



ESPELHO DE EMENDA INICIATIVA

AUTOR DA EMENDA

Aloysio Nunes Ferreira

EMENDA

28860001

EMENTA

Construção do Contorno Ferroviário na Região Metropolitana de São Paulo - Tramos Sul e Norte do Ferroanel

PROGRAMA

2072 - Transporte Ferroviário

OBJETIVO

0147 - Ordenar o tráfego ferroviário nos perímetros urbanos das cidades, de forma a reduzir os riscos de acidentes, melhorar a operação ferroviária e reduzir os impactos socioambientais.

INICIATIVA

NOVA - Construção do Contorno Ferroviário na Região Metropolitana de São Paulo - Tramos Sul e Norte do Ferroanel

CUSTO TOTAL PROPOSTO	DATA INÍCIO PROPOSTA	DATA TÉRMINO PROPOSTA	VALOR CUSTO PRIMEIRO ANO	VALOR CUSTO DEMAIS ANOS
1.200.000.000	01/01/2012	31/12/2015	200.000.000	1.000.000.000

JUSTIFICATIVA

O objetivo do contorno ferroviário - Ferroanel é permitir a transposição ferroviária da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), absorvendo o tráfego de trens de carga, para que a malha da CPTM possa ser integralmente utilizada para movimentação metropolitana de passageiros. O Ferroanel envolve a construção apenas de dois tramos (norte e sul) que conectariam trechos ferroviários já existentes no entorno da RMSP. O Tramo Sul e Norte são prioritários porque facilitam o acesso ao Porto de Santos de cargas provenientes do Vale do Paraíba e do leste da RMSP, através da conexão das linhas MRS (bitola larga) com a bitola mista ALL em Evangelista de Souza e do interior do Estado através das redes da ALL e MRS. O Tramo Sul, de 50 km de extensão, está, em boa parte, integrado à faixa de domínio do Trecho Sul do Rodoanel, o que evitará dispêndios com desapropriação e reassentamentos, podendo ser prioritária a sua implantação. Esse projeto criará um rota de transposição ferroviária da RMSP sem a utilização da malha da CPTM, que seria utilizada exclusivamente para o transporte metropolitano de passageiros. A implantação de ambos os Tramos poderá ser feita em parceria entre o Governo Federal e do Estado de São Paulo, à semelhança do Rodoanel, mediante Convênio de Cooperação com delegação e transferência de 50% dos recursos necessários aos investimentos.



ESPELHO DE EMENDA INICIATIVA

AUTOR DA EMENDA

Aloysio Nunes Ferreira

EMENDA

28860002

EMENTA

Construção do Contorno Rodoviário na Região Metropolitana de São Paulo - Trecho Norte

PROGRAMA

2072 - Transporte Ferroviário

OBJETIVO

0147 - Ordenar o tráfego ferroviário nos perímetros urbanos das cidades, de forma a reduzir os riscos de acidentes, melhorar a operação ferroviária e reduzir os impactos socioambientais.

INICIATIVA

NOVA - Construção do Contorno Rodoviário na Região Metropolitana de São Paulo - Trecho Norte

CUSTO TOTAL PROPOSTO	DATA INÍCIO PROPOSTA	DATA TÉRMINO PROPOSTA	VALOR CUSTO PRIMEIRO ANO	VALOR CUSTO DEMAIS ANOS
2.000.000.000	01/01/2012	31/12/2015	700.000.000	1.300.000.000

