRROS QUE ESPECIFICA NO ZONEAMENTO URBANO, DE CONFORMIDADE COM O QUE ESTABELECE A LEI MUNICIPAL Nº 1.768/04.

Art. 1º - Para efeito de cálculo do valor de terreno objeto da Lei Municipal nº 1.768/04 de 22/12/04 que dispõe sobre o lançamento de Impostos sobre a Propriedade Territorial Urbana e Propriedade Predial Urbana do Município de Bastos, os bairros abaixo estabelecidos ficam classificados na seguinte conformidade:

ZONA 6
Bairro Residencial Ecoville – I
Bairro Residencial Ecoville – II

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BASTOS
aos 3 de outubro de 2.023
MANOEL IRONIDES ROSA
Prefeito Municipal

Registrada em Livro competente, publicada e afixada em local público de costume, na data supra.
Jamila Correa Sabino
Chefe de Gabinete do Prefeito

.....

L E I Nº 3.243/23
DE 3 DE OUTUBRO DE 2.023

MANOEL IRONIDES ROSA, Prefeito do Município de Bastos, usando de suas atribuições legais,
FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e
Ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

INSTITUI O PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE BASTOS.

TITULO - I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
CAPÍTULO - I
DA POLÍTICA DE MOBILIDADE

Art. 1º - Esta Lei dispõe sobre o **Plano Diretor de Mobilidade Urbana no âmbito do Município de Bastos**, fundamentada no Art. 182 da Constituição Federal, no Art. 144 da Constituição do Estado de São Paulo e na Lei Orgânica do Município em seu Art. 10 - Inciso III, atendendo ainda a Lei n.º 12.587/12 que institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e a ABNT NBR 9050:2020, que trata da Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Art. 2º - O Plano Diretor de Mobilidade Urbana guarda compatibilidade com o Plano Diretor do Município, e ainda com as normas e condições para o parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município.

Parágrafo Único. As normas, princípios básicos e diretrizes para implementação da Lei de Mobilidade Urbana, são aplicáveis em toda a extensão territorial do Município de Bastos.

Art. 3º - A Política Municipal de Mobilidade é entendida como a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no Município, realizando abordagem sobre o transporte de cargas e passageiros, o

sistema de vias municipais, o trânsito e a orientação para o trânsito de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo benefício social.

Art. 4º - A Lei de Mobilidade do Município é integrada pelo Sistema Municipal de Transportes vinculado ao Sistema Federal nos termos de Lei específica e pelo Sistema Municipal de Trânsito explicitados da seguinte forma:

I – O sistema Municipal de Transportes é constituído pelos serviços de transportes de passageiros e de mercadorias, abrigos, estações de passageiros e operadores de serviços;

II – O Sistema Municipal de Viação é constituído pela infraestrutura física das vias que compõem a malha viária, por onde circulam veículos, pessoas e animais;

III – O Sistema Municipal de Trânsito é constituído pelo conjunto de sinalizações viárias que orientam o tráfego nas vias, indicando o seu Poder Polícia e sujeitando os seus usuários as sanções e as penalidades previstas no CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo Único. O planejamento e gestão dos sistemas municipais deverão atender ainda os pressupostos constantes do Capítulo Quinto da Política Nacional de Mobilidade Urbana, previsto na Lei Federal 12.587/12.

Art. 5º - A Lei de Mobilidade do Município de Bastos/SP, diz-se Urbana por tratar dos requisitos urbanísticos adequados as vias de deslocamento dentro do município sem, no entanto, restringir-se ao perímetro urbano mesmo.

Parágrafo Único. Vias locais e vicinais rurais deverão acatar igualmente os requisitos de gabarito e caixa de rolamento apropriado ao uso, tipo e intensidade de fluxo previsto nesta Lei.

CAPÍTULO – II

DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

SEÇÃO – I

DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS

Art. 6º - A Lei de Mobilidade do Município de Bastos é o instrumento orientador e normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando garantias para a locomoção com segurança e fluidez de todos os tipos de veículos, bem como dos pedestres em suas diversas modalidades.

Parágrafo Único – Nestes termos, a Lei Municipal de Mobilidade tem por princípios:

I – A preservação da vida, da saúde, do meio ambiente e da paisagem urbana;

II – O acesso amplo e democrático ao espaço municipal, com garantia de acessibilidade universal e a circulação ordenada de pessoas e mercadorias;

III – A prioridade de pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência ou com restrições temporárias de mobilidade sobre o transporte motorizado;

IV – A prioridade do transporte coletivo sobre o individual e do público sobre o particular;

V – A hierarquia do sistema viário, objetivando a fluidez e a redução de tempo nos deslocamentos dentro do município de Bastos;

VI – Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

VII – Gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;

VIII – Segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;

IX – A sua articulação com os Sistemas Estadual e Federal de Mobilidade.

