



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS
RENOVÁVEIS - IBAMA

Relatório de Vistoria Nº 03 /2010 – NLA/SUPES-SP/IBAMA

Ao Coordenador do NLA
João de Munno Junior

**Vistoria técnica ao trecho Oeste do
Rodoanel Mário Covas e às obras de
implantação do trecho Sul.**

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo de licenciamento ambiental do Rodoanel Mário Covas, trecho Sul, que vem sendo conduzido pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente com participação do IBAMA, em algumas questões específicas, segundo determinação judicial.
2. Participaram da vistoria além dos técnicos deste NLA/IBAMA-SP, técnico da CETESB, órgão licenciador e representantes do empreendedor (DERSA e empreiteiras contratadas).
3. O trecho em questão (Sul) afeta diretamente (AID) os municípios de Embu, Itapeverica da Serra, São Paulo, São Bernardo do Campo, Santo André, Ribeirão Pires e Mauá, e se encontra em fase de obtenção de solicitação de licença de operação, tendo sido enviado Plano Básico Ambiental (PBA) de Operação com os programas ambientais propostos para a fase de operação, para manifestação deste Instituto.
4. Com isto, no dia 15 de março de 2010, foi realizada vistoria técnica ao traçado da rodovia em fase final de construção, visando verificação das atuais condições da rodovia quanto à trafegabilidade e do cumprimento das condicionantes da Licença de Instalação emitida.
5. Destaca-se, ainda, que ficou determinado em acordo judicial assinado entre as partes que a emissão de licença ambiental para o Trecho Sul depende do cumprimento das ações previstas no referido acordo para o Trecho Oeste do rodoanel, já em operação, com isso, no dia 16 de março de 2010, foi realizada vistoria ao Trecho Oeste, visando a verificação do cumprimento dessas ações.
6. Inicialmente a vistoria tinha como objetivo a passagem pelos 61 quilômetros do Trecho Sul e dos 32 km do Oeste, bem como de algumas áreas de apoio utilizadas, além de outros pontos identificados como necessários durante a realização da vistoria. Durante reunião realizada antes da vistoria no local das obras foi esclarecido, porém, que do trecho

sul, que está dividido em cinco lotes de construção, só seria possível acessar com veículo terrestre o Lote 1 e parte do Lote 2.

A VISTORIA

Atividades do dia 15.03.2010:

7. Neste dia a vistoria foi realizada no trecho sul, com deslocamento direto da equipe até o início do trecho, Lote 01, onde se iniciou a vistoria no sentido sul, até o ponto final de acesso possível no Lote 02, com deslocamento pela pista de rolamento do Rodoanel.

8. Além da rodovia propriamente dita e suas atuais condições, foram vistoriados 22 pontos notáveis no Trecho Sul, com foco nas Obras de Arte Especiais – OAE's, nas passagens de fauna e nas áreas dos plantios compensatórios, sendo eles:

- Ponto 01 - Obra de arte 202: Ponte no início do Lote 2 sobre braço da represa Billings (figura 01). No local foram observados dispositivos de contenção provisórios como bacias de sedimentação, barreira de contenção e tela geotextil (figura 02), apresentando aparente eficiência pela diferença visual na turbidez da água antes e depois dos dispositivos instalados. No local foi observada presença de cardume de peixes acompanhado por aves predadoras.



Figura 01



Figura 02

- Ponto 02 - Obra de arte 101. Início do Lote 1, no acesso ao município de Mauá. Viaduto sobre a rua Papa João 23. Área fora do eixo principal do rodoanel, em área industrial do município de Mauá (figuras 3 e 4).



Figura 03



Figura 04

- Ponto 03 - Área de plantio compensatório ainda no acesso a Mauá. A área encontrava-se recoberta por gramíneas (figura 05) com plantio de mudas de espécies arbóreas nativas (figura 06). Observou-se que as mudas foram utilizadas em tamanhos heterogêneos com presença de algumas muito jovens e pequenas, fora das especificações do programa aprovado, fato que poderá dificultar na recuperação da área, aumentando a necessidade de monitoramento e replantio, quando necessário. Ainda neste ponto foram observados a instalação de praça de pedágio (figura 7) e a presença de área de depósito de materiais das obras sem informações sobre o licenciamento ambiental (figura 08).