JUSTIFICATIVA

A implantação do Rodoanel Mario Covas - Trecho Norte estará concluindo o anel rodoviário Metropolitano que interliga as Rodovias que convergem para região Metropolitana de São Paulo, alcançando seus objetivos específicos que justificam plenamente sua implantação: - desviar e distribuir o tráfego de passagem, sobretudo de caminhões, para o entorno da região metropolitana de São paulo, principalmente na ligação Norte e Sul do País que hoje utiliza as marginais e vias locais; - Permite o acesso mais ágil ao Porto de Santos; - redefinir a plataforma logística de transportes da Região Metropolitana de São Paulo de radial para anelar; - estimular a participação do modal ferroviário na matriz de transporte do Estado; - eliminar e/ ou minimizar o tráfego de passagem na cidade de São Paulo, tendo como consequência a melhoria do trânsito dos veículos de transporte coletivo e individual, o que provoca benefícios econômicos e sociais; - diminuir o tempo gasto nos congestionamentos, os gastos com combustível e consequentemente a emissão de poluentes. O empreendimento foi dividido, para efeito de implantação, em quatro trechos: Oeste, Sul, Leste e Norte. Os trechos Oeste e Sul do Rodoanel já estão em operação e compete aos 2 últimos, a efetivação do objetivo primordial desse anel que viabilizará o contorno da Região Metropolitana de São Paulo articulando as 10 (dez) grandes rodovias que convergem para a capital do Estado de São Paulo: - Rodovia do Imigrantes e a via Anchieta, responsáveis pela ligação com a Baixada Santista e ao Porto de Santos; - via Anhanguera e Rodovia dos Bandeirantes, propiciando a ligação com a região metropolitana de Campinas, dando acesso às zonas norte e noroeste do Estado; - Rodovias Presidente Dutra e Ayrton Senna, que chegam ao Rio de Janeiro e à região nordeste do Estado, Vale do Paraíba e Porto de São Sebastião; - Rodovias Castello Branco e Raposo Tavares que levam à região Oeste do Estado e ao Norte do Paraná; - Rodovia Régis Bittencourt que chega ao Sul do País; e - Rodovia Fernão Dias que realiza a ligação com o Estado de Minas Gerais e as regiões Centro-Oeste do País. O Trecho Norte deverá ser concluído em 2014, com traçado que terá início no final do Trecho Leste, na interseção com a rodovia Presidente Dutra e término na Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, do trecho Oeste. O trecho Norte terá um extensão aproximada de 44 km, possibilitando a interligação com o Aeroporto Internacional de Guarulhos, a interseção com a Rodovia Fernão Dias (BR-381) e o acesso à Avenida Inajar de Souza, na zona Norte da capital. Para implantação desse Trecho são necessários investimentos no Valor total R\$ 6.110 bilhões, sendo R\$ 1.913 bilhões de financiamento junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, R\$ 2.196 bilhões de aporte do Governo do Estado de São Paulo e R\$ 2 bilhões do Governo Federal (PAC 2).



ESPELHO DE EMENDA INICIATIVA

AUTOR DA EMENDA

Aloysio Nunes Ferreira

EMENDA

28860003

EMENTA

Construção dos Terminais de Passageiros do Trem Expresso Aeroporto Junto aos terminais TPS1/2 e TPS31, do Aeroporto Internacional de Gurulhos e Terminal Remoto, na Área Central da Metrôpole de S. Paulo

PROGRAMA

2048 - Mobilidade Urbana e Trânsito

OBJETIVO

0577 - Dotar as cidades-sede da Copa do Mundo de Futebol 2014 de sistemas de mobilidade urbana que conectem os polos geradores de viagens do evento, com ênfase no legado e na integração entre aeroportos, estádios, áreas centrais e de hotelaria.

INICIATIVA

NOVA - Construção dos Terminais de Passageiros do trem Expresso Aeroporto Junto aos Terminais TPS1/2 e TPS31 do Aeroporto Internacional de Guarulhos e do Terminal Remoto, na Área Central da Metrôpole de SP.

CUSTO TOTAL PROPOSTO	DATA INÍCIO PROPOSTA	DATA TÉRMINO PROPOSTA	VALOR CUSTO PRIMEIRO ANO	VALOR CUSTO DEMAIS ANOS
440.000.000	01/01/2012	31/12/2015	100.000.000	340.000.000

