



AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 1/2023
ÔNIBUS ESCOLARES – ORE E ONUREA
CAMINHO DA ESCOLA

CONTRIBUIÇÕES E QUESTIONAMENTOS

PRÉ AUDIÊNCIA PÚBLICA

Os questionamentos que não constam registrados neste documento foram apresentados durante a audiência e encontram-se registrados nos slides e na gravação disponibilizada no site do Youtube do FNDE (<https://www.youtube.com/watch?v=3H5dHVfZFWk&t=922s>).

Por todos os subsídios expostos, sugere a alteração do item 4.1 dos Cadernos de Informações Técnicas dos Ônibus Escolares e dos demais itens relacionados, para que editais de licitação para a aquisição de veículos de transporte escolares de projetos conduzidos pelo FNDE não exijam a apresentação do CAT no momento da habilitação do licitante vencedor, mas apenas no momento da entrega do objeto da licitação, de forma a garantir maior competitividade aos licitantes, maior vantagem à Administração Pública e, assim, melhor atendimento ao interesse público, em estrita observância aos preceitos constitucionais e normas legais aplicáveis.

Resposta: Promovemos consulta ao SENATRAN sobre o momento de exigência do CAT e estamos aguardando resposta oficial do órgão de controle para definição deste item no futuro Pregão.

Segue a proposta de ajuste técnico do texto da parte técnica do item 1.2.1 Ônibus Rural Escolar – ORE.

1.2. Tipo:

1.2.1. Ônibus Rural Escolar - ORE: ônibus adequado ao transporte de estudantes do ensino básico na zona rural, indicado para uso em vias pavimentadas e não pavimentadas que estão em condições precárias de trafegabilidade, equipado com dispositivo para transposição de fronteira, do tipo poltrona móvel (DPM), para embarque e desembarque de estudante com deficiência, ou com mobilidade reduzida, que permita realizar o deslocamento de uma, ou mais poltronas, do salão de passageiros, do exterior do veículo, ao nível do piso interno, especificado conforme item 1.3.

1.3. Classificação: Os ORE serão classificados conforme Tabela 1:

Tabela 1: Classificação dos ORE

Classificação	Tipo	Comprimento máximo (mm)	Tolerância	Capacidade mínima tanque combustível (l)	Capacidade mínima de passageiros	Capacidade mínima de carga útil líquida (kg)
PEQUENO	ORE 1	7.000	5%	100	29 + condutor	1.500
MÉDIO	ORE 2	9.000	8%	140	44 + condutor	3.000
GRANDE	ORE 3	11.000	8%	200	59 + condutor	4.000

Fonte: Programa Caminho da Escola

Sugestão de inclusão de tolerância na capacidade mínima de carga útil líquida de 5%.

Motivo: Com inclusão do sistema de ar-condicionado na categoria ORE ocorreu um aumento de carga de +200kg, por este motivo estamos pedindo o ajuste na carga líquida, mantendo plenamente a lotação dos alunos e também a durabilidade do ônibus dos Ônibus Mercedes Benz em sua operação.

Resposta: Informamos que a tabela apresentada em vossa solicitação está desatualizada, a tabela oficial foi disponibilizada a todos os participantes por e-mail no dia 31/03/2023 e novamente em 10/05/2023 pelo link constante no Aviso de Audiência Pública 01/2023.

Considerando a norma ABNT NBR 16558, itens 5.1.4, 5.1.6 transcrita abaixo:

5.1.4 A distribuição da carga total deve obedecer aos limites por eixo e peso bruto total (PBT) determinados e homologados pelo fabricante do chassi ou veículo.

5.1.6 O peso médio por passageiro deve ser considerado igual a 68 kg.

Considerando a norma ABNT NBR 15570, item 6.3.1 transcrita abaixo:

6.3.1 Para o cálculo do dimensionamento da capacidade de carga, são considerados o peso médio de 68 kgf (667 N) por pessoa e as dimensões mínimas ocupadas por um passageiro em pé (ver Figura 6):

Considerando o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), temos:

LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

É permitido produzir os ônibus com mais de um fornecedor de ar-condicionado e DPM.