Figura 05



Figura 06



Figura 07



Figura 08

- Ponto 04 - Início do leito principal do rodoanel, entroncamento com o futuro trecho Leste. Na margem direita no sentido crescente do lote foi observada área com assoreamento em recuperação (figura 09) para a qual está previsto PRAI e na margem esquerda uma outra área assoreada com dispositivos provisórios de contenção, sem previsão de recuperação já que esta fará ser diretamente afetada pelo início do Trecho Leste (figura 10).



Figura 09



Figura 10

- Ponto 05 - Obra de arte 102: ponte sobre talvegue de drenagem pluvial, com aterro sanitário a montante. No local estão sendo instalados os dispositivos de captação da drenagem do leito estradal da rodovia, ainda faltando a instalação da tubulação de condução de efluentes (figura 11) e finalização da instalação da caixa de contenção (figura 12).



Figura 11



Figura 12

- Ponto 06 - Ainda sob a obra de arte 102, foi vistoriada área de recuperação de passivo anterior à rodovia, antiga cava de exploração mineral que foi aterrada e se encontra em recuperação pelo empreendedor, com plantio de gramíneas. Observamos a construção de canal de drenagem em leito natural (Figuras 13 e 14), protegido apenas por vegetação e escada hidráulica em concreto e pedras (figura 15). Próximo à escada hidráulica foi constatado forte odor de detritos em decomposição (lixo), apesar da distância do aterro, indicando possível condução de efluente contaminado do aterro pelo canal construído, até a represa Billings em local próximo a ponto de coleta para abastecimento público. Também pode haver risco de ocorrência de processos erosivos com condução de material para a represa já que o canal está instalado em leito natural e sem caixas de retenção (figura 16). Assim, mesmo sendo o aterro licenciado e não sendo de responsabilidade do rodoanel que apenas recuperou a área degradada, este ponto mostra-se especialmente estratégico para monitoramento da qualidade das águas, já que antes da recuperação as cavas existentes poderiam estar atuando como obstáculo para o escoamento da água, servindo, mesmo que precariamente, para sedimentação parcial do efluente.



Figura 13



Figura 14



Figura 15



Figura 16

- Ponto 7 - Área denominada Três Divisas: passagem de fauna já instalada, com clarabóia, estando, no momento, sendo relocada a cerca direcionadora que havia sido instalada de modo errado inicialmente. Observa-se que as extremidades das passagens secas se encontram ainda em término abrupto, devendo ser implantada rampas para suavizar o degrau formado. Também foi observado a utilização dessa estrutura como “banheiro” por funcionários da obra, deixando-a com odor característico que pode desencorajar sua utilização pela fauna, devendo, portanto, ser efetuada limpeza no local antes de sua liberação.

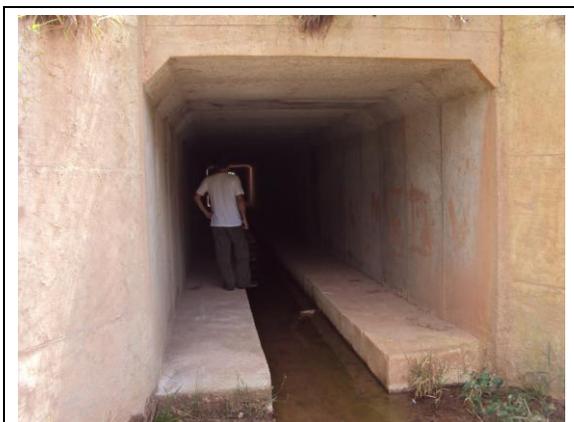


Figura 17



Figura 18

- Ponto 8 - Borda do Campo: condomínio regularizado interceptado pelo Rodoanel onde houve acerto para instalação de estação de transposição de rede de esgotos para rede coletora à montante. No local também foi instalado viaduto para não haver isolamento de parte do condomínio (figura 19) com o restante (figura 20).



Figura 19



Figura 20

- Ponto 9 - Obra de arte 103 (figura 21): em fase de acabamento, com revegetação e finalização de estruturas de drenagem (figura 22). Ao fundo favela Pintassilgo.