Seção - II

DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

Art. 7º - A Política Municipal de Mobilidade tem como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo à acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social.

Art. 8º - São objetivos específicos ainda da Política Municipal de Mobilidade:

I – Priorizar em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente;

II – Criar condições viárias de mobilidade e a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou com restrição de mobilidade;

III – Considerar o Sistema Viário Municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de mercadorias e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária;

IV – Considerar no planejamento viário municipal, a malha de fluxos de pedestres e ciclo viários interligados ao sistema de áreas verdes, na busca de alternativas salutares de deslocamento no município;

V – Resguardar a integridade e a continuidade da malha viária municipal, através do controle ostensivo de sua ampliação, priorizando as necessidades coletivas sobre interesses privados;

VI – Compatibilizar a legislação existente com as diretrizes urbanísticas estabelecidas nesta Lei de Mobilidade Urbana, bem como exigir o cumprimento da Legislação Federal que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

CAPÍTULO – III

DAS DIRETRIZES E AÇÕES ESTRATÉGICAS EM MOBILIDADE

Art. 9º - São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

I - Garantir o acesso às propriedades e localidades e todo o território municipal;

II - Estruturar e hierarquizar o Sistema de Viação, de forma a propiciar a melhor condição de deslocamento de veículos e pedestres, em tempo reduzido, com menos consumo energético e baixo impacto ambiental;

III - Planejar, executar e manter o Sistema de Viação segundo os critérios de segurança e conforto da população,

respeitando o meio ambiente e obedecendo as diretrizes de uso e ocupação do solo municipal;

IV - Criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

V - Promover a continuidade da malha viária municipal, por meio de diretrizes viárias a serem impostas aos parcelamentos e ocupações do solo, contíguos ou em vazios urbanos;

VI - Planejar, ordenar e operar o Sistema Municipal de Transportes, planejando o transporte coletivo, suas diretrizes de atendimento e a forma de concessão do Serviço Público;

VII - Promover estudos técnicos sob a ótica da pluralidade dos meios dos meios de transporte, que possam indicar alternativas para o transporte público coletivo e individual;

VIII - Estruturar e implantar na medida de suas demandas, o Sistema Municipal de Trânsito, fundamentado no Código de Trânsito Brasileiro, indicando o uso adequado das vias e logradouros públicos municipais, concedendo objeto de sujeição as penalidades através do poder de polícia instituído.

Art. 10 - São ações estratégicas para a implantação dos Sistemas de Mobilidade do Município de Bastos:

I - Promover tratamento paisagístico adequado às vias, de modo a proporcionar segurança e conforto à mobilidade dos cidadãos e à preservação do patrimônio cultural da cidade;

II - Projetar e implantar todos os espaços públicos de circulação do Município de forma a considerar a acessibilidade universal e cidadã;

III - Exigir dos projetos de ordem privada a consecução de medidas construtivas que considerem igualmente a acessibilidade universal e cidadã;

IV - Conceder prazo regulamentar para a adequação de edificações e pavimentações existentes, sejam públicas ou privadas, às normas de mobilidade e acessibilidade universais;

V - Desenvolver o Plano Ciclo Viário Municipal, prevendo a implantação da malha de ciclovias e ciclofaixas, a ordenação e a educação para o seu uso;

VI - Desenvolver o Plano de Rotas do transporte coletivo municipal, podendo instituir, caso necessário, a concessão de sua exploração a título precário, mediante processo licitatório pertinente;

VII - Desenvolver o Plano de Transporte Escolar Municipal, por demanda pública independente do Transporte Coletivo Municipal, podendo instituir, caso necessário, a concessão de sua exploração a título precário, mediante processo licitatório pertinente;

VIII - Iinstituir órgão executivo municipal de trânsito, encarregado da manutenção constante das vias e logradouros, bem como da confecção e instalação de sinalização viária adequada, em conformidade com o CTB – Código de Trânsito Brasileiro;

IX - Ordenar o uso do espaço apropriado em vias e logradouros públicos para estacionamentos de veículos e vagas específicas, indicando a possibilidade e a forma de oneração para sua utilização;

X - Incentivar a criação de vagas e estacionamentos privados para veículos no centro urbano;

XI - Planejar a viabilidade de anéis viários nas centralidades urbanas, como forma de restringir o acesso de veículos incompatíveis com o uso adequado da malha viária em zonas especificas.