JUSTIFICATIVA

A linha 13 Jade, com extensão de 12,8 km, fará a ligação entre a estação Engº Goulart, da Linha 12 Safira e o Aeroporto Internacional de São Paulo Governador André Franco Montoro, em Guarulhos, passando pela estação CECAP, a ser construída junto ao Conjunto Habitacional Zezinho de Magalhães. Desta forma, a Linha 13 Jade atenderá a demanda existente para a cidade de Guarulhos e também atenderá, com rapidez e regularidade a demanda de e para o Aeroporto Internacional de São Paulo, em Cumbica, tornando-se importante alternativa de deslocamento através de um sistema de alta capacidade para o aeroporto com o maior movimento de passageiros no Brasil, bem como servindo de atendimento aos trabalhadores locais. Para que isto se concretize, os estudos para a implantação da Linha 13 - Jade previram que esta linha deverá atender cerca de 200 mil passageiros/dia útil em 2020. CUSTO TOTAL O valor total estimado do projeto é de R\$ 1.207.650.000 (Hum bilhão, duzentos e sete milhões e seiscentos e cinquenta mil reais), dos quais R\$ 1.200.000.000,00 (Hum bilhão e duzentos milhões de reais) serão oriundos de financiamento. Estudos de Demanda A demanda projetada com os benefícios deste novo serviço será de 200 mil passageiros/dia útil em 2020, qualificando as linhas da CPTM para absorver o incremento de passageiros. Linha 13 Jade 2015 2020 Passageiros/Dia útil 120.400 200.676 Constata-se que a implantação da Linha 13 - Jade agrega novos usuários à demanda existente atualmente na CPTM, captando demanda que antes se deslocava neste eixo através de ônibus e automóvel. Ações Previstas para Implementação do Projeto Aquisição de oito trens com capacidade com oito carros cada; Implantação de toda a infraestrutura de via necessária ao projeto (pontes, acessos); Implantação de Via Permanente no trecho Engenheiro Goulart Aeroporto Internacional de São Paulo; Implantação de pátios e oficinas inerentes ao serviço proposto; Implantação de sistema de sinalização; Implantação de rede aérea entre as Estações Engenheiro Goulart e a Estação Aeroporto Internacional de São Paulo; Construção de subestações de energia e cabinas seccionadoras e aquisição do telecomando de energia; Implantação de sistema de sinalização; Modernização da estação Engenheiro Goulart; Construção das novas estações CECAP e Aeroporto Internacional de São Paulo; Mitigação de impactos ambientais decorrentes do projeto; Desapropriação de áreas; CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO Execução do Projeto: Início 1º semestre de 2012, conclusão em 2014. Obra civil e implantação de sistemas: de 2013 a 2014 Contratação do Material Rodante: de 2013 a 2014 Negociação com os agentes financeiros: 2º semestre 2011; Assinatura dos Contratos de Empréstimo: 1º semestre de 2012.



ESPELHO DE EMENDA INICIATIVA

AUTOR DA EMENDA

Aloysio Nunes Ferreira

EMENDA

28860004

EMENTA

Emenda que Inclui a Iniciativa Adequação do Sistema do Trem Metropolitano da Região Metropolitana de São Paulo, Operada pela CPTM

PROGRAMA

2048 - Mobilidade Urbana e Trânsito

OBJETIVO

0574 - Requalificar, implantar e expandir sistemas de transportes públicos coletivos, induzindo a promoção da integração modal, física e tarifária de forma sustentável e amplamente acessível.

INICIATIVA

NOVA - Adequação do Sistema do Trem Metropolitano da Região Metropolitana de São Paulo, Operada pela CPTM

CUSTO TOTAL PROPOSTO	DATA INÍCIO PROPOSTA	DATA TÉRMINO PROPOSTA	VALOR CUSTO PRIMEIRO ANO	VALOR CUSTO DEMAIS ANOS
50.000.000	01/01/2012	31/12/2015	20.000.000	30.000.000

JUSTIFICATIVA

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM é a empresa responsável pelo transporte de passageiros que circulam na Região Metropolitana de São Paulo através do meio ferroviário. A CPTM opera uma rede de 270 km, transportando atualmente 2,2 milhões de passageiros/dia. A sua integração física, operacional e tarifária com 65km da rede do Metrô representa a constituição de uma rede metro-ferroviária de 335 km, transportando 4,5 milhões de passageiros/dia. A empresa tem investido na aquisição de novos trens, na implantação de novas estações retificadoras e de novos sistemas e na manutenção e reforma dos equipamentos mais antigos, mantendo ainda programas de desenvolvimento e capacitação profissional, com vistas ao aperfeiçoamento do seu quadro funcional. O Governo do Estado de São Paulo está empenhado na recuperação, modernização e expansão dos serviços, com o objetivo de transformar o trem em um serviço de metrô de superfície cada vez mais valorizado e indispensável para o desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida da metrópole. Os investimentos priorizam as regiões mais carentes, permitindo maior mobilidade da população, através de sistema de alta capacidade. Particularmente, são necessários investimento em infraestrutura, para adequação das estações e permitir acessibilidade aos portadores de deficiência, que acabam tendo restrições de utilização plena do sistema para sua locomoção.



ESPELHO DE EMENDA INICIATIVA

AUTOR DA EMENDA

Aloysio Nunes Ferreira

EMENDA

28860005

EMENTA

Implantar e implementar 20 centros de atenção psicossocial (CAPS) no Estado de São Paulo

PROGRAMA

2015 - Aperfeiçoamento do Sistema Único de Saúde (SUS)

OBJETIVO

0718 - Fortalecer a rede de saúde mental, com ênfase no enfrentamento da dependência de Crack e outras drogas.