Figura 21



Figura 22

- Ponto 10 - Obra de arte 105: Jardim Miame. Ponte em fase final de instalação (figuras 22 e 23), faltando apenas finalização dos dispositivos de drenagem e revegetação.



Figura 23



Figura 24

- Ponto 11 - Obra de arte 106: Ponte em fase final de instalação (figura 25). Ponto com melhor qualidade de água detectado no monitoramento e já com revegetação em fase final, porém com algumas áreas expostas, com processo de assoreamento contido pelas estruturas instaladas (figura 26). Ponto próximo à divisa de município entre Santo André e São Bernardo.



Figura 25



Figura 26

- Ponto 12 - Obra de arte 108: Ponte em fase final de instalação, com estrutura construída (figura 27), mas com pontos expostos, sem vegetação, causando carreamento de material para o braço da represa, onde foi instalado tela de contenção com aparente eficiência, conforme ilustrado pela figura 28 abaixo.



Figura 27



Figura 28

- Ponto 13 - Obra de arte 201: início do Lote 2. Ponte em fase final de instalação (figuras 29 e 30), com estrutura implantada, faltando apenas finalização dos dispositivos de drenagem.



Figura 29



Figura 30

- Ponto 14 - Obra de arte 203: ponte em fase final de instalação (figura 31) com áreas de apoio instaladas: canteiro de pré-moldados (figura 32), viveiro de espera para a flora resgatada (figura 33) e estruturas provisórias de contenção de assoreamento (figura 34).



Figura 31



Figura 32



Figura 33



Figura 34

- Ponto 15 - Área de várzea assoreada com barreira de contenção instalada, porém, sem eficiência já que nota-se assoreamento a jusante da barreira (figura 35). Foi apresentada justificativa pela ocorrência de volume excessivo de chuvas há poucos dias antes da vistoria e a área estava sendo recuperada com retirada do material. Lateralmente ocorre área de deposição de material excedente em fase de plantio compensatório em execução (figura 36).



Figura 35



Figura 36

- Ponto 16 - DME “Basílio de Lima”: localizado na alça de acesso à Anchieta, em fase de estabilização de talude (retaludamento/terraceamento e revegetação) (figura 37). No local foi registrada a péssima condição do pavimento pela movimentação das máquinas operando na DME (figura 38), fato que demandará correção antes do início da operação do trecho.



Figura 37



Figura 38

- Ponto 17 - Obra de arte 210. Barreiras de contenção com aparente eficiência (figura 39). Área de plantio compensatório nos terraços do talude do aterro da rodovia (figura 40).



Figura 39



Figura 40

- Ponto 18 - Área de várzea com material das obras do rodoanel contidos por barreiras provisórias (figura 41) e estabilização de talude em execução com plantio de gramíneas, porém, sem sucesso como indica a figura 42 com gramíneas mortas e início de processos erosivos.



Figura 41



Figura 42

- Ponto 19 - Obra de arte 211: passagem de fauna longa instalada em grande aterro do rodoanel, sem presença de clarabóia, devido à altura do aterro, interligando mata de eucalipto do lado direito (figura 43) e esquerdo (figura 44). Presença de várzea com barreira de contenção instalada, mas com presença de assoreamento à jusante (figura 44 ao fundo). Existem dúvidas sobre a eficiência da passagem de fauna instalada devido ao seu longo comprimento, ausência de clarabóia, mata alterada, assoreamento de várzea e presença de cerca no emboque direito da passagem, que se não tiver os vãos dimensionados para a fauna específica do local e com arame liso, pode impedir a locomoção de algumas espécies.



Figura 43



Figura 44

- Ponto 20 - Obra de arte 212: Viaduto sobre acesso local e retorno operacional em fase final de implantação (figura 45). O local também foi utilizado para deposição de material, área denominada “Demarchi E3”, que se encontra em fase de recuperação, porém, ainda sem estabilização (figura 45 ao fundo). Presença de assoreamento nas obras do retorno, com barreiras de contenção , porém, com presença de vegetação morta a jusante (figura 46).