- Caso seja esta opção do licitante, deverá ser apresentado um protótipo com cada fornecedor de ar-condicionado e DPM;
- As documentações técnicas de todos os fornecedores de ar-condicionado e DPM deverão ser apresentadas 10 dias após o pregão;
- Não será permitida apresentação de protótipo com fornecedores de ar-condicionado e DPM, sem o envio da documentação acima no prazo citado;
- Não será permitida troca de fornecedor de ar-condicionado e DPM, após homologação dos protótipos (ressalva caso o fornecedor homologado não esteja mais disponível no mercado);
- Cada protótipo será apresentado com uma dupla de fornecedor específica, ou seja, cada protótipo será montado com o ar-condicionado da marca X e DPM da marca Z;
 - ✓ A dupla acima pode ser alterada, desde que o fornecedor esteja homologado nos protótipos adicionais como citado acima;
 - Caso este fato ocorra, o licitante deverá enviar um ofício para o FNDE informando que a mudança de fornecedor não impacta tecnicamente na qualidade dos ônibus.

Resposta:

Correto, apenas atenção aos itens:

- As documentações técnicas de todos os fornecedores de ar-condicionado e DPM deverão ser apresentadas 10 dias após o pregão;
- Não será permitida apresentação de protótipo com fornecedores de ar-condicionado e DPM, **sem o envio da documentação acima no prazo citado;**

O prazo de apresentação de documentação estará descrito no CIT e nas orientações sobre controle de qualidade que serão publicadas. No último encarte dos CITs que trata

dos relatórios também aparecerá a determinação de quando os relatórios devem ser entregues (fases/etapas) e quais as especificidades deles.

Atenção, em complementação, inclusive, ao que já havíamos discutido em e-mail anterior sobre a validade dos relatórios: serão admitidos relatórios vigentes, elaborados no ano corrente e anterior conforme constará do CIT a ser publicado, como já praticávamos nos certames passados para a entrega desse tipo de documentação.

- Não será permitido troca de fornecedor de ar-condicionado e DPM, após homologação dos protótipos (ressalva caso o fornecedor homologado não esteja mais disponível no mercado);

Pode haver outras situações em que será admitido, mas cada caso será avaliado em sua pertinência e razoabilidade pelo FNDE, mediante apresentação de documentação que assim o justifique.

- Cada protótipo será apresentado com uma dupla de fornecedor específica, ou seja, cada protótipo será montado com o ar-condicionado da marca X e DPM da marca Z;

- ✓ A dupla acima pode ser alterada, desde que o fornecedor esteja homologado nos protótipos adicionais como citado acima;

- Caso este fato ocorra, o licitante deverá enviar um ofício para o FNDE informando que a mudança de fornecedor não impacta tecnicamente na qualidade dos ônibus.

O exemplo acima é viável, ficando condicionado sempre à inspeção e aprovação em protótipo para que possa ser utilizado na linha de produção. Em qualquer alteração, ainda que seja cruzamento, como no exemplo acima, dos itens inspecionados e aprovados, é necessário envio de documentação ao FNDE, assinada pelo engenheiro responsável, comprovando que nessa permuta não há prejuízo à segurança e à qualidade dos veículos aprovados.

PÓS AUDIÊNCIA PÚBLICA

1) Referência: CIT ORE Zero; Encarte B.R.; Item: 2.1.2 Esclarecimento sobre: “Relatório de ensaio realizado por laboratório especializado”

Pede-se que considerem descrever o significado/conceito dos laboratórios visando entendimento único do termo laboratório especializado, a fim de aclarar e não gerar dúvidas quanto à validação e capacitação dos laboratórios que poderão realizar os testes, bem como, para unificar o critério que será utilizado pelo auditor avaliador.

O que será considerado como laboratório especializado? Laboratório com certificado ISO 17025? Qualquer laboratório Ex. CTR; SCITEC; Universidades? Ou pode ser um prestador de serviço. Ex. Instalador de Ar-condicionado, climatização e auto elétrica.

Nota: Para os casos específicos do (ar-condicionado, USB e vidros), não encontramos laboratórios certificados pelo Inmetro no Brasil.

Sugerimos que considerem a possibilidade de realização dos ensaios em universidades ou empresas que disponham dos equipamentos para a realização dos testes, com acuracidade e representatividade dos resultados, ou, onde não houver disponibilidade de empresa próximo do fabricante, considerar o aceite da realização dos testes pelo próprio fabricante, podendo este ser testemunhado.