INICIATIVA

NOVA - Implantar e implementar 20 centros de atenção psicossocial - CAPS no Estado de São Paulo

CUSTO TOTAL PROPOSTO	DATA INÍCIO PROPOSTA	DATA TÉRMINO PROPOSTA	VALOR CUSTO PRIMEIRO ANO	VALOR CUSTO DEMAIS ANOS
100.000.000	01/01/2012	31/12/2015	40.000.000	60.000.000

JUSTIFICATIVA

Esta Emenda visa atender o Estado de São Paulo na implantação de centros responsáveis para o tratamento de dependências químicas, em locais onde não possuem esses centros e melhorar o atendimento em locais que possuem, implantando novos centros para atender essa demanda.



ESPELHO DE EMENDA INICIATIVA

AUTOR DA EMENDA

Aloysio Nunes Ferreira

EMENDA

28860006

EMENTA

Retirada de malha ferroviária no Centro da Cidade de São José do Rio Preto/SP

PROGRAMA

2072 - Transporte Ferroviário

OBJETIVO

0147 - Ordenar o tráfego ferroviário nos perímetros urbanos das cidades, de forma a reduzir os riscos de acidentes, melhorar a operação ferroviária e reduzir os impactos socioambientais.

INICIATIVA

NOVA - Retirar a Malha Ferroviária no Centro da Cidade de São José do Rio Preto/SP

CUSTO TOTAL PROPOSTO	DATA INÍCIO PROPOSTA	DATA TÉRMINO PROPOSTA	VALOR CUSTO PRIMEIRO ANO	VALOR CUSTO DEMAIS ANOS
500.000.000	01/01/2012	31/12/2015	200.000.000	300.000.000

JUSTIFICATIVA

A retirada dos trilhos no centro da Cidade de São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo, visa atender a solicitação da população local, que sofre com o trânsito devido a passagem dos trilhos no meio da cidade. As cidades paulistas vem solicitando a retirada desses trilhos que estão inoperantes e que só atrapalham a circulação de automóveis e a locomoção por meio de outros meios de transporte.



ESPELHO DE EMENDA INICIATIVA

AUTOR DA EMENDA

Aloysio Nunes Ferreira

EMENDA

28860007

EMENTA

CORREDOR DE ÔNIBUS NA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS NOROESTE, ESTADO DE SÃO PAULO

PROGRAMA

2048 - Mobilidade Urbana e Trânsito

OBJETIVO

0581 - Apoiar a implantação de medidas de moderação de tráfego visando a qualificação do sistema viário urbano nos pontos que apresentem conflitos entre os modais de transporte.

INICIATIVA

NOVA - INCLUSÃO DE CORREDOR DE ÔNIBUS NA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS NOROESTE, ESTADO DE SÃO PAULO

CUSTO TOTAL PROPOSTO	DATA INÍCIO PROPOSTA	DATA TÉRMINO PROPOSTA	VALOR CUSTO PRIMEIRO ANO	VALOR CUSTO DEMAIS ANOS
144.500.000	01/01/2012	31/12/2015	43.350.000	101.150.000