Figura 45



Figura 46

- Ponto 21 - DME na alça da Anchieta denominada “Volkswagen” onde houve anteriormente desenvolvimento de processos erosivos com escorregamento de terra, onde foram realizadas obras de recuperação e estabilização com implantação de terraços e vegetação dos taludes com gramíneas, além de implantação de canal de drenagem em concreto (figura 47). Na área foi implantado canteiro com usina de asfalto e concreto que se encontrava ainda em atividade (figura 48).



Figura 47



Figura 48

- Ponto 22 - Obra de arte 204: viaduto de acesso à Anchieta no início da alça rodoviária, já em fase final de instalação (figuras 49 e 50).

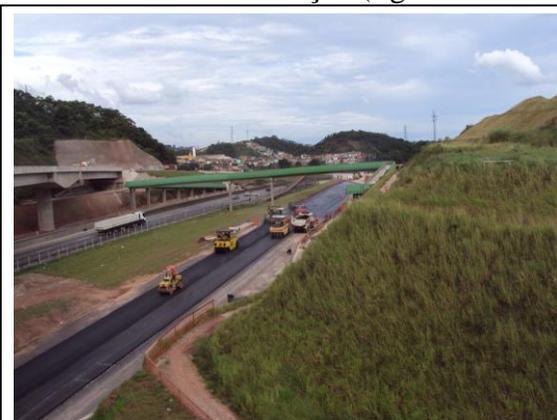


Figura 49



Figura 50

Atividades do dia 16.03.2010:

9. Neste dia, além do deslocamento pelo Trecho Oeste do Rodoanel, foram vistoriadas 10 áreas, visando verificação do atendimento dos itens constantes no acordo judicial firmado entre o DERSA e o Ministério Público, sendo eles:

- Ponto 23 - Parque do Jaraguá: como medida compensatória a Dersa implantou algumas estruturas no parque como as placas de sinalização e educação ambiental, banheiros, casa sede do parque, anfiteatro para palestras sobre meio ambiente, revitalização do açude, quadra poli esportiva, entre outras (figuras 51 a 54).



Figura 51



Figura 52



Figura 53



Figura 54

- Ponto 24 - Parque Anhanguera: também foram implantadas estruturas para o parque como, banheiros, quadra poli esportiva, caixa d'água, entre outras (figuras 55 e 56).



Figura 55



Figura 56

- Ponto 25 - Também no parque Anhanguera, em outra área mais afastada da população, foi implantada torre de observação do parque, com 30 metros de altura (figura 59), também foi registrada presença de máquinas agrícolas entregues já há algum tempo (figura 58), e implantação do centro de triagem de animais silvestres (hospital veterinário) (figura 57), que será administrado pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente da cidade de São Paulo. Quanto ao hospital veterinário, foi esclarecido que, após negociações com os interessados, a Dersa doaria os equipamentos necessários para o funcionamento do hospital assim que as obras de implantação estivessem prontas, porém, no momento da vistoria foi constatada a atual fase das obras tendo apenas algumas estruturas em fase final, como o quarentenário, outras em fase intermediária, e outras previstas em planta, mas sem obras aparentes.