Resposta: O subitem 1.6 do “Encarte B.R – Relatórios de Ensaios Técnicos para Ônibus Escolares” destaca que tais ensaios sejam “preferencialmente” realizados em laboratórios acreditados norma ISO/IEC 17025, mas caso não seja possível, os relatórios deverão atender, no mínimo, aos requisitos dispostos nos subitens 1.6.1. a 1.6.5. do Encarte supracitado. Assim, desde que o emissor do relatório cumpra com tais requisitos e disponha dos recursos necessários para a execução dos ensaios/testes, não há impedimento que sejam instituições/empresas/universidades sem vínculos comerciais ou jurídico-societários com o encarregador, fabricante do chassi ou do componente analisado.

2) Referência: CIT ORE Zero; Encarte B.R.; Item: 2.1.2

Esclarecimento sobre: “Sem vínculo com o encarregador, fabricante do chassi ou componente a ser testado”

O que será considerado vínculo? Fornecedor direto do componente Ex. Vidros, portas USB, ar-condicionado? Empresa com a qual a companhia tem relação, mas não é fornecedora direta de nenhum componente do produto a ser testado? Ex. Agrale/Marcopolo No ORE Zero não existe relação direta, ou ainda Fras-le, Suspensys, Master.

Exemplo: No teste do ar-condicionado, a Marcopolo/Tecnopolo pode realizar o teste no ORE Zero Agrale, não sendo ela a fornecedora do ar-condicionado?

Sugere-se considerar como vínculo somente o fornecedor/fabricante do componente a ser testado.

Resposta: A inexistência de vínculo se caracteriza quando os laboratórios/instituições/empresas/universidades emissoras dos relatórios não possuem nenhum tipo de relação comercial ou jurídico-societária com o encarregador, fabricante do chassi ou com o fabricante do componente fornecido, a fim de impedir qualquer benefício com os resultados dos ensaios para as partes envolvidas.

3) Referência: CIT ORE Zero; Encarte B.R.; Item: 2.2

Esclarecimento sobre:

“O ensaio deve ser repetido na presença da equipe designada pelo FNDE na ocasião da homologação do veículo protótipo”

No caso de não existir laboratório com capacidade/especializado para realizar o teste na cidade do fabricante Ex. Caxias do Sul, os técnicos acompanharão a realização deste teste em outro estado? Deve-se considerar o tempo de traslado do veículo e equipes?

Caso aceite as sugestões dos itens 1 e 2 anteriores, desconsiderar este questionamento.

Resposta: Todos os ensaios que indicam a necessidade de “testemunho”, listados no item 2 do “Encarte B.R – Relatórios de Ensaios Técnicos para Ônibus Escolares”, quais sejam os ensaios de nº: 2, 6, 7, 8, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34 e 35, com base na experiência de pregões anteriores já realizados, são passíveis de serem executados dentro das dependências da fábrica indicada pelo licitante.

4) No caso do teste testemunhado em 3ª parte e que o relatório deve ser entregue na fase 1 da primeira etapa, a empresa deverá realizar duas vezes o mesmo teste?

Caso aceite as sugestões dos itens 1 e 2 anteriores, desconsiderar este questionamento.

Resposta: Sim, a licitante deverá executar duas vezes o mesmo teste, contudo, na versão testemunhada a ser realizada na presença da equipe do FNDE, a presença da equipe do laboratório contratado e emissor do relatório de ensaio não é necessária, desde que a licitante possua integralmente todos os equipamentos, profissionais habilitados, estrutura e condições de reproduzir, de forma completa, o ensaio realizado pelo laboratório ora contratado. Caso não possua, a equipe do laboratório deverá comparecer à sede fabril indicada pelo licitante portando todos os equipamentos necessários para a execução do ensaio.

5) Pede-se gentileza informar o que será considerado como fase 1 primeira etapa e fase 2 primeira etapa? Em que momento cada uma delas acontece?

Resposta: A Fase 1 e a Fase 2 integram a 1ª Etapa do Controle de Qualidade, que ocorre, após a aceitação da proposta comercial pelo pregoeiro, via Portal de Compras do Governo Federal e antes da homologação pela autoridade competente do FNDE.