CAPÍTULO – IV

DAS DEFINIÇÕES

Art. 11 – Para os fins desta Lei Complementar, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I – **ACESSBILIDADE**: facilidade de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

II – **BICICLETÁRIO**: local destinado ao estacionamento de bicicletas com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

III – **CICLOFAIXA**: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

IV – **CICLOROTAS OU ROTA CICLÁVEL**: caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendáveis para o uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

V – **CICLOVIA**: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VI – **DIVISÃO MODAL**: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para diversos fins;

VII – **FAIXA COMPARTILHADA**: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

VIII – **GESTÃO DA DEMANDA OU GERENCIAMENTO DA DEMANDA**: medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

IX – **LOGÍSTICA URBANA**: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

X – **MOBILIDADE URBANA**: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

XI – **MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS**: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XII – **MODOS DE TRANSPORTE NÃO**

MOTORIZADOS: modalidade que se utilizam do esforço humano;

XIII – **OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**: conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental podendo ocorrer em qualquer área do Município de Bastos.

XIV – **PARACICLO**: local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta ou média duração de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XV – **POLÍTICA DE PREÇO**: política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XVI – **SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município de Bastos/SP

XVII - **TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO**: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para realização de viagens com características operacionais específicas;

XVIII – **TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL**: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XIX – **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XX – **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL**: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região;

XXI – **TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL**: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XXII – **TRANSPORTE URBANO DE CARGAS**: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXIII – **VIA**: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista a calça, ilha e canteiro central;

XXIV – **VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE**: via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

CAPÍTULO – V

DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA – PlanMob

Seção – I

Do conteúdo do *PlanMob*

Art. 12 – O **PlanMob** contemplará:

I – Os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II – As metas de curto, médio e longo prazo;

III – Os indicadores de desempenho e de monitoramento do Sistema de Mobilidade Urbana;

IV – Ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade de Bastos/SP, garantindo retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessário;

V – Medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes locais e globais, quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;

VI – Programas, projetos e infraestruturas destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população e conter;

a) - A identificação das vias prioritárias para a circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;

b) - A previsão de implantação de infraestrutura para circulação de bicicletas comtemplando ciclofaixas, ciclovias e ciclorotas;

c) - Ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, bem como ações educativas focadas em segurança, dentre outras;

d) - Ações de estímulo ao uso da bicicleta, contemplando a sinalização indicativa para o ciclista, ações educativas focadas em segurança, implantação de paraciclos, bicicletários e sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras;

VII – Os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) - A rede estruturante do transporte público coletivo e suas tecnologias;

b) - a composição das linhas do sistema convencional;

c) - as linhas de bairros e seções;

d) - o sistema suplementar de transporte coletivo;

e) - demais serviços de transporte coletivo, tais como o transporte coletivo escolar, as linhas executivas, o transporte fretado, e outros possíveis serviços que vierem a ser implantados;

VIII – As infraestruturas do sistema de mobilidade

urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de;

a) - construção de vias, pistas e faixas exclusivas e preferenciais para o transporte público coletivo;

b) - implantação de terminais, estações de embarque e desembarque, bem como abrigos para pontos de para pontos de parada;

IX – O sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização do Sistema Viário previsto na legislação urbanística municipal, contendo;

a) - circulação viária;

b) - sinalização viária;

c) - projeto paisagístico;

d) - revitalização da infraestrutura do sistema viário;

e) - pavimentação;

f) - áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

X - A garantia de acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e de acessibilidade econômica, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo;

XI – A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;

XII – A operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente; e eficaz no espaço urbano;

XIII – Ações referentes aos polos geradores de tráfego, de forma a equacionar estacionamento e operações logísticas, porém sem estimular o acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;

XIV – Política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município e defina as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transporte urbano;

XV – Os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;e

XVI – A identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

Seção – II

Dos Objetivos Estratégicos

Art. 13 – O ***PlanMob*** contemplará, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos:

I – Tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados individuais;

II – Promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;

III – Promover a segurança no trânsito;

IV – Assegurar que as intervenções no Sistema de Mobilidade Urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;

V – Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;

VI – Promover criação de rotas turísticas possibilitando acesso, da população e de visitantes, aos pontos de interesse e atrativos locais;

VII – Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 14 – Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos no art. 9º desta Lei, o ***PlanMob*** estabelecerá metas de curto, médio e longo prazo, cuja observância será monitorada por meio de indicadores de desempenho, em consonância com a normatização estabelecida nesta Lei.