Figura 57



Figura 58

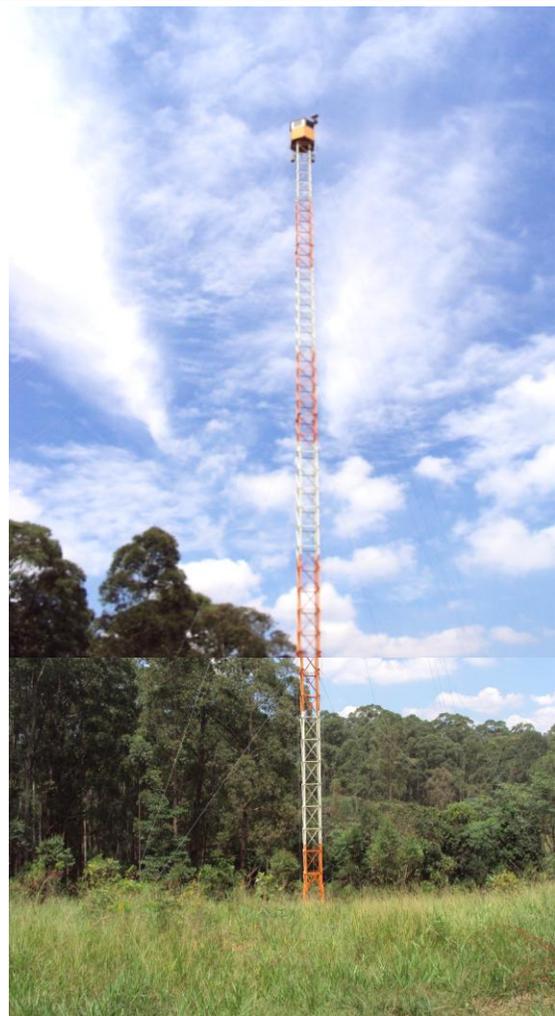


Figura 59

- Ponto 26 - DME “Nassar Byton”: área na margem do rodoanel, utilizada como DME, recuperada, mas sendo utilizada atualmente como deposição de material de outro empreendimento.

- Sem foto -

- Ponto 27 – Local previsto para instalação de barreira acústica e outras medidas contra poluição sonora. Os projetos das barreiras acústicas ainda não estavam definidos no momento da vistoria, mas com indicação de resolução próxima. No local foi instalado CPA - Camada Porosa de Asfalto (figura 60), que, aparentemente, apresentou bom índice de redução de ruídos, porém, sem comprovação de ter solucionado os casos mais críticos, onde serão necessárias as barreiras acústicas em projeto.



Figura 60

- Ponto 28 – DME “Shell”: já recuperada, estabilizada e com estruturas posteriormente construídas em operação (figura 61).



Figura 61

- Ponto 29 – Área de Empréstimo – AE “Plutão”: às margens do rodoanel, já recuperada e estabilizada (figuras 62 e 63).



Figura 62



Figura 63

- Ponto 30 – Lagoa em propriedade particular formada pro córrego originado em área proposta para parque (Parque das Nascentes) (ver Ponto 31) que foi alvo de recuperação com desassoreamento e revitalização das margens, incluindo paisagismo, pelo empreendedor do rodoanel. Atualmente a área foi utilizada como deposição de materiais com aterramento total da lagoa e, segundo informações no local, com a devida autorização do Órgão Ambiental Estadual (figuras 64 e 65), devendo este fato ser averiguado junto à CETESB.



Figura 64



Figura 65

- Ponto 31 – Lagoa em área particular não afetada pelo rodoanel, formada por nascentes da mata presente a montante, interceptada por túnel pelo Rodoanel, onde foi criado pelo empreendedor o Parque Municipal das Nascentes do município de Cotia, cujos efluentes formavam a antiga lagoa do “Ponto 30” deste Relatório.



Figura 66



Figura 67

- Ponto 32 – DME “Seicho No Ie”: área já recuperada e estabilizada (figuras 68 e 69).



Figura 68



Figura 69

CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES

10. Na vistoria foram detectados alguns pontos de especial interesse, que demandarão ações específicas e esclarecimentos adicionais, conforme descrito anteriormente neste Relatório, e cujas coordenadas são descritas em tabela anexa, sendo eles:

- Ponto 6: Aterro - ponto relevante para monitoramento de qualidade da água;
- Ponto 7: necessidade limpeza da passagem de fauna e instalação de rampas de acesso;
- Ponto 15: assoreamento a jusante das contenções;
- Ponto 16: pavimentação comprometida, sem condições de operação;
- Ponto 19: assoreamento a jusante e passagem de fauna com complicações;
- Ponto 20: vegetação morta por assoreamento a jusante das contenções;
- Ponto 30: lagoa aterrada – verificar autorização da CETESB;

11. A ocorrência mais recorrente registrada na vistoria foi referente ao carreamento de material das obras do rodovial para os diversos talwegues interceptados, ocorrência esta agravada pelos altos índices pluviométricos registrados na região nos últimos meses.