A Fase 1 – Análise Documental, ocorre no prazo indicado no Caderno de Informações Técnicas – CIT, preliminarmente sugerido para 10 dias, a partir da convocação pelo pregoeiro e deverá conter o fornecimento de toda a documentação formal e burocrática pedida no CIT, a exemplo da Planta Baixa do Chassi, CAT, LCVM, dentre outros.

A Fase 2 – Inspeção do Protótipo, ocorre em até 20 dias após a convocação do pregoeiro, após toda a aprovação da documentação solicitada na Fase 1 – Análise Documental e envolverá a ida de equipe do FNDE até a sede fabril indicada pela licitante para que ocorra a inspeção física do protótipo disponibilizado.

QUESTÃO 1: O equipamento carregador USB, composto de 2 conectores USB tipo A, devem funcionar de forma simultânea e independente, fornecendo 5V @ 1.5A, cada saída?

Resposta: Sim, Conforme CIT: 3.1.6.5.2. cada conjunto de dispositivo de carregamento deve possuir no mínimo duas portas USB (padrão de conector tipo A fêmea), com adaptação de tensão de saída conforme necessidade do aparelho a ser carregado, garantindo no mínimo 5,0V e 1.500 mA cada porta.

QUESTÃO 2: O que deve acontecer caso 1 dos conectores tenha algum problema, como, por exemplo, um curto-circuito em uma de suas saídas? O equipamento deve ficar inoperante, ou somente a saída com o problema deve ficar desabilitada, não impactando na operação da outra saída, que não apresenta problemas?

Resposta: Somente uma porta, pois são duas portas com proteção individual conforme CIT: 3.1.6.5.2. e 3.1.6.5.4.2

2) Em relação ao Load Dump, em observação ao quadro abaixo, indaga-se:

Nº	Descrição	Norma	Emissor do relatório	Ensaio testemunho	Entrega do relatório
25	Relatório de ensaios de picos de sob tensão e sobre tensão (Load Dump)	Especificação do Edital	Terceira parte		Fase 1 da 1ª Etapa

QUESTÃO 3: Para o teste de Load Dump, qual norma ISO deve ser aplicada? A ISO16750-2:2012, padrão automotivo já utilizado pelas montadoras, ou outra sugerida?

Resposta: Sempre utilizar normas conforme CIT: 2.1.9. Demais Resoluções e Portarias aplicáveis aos veículos para transporte coletivo de estudantes, publicadas pelo: Contran, Conama, Denatran, Senatran, Ibama e Inmetro.

Neste caso está correto o uso da norma ISO 16750-2:2012 - Road vehicles — Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment – Electrical loads.

Com base na experiência das últimas atas, temos notado adesões de altíssimo volume por parte de algumas SEDUC estaduais e em apenas um pedido de adesão e um contrato (por exemplo: SEDUC SP -> 970 unidades e SEDUC BA -> 600 unidades). Como não havia previsão para um volume máximo de unidades por adesão/contrato nos editais passados, os respectivos órgãos lastrearam estes volumes altos em apenas um contrato e, consequentemente, gerando a expectativa de entrega de todo o volume nos prazos de entrega preconizados no edital (110 dias no caso de SP e 130 dias no caso da Bahia), algo não factível em função de toda a logística envolvida no processo de produção/entrega de um ônibus escolar. Isto posto, solicitamos a inclusão nos próximos editais de um escalonamento mensal nas entregas de grandes volumes para um único contrato ou um limite máximo de ônibus por contrato/mês.

Resposta: Conforme apresentado na Audiência Pública ocorrida em 19/05/23, o prazo de entrega dos bens será de, no máximo, 260 (duzentos e sessenta) dias, contados a partir da assinatura do contrato e da ordem de serviço, obedecido o escalonamento do cronograma abaixo, no endereço do CONTRATANTE previsto no instrumento contratual

Região	Até 100 un.	101 a 200 un.	201 a 400 un.	+ de 400 un.
Norte	180	200	230	260
Nordeste	150	170	200	230
Centro-Oeste	130	150	180	210
Sudeste	130	150	180	210
Sul	130	150	180	210

A extensão dos prazos de entrega previstos no cronograma aplica se apenas quando o contrato se referir a adesão para aquisição de mais de 100 (cem) unidades e deve ser negociada em comum acordo entre as partes.