JUSTIFICATIVA

CORREDOR NOROESTE O Corredor Noroeste na Região Metropolitana de Campinas atualmente interliga os Municípios de Sumaré e Hortolândia a Campinas, atendendo uma demanda de cerca de 61 mil passageiros por dia útil. O projeto total do corredor contará com 63,2 km, sendo que hoje possui 7 km em vias segregadas. Outros 7,2km necessitam de obras de infraestrutura como alargamento de vias, construção de viaduto e implantação de novo terminal. Além dessas obras está prevista a finalização do corredor numa extensão de 25,3 km concluindo o atendimento aos municípios de Santa Bárbara D'Oeste, Americana e Nova Odessa. Esta ligação é de suma importância pois promoverá a integração regional e reduzirá as viagens pelo eixo da Rodovia Anhanguera, conferindo maior nível de conforto e segurança à população. A continuação do Corredor Noroeste beneficiará uma população de dois milhões de habitantes. Os estudos para a complementação desse trecho de 25,3 km de corredor apontam para um incremento na demanda na ordem de 20 mil passageiros/dia útil em 2014. As obras previstas para finalização do Corredor Noroeste estão divididas em dois Projetos: A) Trecho Nova Odessa - Santa Bárbara D'Oeste (Complementação do Corredor Noroeste) incluem: ; Construção dos Terminais Americana e Santa Bárbara D'Oeste; ; A reforma do Terminal Nova Odessa; ; Construção de 25,3km de viário; ; Ponte de transposição do Ribeirão dos Toledos em Sta Bárbara D'Oeste ; Alargamento de via de transposição sob a Rodovia Luiz de Queiróz em Americana. B) Trecho Nova Odessa-Campinas (Obras remanescentes e trecho Sumaré-Nova Odessa) que incluem: ; A implantação do Terminal Sumaré; ; A implantação de sistema viário, pontos de parada entre estes os Terminais Sumaré e Nova Odessa (com aproximadamente 5,0 km); ; Construção de Viaduto em Hortolândia; ; Alargamento, pavimentação e implantação de pontos de parada na Av. Emancipação terminais (com aproximadamente 2,0 km); ; Instalação de duas paradas na Av. Lix da Cunha em Capinas. CUSTO TOTAL A) Trecho Nova Odessa - Santa Bárbara D'Oeste (Complementação do Corredor Noroeste) ; Investimento de R\$ 90.000.000 (Noventa milhões de reais). B) Trecho Nova Odessa-Campinas (Obras remanescentes e trecho Sumaré-Nova Odessa) ; Investimento de R\$ 54.500.000 (Cinquenta e quatro milhões e quinhentos mil reais). CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO A) Trecho Nova Odessa - Santa Bárbara D'Oeste (Complementação do Corredor Noroeste) ; Contratação de Projetos Funcional, Básico e Executivo dez/2011 ; Edital de Pré-Qualificação de obras jun/2012 ; Contratação de Obras dez/2012 ; Ordem de início jan/2013 ; Término de obras jan/2014 B) Trecho Nova Odessa-Campinas (Obras remanescentes e trecho Sumaré-Nova Odessa) ; Contratação de Projetos Básico e Executivo mar/2012 ; Edital de Pré-Qualificação de obras jun/2012 ; Contratação de Obras dez/2012 ; Ordem de início jan/2013 ; Término de obras jan/2014



ESPELHO DE EMENDA INICIATIVA

AUTOR DA EMENDA

Aloysio Nunes Ferreira

EMENDA

28860008

EMENTA

CORREDOR METROPOLITANO DE ÔNIBUS EM ITAPEVI - SÃO PAULO (BUTANTÃ)

PROGRAMA

2048 - Mobilidade Urbana e Trânsito

OBJETIVO

0581 - Apoiar a implantação de medidas de moderação de tráfego visando a qualificação do sistema viário urbano nos pontos que apresentem conflitos entre os modais de transporte.

INICIATIVA

NOVA - IMPLANTAÇÃO DE CORREDOR METROPOLITANO DE ÔNIBUS EM ITAPEVI - SÃO PAULO

CUSTO TOTAL PROPOSTO	DATA INÍCIO PROPOSTA	DATA TÉRMINO PROPOSTA	VALOR CUSTO PRIMEIRO ANO	VALOR CUSTO DEMAIS ANOS
326.210.000	01/01/2012	31/12/2015	67.730.000	258.480.000