12. Esses locais se encontravam com dispositivos de contenção, como bacias de sedimentação, barreiras filtrantes (rip-rap), telas de contenção (geotextil), etc., alguns no limite de sua capacidade máxima, com risco iminente de assoreamento de cursos hídricos e áreas de várzea (APP's), além de outras áreas particulares, fato que, caso não seja contido dentro da faixa de domínio da rodovia, corresponde a infração ambiental, devendo ser mensurado o dano para posterior recuperação e autuado o empreendedor.

13. Em algumas áreas já foram registradas ocorrências anteriores de assoreamento, para as quais estão previstos PRAI's (Plano de recuperação de Áreas Impactadas) elaborados para a recuperação ambiental, porém, salientamos que essa recuperação não redime o responsável pela infração cometida.

14. Além disso, por se tratarem de áreas relevantes para a fauna da região, especialmente a ictiofauna, essas áreas deverão ser alvos de programas de monitoramento e conservação de fauna na fase de operação.

15. Para a fase de operação deverá haver ações no sentido de recolhimento do material carreado e efetiva estabilização das obras de terraplenagem antes da remoção das estruturas provisórias de contenção (telas geotextil) e incorporação das demais estruturas (barreiras rip-rap e bacias de sedimentação), dentro da faixa de domínio, como medida preventiva de assoreamentos futuros e medida auxiliar na contenção de efluentes poluidores.

16. Quanto ao trecho Oeste, foram vistoriados alguns pontos específicos referentes ao acordo firmado com o Ministério Público, tendo sido verificadas várias ações no sentido de seu cumprimento ou justificativas plausíveis para ainda não ter sido integralmente efetivado, conforme relatado acima, sendo que este tópico será detalhado no Parecer Técnico que se encontra em elaboração com as análises para a emissão da Licença de Operação requerida para o Trecho Sul, e as ações executadas deverão ser comprovadas por declaração de aceite das partes interessadas nas medidas compensatórias propostas.

17. Quanto ao Trecho Sul, conforme anteriormente relatado, não houve possibilidade de percorrermos todo o trecho, ficando a vistoria restrita ao Lote 1 e parte do Lote 2, segmento mais adiantado das obras, onde pudemos observar a necessidade de finalização de algumas obras (taludamento, pavimentação, revegetação) e instalação de estruturas de drenagem, bem como ausência de sinalização horizontal e vertical, não estando, portanto, pronta para iniciar a operação.

18. O restante do trecho, final do Lote 2 e os Lotes 3, 4 e 5, não foram vistoriados por não haver acesso, por se tratar do segmento mais atrasado da obra, não possibilitando, portanto, embasamento para emissão de licença de operação requerida.

19. Com isso, recomendamos que seja realizada nova vistoria terrestre ao Trecho Sul, quando esta estiver em perfeitas condições de trafegabilidade, que permita o deslocamento ininterrupto de todo o trecho (aproximadamente 61 km de extensão), com todos os dispositivos de drenagem em funcionamento e a sinalização instalada.

20. Ressalta-se, ainda, a necessidade da implantação dos programas de emergências para a fase de operação, com contratação das equipes de monitoramento da estrada, implantação das instalações e aquisição dos equipamentos necessários.

21. Por fim recomendamos o envio de cópia deste Relatório à CETESB, órgão licenciador, à Dersa, empresa empreendedora e ao Ministério Público Federal, pelas demandas geradas por esse Órgão no processo de licenciamento.

À consideração superior,

São Paulo, 23 de março de 2010.