Ponto 1: Exigência do CAT único logo após a fase de lances:

Em função ao maior tempo de desenvolvimento das versões EURO 6 de todos os modelos previstos (inclusive com as variantes com caixa de mudanças automática e

automatizada), será necessário um maior prazo para a obtenção dos respectivos CATs. Neste sentido, solicitamos que a apresentação dos CATs seja feita no início das entregas dos lotes ou a opção de os fornecedores entregarem CATs duplos (chassi + carroçaria).

*De acordo com a **Portaria Nº 990 do Senatran (Art. 2º)**, todos os veículos (produzido, importado, encarroçado, bem como aqueles que sofreram modificações/transformações) devem atender integralmente a todos os requisitos da Portaria Nº 990 quanto as exigências de segurança veicular, identificação e cumprir com os requisitos de emissões de poluentes (**CONAMA 490/18**) e exigências de Ruído (**CONAMA 490/18, ISO 362-1:2015 e NBR 9714**). Para verificar quais os relatórios que devem ser entregues ao Senatran, verificar ANEXO XI – item 2.1, 2.2 e 2.5 da Portaria Nº 990.*

*Para esclarecimento, no caso específico do “**chassi plataforma encarroçado (com processo de CAT duplo chassi + carroçaria)**” X “**veículo completo com processo de CAT único**” temos as seguintes considerações (CAT = **Certificado de Adequação a legislação de Trânsito**):*

As exigências dos órgãos competentes para homologação de ônibus, via laudos e testes testemunhados por agentes técnicos autorizados (por exemplo: IBAMA, CETESB, Instituto Mauá de Engenharia etc.), são os mesmos para ambos os casos, porém, feitos em duas etapas no caso do processo CAT duplo (chassi + carroçaria) e em uma única etapa no caso do processo CAT único (seja este CAT único em nome da montadora ou do encarroçador). Via de regra, o CAT único é utilizado para ônibus feitos integralmente por um único fabricante (como os antigos “monoblocos” da MB, por exemplo) e o CAT duplo para chassis encarroçados (caso dos ônibus do “Caminho da Escola”).

Ou seja, não há nenhuma diferença em termos de qualidade, segurança, confiabilidade e emissões de ruído e poluentes entre um veículo com processo de CAT duplo ou com CAT único. Não procedendo, portanto, insinuações feitas por alguns fornecedores de que um veículo com CAT único seria superior a um veículo com CAT duplo (chassi + carroçaria). A diferença é o momento em que todos os documentos e relatórios são entregues para homologação/validação das autoridades competentes, em momentos distintos para o CAT duplo (chassi + encarroçador) ou de uma única vez no CAT único.

Importante registrar que a exceção dos ônibus do “Caminho da Escola” (que exigem o CAT único no edital), todos os ônibus em circulação no Brasil (rodoviários, de fretamento, urbanos, escolares etc.) estão licenciados e operando dentro das leis e normas técnicas com o processo de CAT duplo (CAT do chassi + CAT da carroceria).

Material de apoio anexo: Portaria 990 e CONAMA 490.

Resposta: Promovemos consulta ao Senatran sobre o a forma de exigência do CAT e estamos aguardando resposta oficial do órgão de controle para definição deste item no futuro Pregão.

Na qualidade de empresa participante da Audiência Pública nº 1/2023 do Programa Caminho da Escola, vimos através do presente e-mail apresentar as sugestões que foram solicitadas na referida Audiência Pública.

Antes de entrar no mérito das sugestões, a empresa participante da audiência pública gostaria de fazer o destaque para o alto nível da equipe do FNDE na condução da audiência pública e sobre as discussões enfrentadas, todas de grande importância para o sucesso e perpetuidade do programa. Um ponto que nos chamou atenção na apresentação foram nos slides do “CUSTO ESTIMADO POR TIPO” que continham informações desatualizadas do programa, notadamente o preço os produtos do programa Caminho da Escola. Feita a observação, passamos as sugestões:

CAT – CERTIFICADO DE ADEQUAÇÃO À LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO.