Art. 15 – Visando atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégicas:

I – Implantar de rede estruturante do transporte coletivo compatível com a necessidade local, garantindo eficiência e qualidade;

II – Ampliação das ações relacionadas ao transporte coletivo no Sistema Viário;

III – Modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte coletivo;

IV – Ampliação da integração física e operacional do transporte coletivo;

V – Diversificação dos modos de transporte coletivo;

VI – Desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo;

VII – Promoção de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos transporte individual e coletivo;

VIII – Promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte coletivo e de orientação aos usuários;

IX – Incentivos fiscais para garantir transporte eficiente e de qualidade nos setores urbano turístico e rural;

Art. 16 – Visando atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégicas:

I – Fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade;

II – Modernização dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte tornando-os mais eficazes;

III – Monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação aos serviços de transporte e

trânsito;

IV – Disseminação de informações sobre o sistema de mobilidade urbana e sua operação propiciando a escolha otimizada, pela população, dos meios de deslocamento;

V – Modernização dos equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo;

Art. 17 – Visando atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégicas:

I – Reestruturação da atividade fiscalizatória com ênfase na garantia da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;

II – Garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;

III – Promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;

IV – Desenvolvimento de projetos de educação no trânsito com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores;

V – Priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito.

Art. 18 – Visando atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para melhoria da qualidade ambiental e estimule o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I – Difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;

II – Monitoramento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III – Atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;

IV – Garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública;

V – Estimula ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 19 – Visando atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias;

I – Regulação dos serviços de mobilidade urbana no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

II – Adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;

III – Aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

Art. 20 – Visando atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégicas;

I – Implantação da política tarifária do transporte coletivo com vistas a proporcionar maior inclusão social;

II – Adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

III – Garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

Seção – III

Dos Instrumentos de Gestão

Art. 21 – Para viabilizar as estratégicas definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, tais como:

I – Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II – Estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e em horários pré-determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III – Aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV – Demarcação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V – Implantação de estacionamentos que possibilitem a realização de transferência modal de um veículo individual para o veículo de transporte coletivo;

VI – Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII – Monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VIII – Implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, a exemplo das operações urbanas consorciadas no entorno de futuros corredores viários prioritários, no entorno de corredores de transporte coletivo

e em áreas localizadas no entorno de terminais de transporte coletivo existentes – ou das que vierem a ser instaladas -, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

a) - Permitir, após a reestruturação dos corredores, a revisão do adensamento, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte;

b) - Obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

c) - Implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente destinados a modos de transporte não motorizado, que devem ser estimulados;

d) - Melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas.

IX – Priorização da aplicação de recursos provenientes de multas em ações e obras de implantação/manutenção de infraestrutura e sinalização viária e, ainda, em programas de educação para a mobilidade urbana, em consonância com o ***PlanMob***;

X – Priorização das obras relacionadas aos projetos viários prioritários, constante da legislação urbanística municipal, associada à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo;

XI – Fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos, atendendo a legislação em vigor;

XII – Definição de um mapa de classificação de calçadas, de forma a priorizar intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;

XIII – Definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifarias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

XIV – Estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com Municípios da Região, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma desta Lei.

CAPÍTULO VI
DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS DO PlanMOB
Seção I
Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob

Art. 22 – Fica instituído o **Observatório da Mobilidade Urbana – *ObsMob***, cujo objetivo é realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, o monitoramento da implementação do ***PlanMob***, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo Único – Os indicadores deverão ser apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade Urbana.

Art. 23 – O **ObsMob** possui as seguintes atribuições:

I – definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do ***PlanMob***;

II – Consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o Sistema de Mobilidade Urbana do Município;

III – Elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do PlanMob e seus resultados;

IV – Promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos pesquisas e divulgação de resultados;

V – Contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do ***PlanMob;***

VI – Elaborar e aprovar, a partir de propostas encaminhadas pela Diretoria Municipal de Trânsito, o seu Regimento Interno, que deverá ser formalizado por meio de Resolução da entidade descentralizada.

Art. 24 – O ***ObsMob***, sob coordenação da Diretoria Municipal de Trânsito, será constituído por grupo de observadores integrado por instituições da sociedade civil, que deverão acompanhar os resultados e contribuir para os estudos e ações voltados para a construção da política de mobilidade urbana sustentável.

§ 1º - As instituições interessadas em participar das reuniões do grupo de observadores integrado por instituições da sociedade civil, que deverão se comprometer com os princípios, diretrizes, objetivos e metas da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 2º - Cada instituição participante do ***ObsMob*** poderá indicar 2 (dois) representantes, titular e suplente, para participarem do grupo de observadores.

§ 3º - Será garantido acesso amplo e democrático às reuniões e eventos do ***ObsMob***, bem como às informações sobre os sistema de mobilidade urbana do Município.