Fabio Penno Callia
Analista Ambiental / Eng. Civil
Matr. 1365935

Maurício Tadeu do Nascimento
Analista ambiental/Eng. Agrônomo
Matr. 1366194

Vilson José Naliato
Analista Ambiental/Zootecnista
Matr. 1413382

Colaboração,

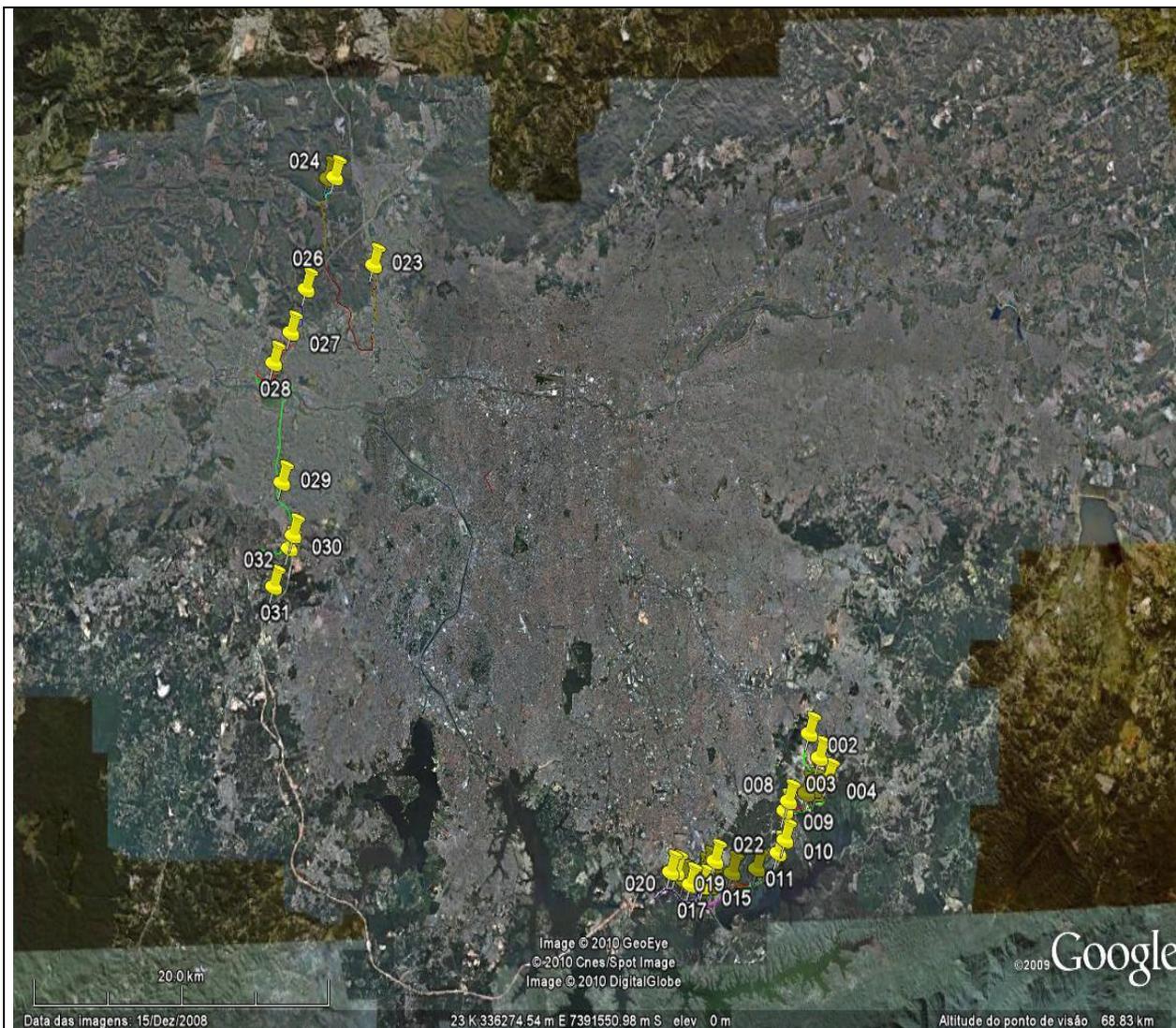
Fernando Petroni
Estagiário/Geografia

Anexo I
Coordenadas dos Pontos Vistoriados

PONTO	FIGURA	LATITUDE	LONGITUDE	ESTACA/LOTE TRECHO	OBSERVAÇÃO
001	1 e 2	-23.76203230760	-46.5303987409098	31525/Lt 1/Sul	CARDUME E PÁSSAROS
002	3 e 4	-23.69142659939	-46.4732248429209	30880/Lt 1/Sul	RUA PAPA JOÃO 23
003	5 a 8	-23.70320149697	-46.4668143633753	30944/Lt 1/Sul	PLANTIO, PEDAGIO E DEPOSITO
004	9 e 10	-23.71384986676	-46.4612300042063	31016/Lt 1/Sul	DESASSOREAMENTO, ENTRONCAMENTO COM O LESTE
005	11 e 12	-23.71858128346	-46.4705962780863	31077/Lt 1/Sul	ATERRO LARA
006	13 a 16	-23.72043200768	-46.469099605456	31077/Lt 1/Sul	ESCADA HIDRAULICA
007	17 e 18	-23.72020133770	-46.4756602887065	31107/Lt 1/Sul	TRES DIVISAS (passagem de fauna)
008	19 e 20	-23.72382231988	-46.4874190930278	31171/Lt 1/Sul	BORDA DO CAMPO (regularizado)
009	21 e 22	-23.72837671078	-46.4899135474116	31200/Lt 1/Sul	FAVELA PINTASSILGO
010	23 e 24	-23.74249049462	-46.4900154713542	31280/Lt 1/Sul	JARDIM MIAMI
011	25 e 26	-23.74863811768	-46.4946825150401	31320/Lt 1/Sul	DIVISA STO ANDRE SAO BERNARDO, TRIATLON
012	27 e 28	-23.75614830292	-46.5089840535075	31400/Lt 1/Sul	SAO BERNARDO
013	29 e 30	-23.75791319645	-46.5253401640803	31485/Lt 1/Sul	FAVELA AREIAO
014	31 e 34	-23.76416274346	-46.5396202448756	31597/Lt 2/Sul	VIVEIRO DE ESPERA , CANTEIRO DE PREMOLDADOS