Quanto a este tópico a empresa sugere que seja mantida a apresentação da CAT no mesmo momento em que ocorreram nos pregões anteriores, ou seja, na primeira parte da inspeção do controle de qualidade – Fase 1 – Análise da documentação. A empresa participante não se opõe, inclusive, que o CAT seja documento necessário já na habilitação da sessão pública de licitação.

O CAT é o documento que comprova que o bem ofertado por qualquer licitante está devidamente homologado. Seria uma temeridade ofertar um produto que não se tem a segurança de que será aprovado pelos órgãos responsáveis pela sua homologação.

Não se pode sequer argumentar que no âmbito do programa Caminho da Escola existe a inspeção/aprovação pelo INMETRO. Sabidamente são processos de homologação distintos que por mais que existam exigências semelhantes, um processo é mais completo que o outro.

Abaixo destacamos em vermelho alguns itens que são exigidos na homologação do CAT previstos na Portaria do SENTRAN 990/2022 que não estão presentes na aprovação do protótipo pelo FNDE:

“Nível 1 – Declaração de Conformidade

Flamabilidade de Materiais de revestimento interno - Resolução CONTRAN nº 498/2014

Localização, identificação e iluminação dos controles - Resolução CONTRAN nº 758/2018

Buzina - Resolução CONTRAN nº 764/2018

Equipamentos obrigatórios - Resolução CONTRAN nº 912/2022

Triângulo de segurança - Resolução CONTRAN nº 827/1996

Placa de Identificação Veicular - Resolução CONTRAN nº 969/2022

Equipamentos geradores de imagem - Resolução CONTRAN nº 242/2007

Número identificação carroceria - Resolução CONTRAN nº 959/2022

Relatórios com controle Nível 2 - Ensaaios/Avaliações, relacionados à segurança ativa do veículo

Espelhos Retrovisores internos e externos - Resoluções CONTRAN nº 924/2022

Dispositivos de Iluminação - Resoluções CONTRAN n.º 227/2007 ou 667/2017 ou 970/2022

Sistema de freio - Resolução CONTRAN nº 915/2022

Vidros de segurança - Resolução CONTRAN nº 960/2022

Película (faixas) retrorrefletiva - Resolução CONTRAN nº 959/2022

Dispositivo destruição dos vidros - Resoluções CONTRAN n.º 959/2022

Controle eletrônico de estabilidade - Resolução CONTRAN nº 954/2022

Aviso de afivelamento dos cintos de segurança - Resolução CONTRAN nº 936/2022”

Os itens em vermelho são solicitados para fins de obtenção de CAT e não são avaliados quando da inspeção do protótipo.

Acontece que a própria minuta do CIT prevê que os veículos atendam a Portaria do SENTRAN 990/2022, ou seja, todos os requisitos do CAT devem estar atendidos já quando da oferta do produto no processo licitatório.

O risco ao resultado útil do certame licitatório ao se ofertar um produto sem CAT é enorme, visto que a aprovação do CAT não é certa e isso poderá gerar custos ao erário, bem como retardar e muito o processo do programa Caminho da Escola.

Diante o exposto, sugerimos que seja mantida a apresentação do CAT na fase 1 – Análise da Documentação – da inspeção do protótipo. Alternativamente, sugerimos que o CAT seja exigido nos documentos de habilitação da licitação, pois somente se pode ofertar ao mercado um produto devidamente homologado e testado.

ÍNDICE DE CORREÇÃO.

Durante a audiência pública nº 1/2023 foi ventilada a possibilidade de que o novo pregão do programa Caminho da Escola siga as regras e procedimentos da nova legislação que trata de processos licitatórios, notadamente a Lei 14.133/2021. A nova legislação prevê a possibilidade de que as Atas de Registro de Preços sejam prorrogadas por período superior a 12 (doze) meses. Em razão dessa possibilidade, o FNDE questionou ao mercado qual poderia ser um índice de correção adequado para os bens ofertados em uma eventual prorrogação da ARP.

A empresa participante na qualidade de fabricante montadora, neste momento, não tem condições de informar um índice que refletirá a atividade industrial para os próximos 18 meses, aproximadamente.