JUSTIFICATIVA

CORREDOR METROPOLITANO ITAPEVI - SÃO PAULO (BUTANTÃ) O Corredor Metropolitano Itapevi - São Paulo (Butantã), com extensão de 30,4 km, será conectado à rede de transporte em sete terminais. Está previsto a implantação do Terminal Cohab Km 21, ao sul da ferrovia, nas proximidades da estação General Miguel Costa da CPTM. O Terminal Vila Yara em Osasco já atende a linhas municipais e metropolitanas e sofrerá obras de adaptação. E o Terminal Butantã com caráter multimodal, promoverá a conexão do sistema de média capacidade com o sistema estruturador sobre trilhos. Desta forma, O Corredor Metropolitano Itapevi - São Paulo (Butantã) deverá estabelecer a racionalização da rede de transporte coletivo da região, de modo a manter o papel do Trem Metropolitano enquanto estruturador dos deslocamentos da população dos municípios diretamente atendidos com destino à São Paulo, considerando os projetos para sua modernização, estruturando o atendimento interno dos municípios através de um sistema integrado de linhas de ônibus, possibilitando ainda a integração das redes municipais no sistema metropolitano, dimensionando o sistema sobre pneus de forma a garantir um atendimento adequado aos usuários e redução dos custos operacionais. A demanda estimada para o ano de 2014 é 130.000 passageiros por dia útil, podendo chegar a 150.000 no ano de 2025 (Informação a ser confirmada quando do aprofundamento dos estudos) CUSTO TOTAL O valor total estimado do projeto é de R\$ 326.210.000,00 (Trezentos e vinte e seis milhões e duzentos e dez mil reais), sendo R\$ 67.730.000,00 para o Trecho 1, R\$ 105.260.000,00 (Cento e cinco milhões, duzentos e sessenta mil reais) para o Trecho 2 e R\$ 152.225.000,00 (Cento e cinquenta e cinco milhões, duzentos e vinte mil reais) para o Trecho 3. ESTUDOS DE DEMANDA A demanda projetada com os benefícios deste novo serviço será de 150 mil passageiros/dia útil em 2025. O Projeto será implantado em 3 Etapas: Trecho 1: Itapevi - Jandira (5 Km) em obras: ; Intervenção viária em trecho de 5 Km, para estabelecer nova ligação e melhorar a acessibilidade ao transporte público no extremo oeste da RMSP ; Projeto prioriza transporte coletivo no trecho, propondo vias com capacidade adequada para receber o transporte coletivo, mas também o individual, por um horizonte de 20 anos ; É prevista integração física entre ônibus metropolitanos, ônibus municipais e trens metropolitanos com terminais, áreas ou pontos de integração ; Compatibilização com os projetos de modernização das estações da CPTM neste trecho Trecho 2: Jandira - Osasco/Km 21 (15 Km): ; O Trecho terá 3 Terminais: Terminal Silveira e Carapicuíba, já existentes e Terminal Osasco Km 21 em projeto ; Contará com a implantação de 40 estações de embarque. ; Os trechos 1 e 2 proporcionarão uma redução média de tempo de 25 minutos, equivalente a uma redução de 16%. Trecho 3: Osasco/Km 21 - Butantã (10,4 Km): ; O Trecho terá 2 Terminais: Terminal Vila Yara, já existentes e Terminal Butantã em obras. ; Contará com a implantação de 71 estações de embarque. ; O trecho 3 proporcionará uma redução média de tempo de 47 minutos, equivalente a uma redução de 28%. CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO Trecho Itapevi - Jandira: ; Obras das Estações de Transferência Itapevi e Jandira: Dezembro de 2012 ; Conclusão das Obras: 2º semestre de 2012 ; Solicitação e Obtenção de Licença de Operação: 2º semestre de 2012 ; Início da Operação: 2º semestre de 2012 Trecho Jandira - Osasco/Km 21: ; Projetos: Início: 12/2011 ; Término: 06/2012 ; Obtenção de Licença de Instalação: 12/2012 ; Obras: Início: 12/2012 ; Término: 07/2014 ; Solicitação e Obtenção de Licença de Operação: 2º semestre de 2014 ; Início da Operação: 2º semestre de 2014 Trecho Osasco/Km 21 - Butantã: Projetos e obras posteriores a 2014



ESPELHO DE EMENDA INICIATIVA

AUTOR DA EMENDA

Aloysio Nunes Ferreira

EMENDA

28860009

EMENTA

Aquisição de 1.500 Ambulâncias para o Estado de São Paulo

PROGRAMA

2015 - Aperfeiçoamento do Sistema Único de Saúde (SUS)

OBJETIVO

0717 - Aprimorar a rede de urgência e emergência, com expansão e adequação de UPAs, SAMU, PS e centrais de regulação, articulando-a com as outras redes de atenção.

INICIATIVA

NOVA - NOVA - Aquisição de 1.500 Ambulâncias para o Estado de São Paulo

CUSTO TOTAL PROPOSTO	DATA INÍCIO PROPOSTA	DATA TÉRMINO PROPOSTA	VALOR CUSTO PRIMEIRO ANO	VALOR CUSTO DEMAIS ANOS
150.000.000	01/01/2012	31/12/2015	45.000.000	105.000.000

JUSTIFICATIVA

Esta emenda visa atender os municípios do Estado de São paulo, com Unidades Móveis de Saúde, substituindo as que estão funcionando precariamente, no atendimento aos pacientes que necessitam de um transporte adequado para sua locomoção a um hospital especializado em sua região.