015	35 e 36	-23.76424320973	-46.5445018652827	31602/Lt 2/Sul	DME E DESASSOREAMENTO
016	37 e 38	-23.75849255360	-46.5450651291758	Lt 2/Sul	ALÇA DA ANCHIETA DME BASÍLIO DE LIMA
017	39 e 40	-23.76315423287	-46.5529508236796	31645/Lt 2/Sul	PLANTIO , BARREIRAS DE CONTENÇÃO
018	41 e 42	-23.76127668656	-46.5572691801936	31670/Lt 2/Sul	BARREIRAS NA VARZEA
019	43 e 44	-23.75707098282	-46.5622688177973	31704/Lt 2/Sul	PASSAGEM DE FAUNA
020	45 e 46	-23.75695833005	-46.565986359492	31720/Lt 2/Sul	DME DEMARCHI E3
021	47 e 48	-23.75544556416	-46.5416587237269	Lt 2/Sul	DME 5 VOLKSWAGEN ALÇA
022	49 e 50	-23.75197478570	-46.5365464333445	Lt 2/Sul	ANCHIETA
023	51 a 54	-23.46184560097	-46.7575229052455	Oeste	PQ JARAGUA
024	55 e 56	-23.41909118928	-46.7824835423381	Oeste	PQ ANHANGUERA
025	57 a 59	-23.41962763108	-46.7869896534831	Oeste	HOSPITAL VET. E TORRE
026	-	-23.47280510701	-46.802283609286	Oeste	RECUPERADO NASSAR BYTON EM USO CCR
027	60	-23.49353858269	-46.8126905802638	Oeste	PAVIMENTO CPA E FUTURA BARREIRA ACÚSTICA
028	61	-23.50798496045	-46.8243152741343	Oeste	RECUPERADO SHELL
029	62 e 63	-23.56570073403	-46.8198628071696	Oeste	JAZIDA PLUTÃO, PISCINÃO DOS METALURGICOS
030	64 e 65	-23.59131583012	-46.812915885821	Oeste	LAGOA ATERRADA RECREIO COTIA
031	66 e 67	-23.61580439843	-46.8262893799693	Oeste	LAGOA E NASCENTES
032	68 e 69	-23.59747954644	-46.8155873659999	Oeste	SEICHO NO IE - RECUPERADA

Anexo II

Imagem com os pontos vistoriados



Pontos 26 a 31 – Trecho Oeste (ponto 31: final do trecho oeste e início do sul)

Pontos 01 ao 22 – Trecho Sul vistoriado (Lotes 1 e 2)

Segmento do ponto 31 ao 20 – Trecho Sul não vistoriado (sem acesso).