Historicamente a indústria sofre com índices de reajustes muito acima dos índices oficiais publicados pelos órgãos oficiais. A própria inflação que impacta de sobremaneira a produção industrial tem seus indicadores muito mais altos que os demais indicadores de outros setores, sendo que sempre os indicadores da indústria são fora da curva (para cima) e impactam no resultado de determinado índice.

Também é importante destacar que qualquer prognóstico de índice de correção para o futuro é um risco. A instabilidade econômica da economia brasileira não traz confiança de indicação de qualquer índice neste momento.

Diante disso, a empresa participante sugere que não se tenha nenhum índice vinculado a uma possível e eventual prorrogação da Ata de Registro de Preços e que, caso ocorra a prorrogação da ATA, que seja analisado a cenário econômico do momento em que ocorrer eventual prorrogação.

MELHORIAS NOS PRODUTOS OFERTADOS – CAIXA DE TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA.

Conforme discutido durante a Audiência Pública, a indústria já possui produtos, testes e ônibus homologados do tipo 4x4 com transmissão de marchas automática. Esse tipo de transmissão concede uma melhor dirigibilidade, ergonomia e facilidade muito maior aos motoristas de ônibus.

Existindo modelos testados e homologados, a empresa participante da audiência pública sugere que existam itens registrados de ônibus de tração 4x4 com transmissão automática. Vale o destaque que a empresa não possui, neste momento, projetos com caixa de transmissão automatizada.

MELHORIAS NO SIGARP

O SIGARP é o sistema que gerenciador da ARP, municípios e fornecedores utilizam para realizar os procedimentos de adesão e contratação do programa Caminho da Escola. O sistema já teve inúmeros avanços desde o início de sua utilização, contudo alguns pontos ainda podem ser melhorados. Dito isso, a empresa participante da audiência pública sugere as seguintes alterações/melhorais no SIGARP:- - - inclusão na adesão do modelo ONUREA o quantitativo de PPD's que a prefeitura necessita, bem como um campo no contrato para que não haja surpresas e equívocos quando os produtos estão sendo entregues nos municípios.

- Possibilidade de exclusão do contrato erroneamente anexado no SIGARP – hoje não é possível excluir caso haja algum equívoco;

- As adesões não contratadas no prazo máximo de 90 (noventa) dias da aprovação pelo FNDE, sejam canceladas de forma automática (sem necessidade de intervenção do ente aderente);
- Na mesma linha da sugestão anterior, as adesões que não forem contratadas no quantitativo total liberado, sejam canceladas automaticamente pelo sistema após 90 (noventa) dias;
- Fornecedor receber automaticamente o contrato gerado pela Prefeitura – hoje a prefeitura recebe a mensagem que recebemos, porém na prática, não somos notificação ou recebemos o contrato.
- Fornecedor ter acesso ao empenho do FNDE para o Município – não apenas ao número de controle – nos casos de Transferência Direta
- Ter a possibilidade de anexar um arquivo único de notas fiscais no SIGARP, em casos de lotes de + de 50 carros – sem ter a necessidade de digitar um a um
- Possibilidade de anexar contrato no SIGARP de arquivos de até 10MB – pois hoje, o SIGARP possui um limitador de 5MB, e os contratos que recebemos na sua grande maioria, possuem tamanhos superiores ao máximo (mesmo trabalhando com ferramentas que compactam o tamanho).

Resposta: Em referência às perguntas pós audiência pública, orientamos:

No que se refere, no e-mail da Marcopolo ao trecho: *“Um ponto que nos chamou atenção na apresentação foram nos slides do “CUSTO ESTIMADO POR TIPO” que continham informações desatualizadas do programa, notadamente o preço os produtos do programa Caminho da Escola.”*, explicamos:

O Slide “Custo Estimado por Tipo” traz duas planilhas de comparação para justificativa do uso do “Custo Estudante para Aquisição”. Graças a esse índice, é possível comparar, utilizando o valor de referência do último pregão em que todos os itens foram licitados, ou seja 06/2021, os valores de veículos a partir desse custo *per capita*. Com base nele foi possível distribuir e balancear os quantitativos de cada tipo de veículo para planejamento do próximo pregão. Esse equilíbrio de itens em seus tipos e quantitativos proporciona uma economia de recursos federais, conforme exigências dos órgãos de controle para a licitação. Portanto, não são dados desatualizados, mas sim os mais atualizados que pudessem nos proporcionar as ferramentas para o estudo exigido.