Seção II
Da Revisão do PlanMob

Art. 25 - As revisões periódicas do ***PlanMob*** serão precedidas da realização de diagnóstico e prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

I – Análise da situação do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II – Avaliação de tendências do Sistema de Mobilidade Urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

§ 1º - A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanço relativos à implantação do ***PanMob*** e seus resultados, realizados pelo ***ObsMob***.

§ 2º - A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o caput deste artigo compete à Diretoria Municipal de Trânsito.

Art. 26 – As revisões do ***PlanMob*** terão periodicidade de 4 (quatro) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor, incluindo ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanísticas em vigor.

Seção III

Da Participação da Sociedade Civil no Planejamento,

Fiscalização e Avaliação do PlanMob

Art. 27 – Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento na fiscalização e na avaliação do ***PlanMob*** já definidos nesta Lei, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

I – Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo da Sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte;

II – Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;

III – Audiências públicas;

IV – Consultas públicas.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 28 – Os relatórios técnicos que integram o ***PlanMob*** serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Bastos/SP, através da Diretoria Municipal de Trânsito, bem como outras informações referentes ao sistema de mobilidade urbana.

Art. 29 – A Diretoria Municipal de Trânsito deverá realizar, no prazo de 18 (dezoito) meses contados a partir da publicação desta Lei.

I – A consolidação e a divulgação estudos relativos aos polos geradores de impacto, com identificação de padrões para estabelecimento de medidas mitigadoras, a partir da análise dos impactos e medidas dos empreendimentos implantados no Município;

II – Proposta de política de estacionamento para o Município;

III – Proposta de política de logística urbana, a incluir as plataformas de logística urbana;

IV – Proposta de política de segurança no trânsito.

Art. 30 – O ***PlanMob*** e o diagnóstico do sistema de mobilidade urbana utilizado como referencial para sua elaboração serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura Municipal.

Art. 31 – A Diretoria Municipal de Trânsito poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do ***PlanMob***.

Art. 32 – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BASTOS,
Aos 3 de outubro de 2.023
MANOEL IRONIDES ROSA
Prefeito Municipal
Registrada em Livro competente, publicada e afixada em local público de costume, na data supra.
Jamila Correa Sabino
Chefe de Gabinete do Prefeito

.....

Licitações e Contratos

Contratos

EXTRATO CONTRATUAL - CONTRATO Nº 101/2023

CONTRATANTE: Prefeitura do Município de Bastos; CONTRATADA: Telefônica Brasil S/A; OBJETO: Link dedicado de acesso à internet para vários setores da municipalidade; VALOR: R$522,00 mensais totalizando R$6.264,00; VIGÊNCIA: Iniciando 09/10/2023 e encerrando em 08/10/2024. LICITAÇÃO: Pregão eletrônico nº051/2023. Bastos/SP., 09/10/2023. Manoel Ironides Rosa - Prefeito Municipal.

.....

PODER LEGISLATIVO

Contas Públicas e Instrumentos de Gestão Fiscal

Audiência Pública

COMUNICADO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

A Câmara Municipal de Bastos, visando dar ciência à população e segmentos da comunidade bastense, e assim assegurar o incentivo à participação popular, em cumprimento à Lei de Responsabilidade Fiscal, conforme disposto no artigo 48 e seu parágrafo único, **torna público que realizará audiência pública no dia 16/10/2023, às 19 horas, no plenário Vicente Mitihiro Ishikawa, na Rua Presidente Vargas, 488, Centro**, referente ao Projeto de Lei nº 37/23, de autoria do Executivo Municipal, protocolado na Câmara Municipal sob o nº 049/2023, que dispõe sobre a Lei Orçamentária Anual – LOA que estima a receita e fixa a despesa do município de Bastos para o exercício financeiro de 2024, **ficando desde já convidados a participar todos os cidadãos e segmentos da comunidade bastense de forma presencial**. A participação poderá ser feita também através do "Fale Conosco" do endereço eletrônico da Câmara Municipal de Bastos, www.camarabastos.sp.gov.br, onde poderão ser dadas sugestões para serem analisadas pelos vereadores desta Casa de Leis, e caso as sugestões só possam ser atendidas pelo Poder Executivo as mesmas serão enviadas ao mesmo para apreciação. Para melhor conhecimento pela população bastense está publicado no site da Câmara Municipal de Bastos, no endereço

www.camarabastos.sp.gov.br, no menu "Audiência Pública" os quadros de detalhamentos das despesas - QDD com os quais os interessados poderão analisá-los e dar suas sugestões.

Bastos, 09 de outubro de 2023.
Neusa Aparecida Tognon Jorge
Presidente da Câmara

.....