Salvamento Automático Audiência Pública Final - Caminho da Escola 2023 - DIRAD e DIRAE - Salvo na Unidade Y: TAVANA FERREIRA MACHADO

Arquivo Página Inicial Inserir Desenhar Design Transições Animações Apresentação de Slides Gravar Revisão Exibir Ajuda PDF Architect 6 Creator

Colar Novo Slide Reutilizar Slides

Fonte Parágrafo Desenho Editando Voz Confidencialidade Designer

Área de Transfer... Slides

31

32

33

34

35

Slide 31 de 35 Acessibilidade: investigar

Digite aqui para pesquisar

IBOVESPA -1,15% 16:39 30/05/2023

Custo Estimado por tipo

Sem ajuste nos quantitativos de veículos considerando o custo estudante na aquisição

Tipo	Capacidade	R\$ / Veículo	Custo Estudante Aquisição	Qtd. estimada - RP/2023	Custo total / veículos estimados
ORE 3	59	R\$ 117.900	R\$ 5.388,13	3.000	R\$ 953.700.000,00
ORE 2	44	R\$ 279.200	R\$ 6.345,45	1.900	R\$ 530.480.000,00
ORE 1	29	R\$ 237.800	R\$ 8.200,00	2.400	R\$ 380.480.000,00
ORE 1 (4x4)	29	R\$ 361.080	R\$ 12.451,03	700	R\$ 505.512.000,00
ORE ZERO (4x4)	13	R\$ 525.000	R\$ 40.384,61	300	R\$ 367.500.000,00
ONIBUS P. ALTO	22	R\$ 259.300	R\$ 11.788,36	1.200	R\$ 233.370.000,00
ONIBUS P. BAIXO	22	R\$ 187.180	R\$ 17.599,09	500	R\$ 309.744.000,00
Total				10.300	R\$ 3.280.786.000,00

Com ajuste nos quantitativos de veículos considerando o custo estudante na aquisição

Tipo	Capacidade	R\$ / Veículo	Custo Estudante Inicial	Qtd. estimada / RP 2023	Custo total / veículos estimados
ORE 3	59	R\$ 117.900	R\$ 5.388,13	3.100	R\$ 985.490.000,00
ORE 2	44	R\$ 279.200	R\$ 6.345,45	2.000	R\$ 558.400.000,00
ORE 1	29	R\$ 237.800	R\$ 8.200,00	2.400	R\$ 570.720.000,00
ORE 1 (4x4)	29	R\$ 361.080	R\$ 12.451,03	800	R\$ 288.864.000,00
ORE ZERO (4x4)	13	R\$ 525.000	R\$ 40.384,61	300	R\$ 157.500.000,00
ONIBUS P. ALTO	22	R\$ 259.300	R\$ 11.788,36	1.200	R\$ 311.160.000,00
ONIBUS P. BAIXO	22	R\$ 187.180	R\$ 17.599,09	500	R\$ 193.590.000,00
Total				10.300	R\$ 3.065.724.000,00

FNDE

No que se refere ao trecho: “Conforme discutido durante a Audiência Pública, a indústria já possui produtos, testes e ônibus homologados do tipo 4x4 com transmissão de marchas automática. Esse tipo de transmissão concede uma melhor dirigibilidade, ergonomia e facilidade muito maior aos motoristas de ônibus.

Existindo modelos testados e homologados, a empresa participante da audiência pública sugere que existam itens registrados de ônibus de tração 4x4 com transmissão automática. Vale o destaque que a empresa não possui, neste momento, projetos com caixa de transmissão automatizada.”, sinalizamos:

Esta área técnica não vê, portanto, óbice em haver previsão de quantitativo para o item ORE 1 4x4 automático e fará as devidas alterações no Caderno de Informações Técnicas – CIT, para prever a tecnologia nesse tipo de veículo. A definição de quantitativos será estudada e tratada em conjunto com a DIRAD e a continuidade do pleito ficará condicionada às questões de valores apresentados no momento da pesquisa de preços, conforme tratado para os outros tipos de veículos também.

SUGESTÕES PÓS AUDÊNCIA PÚBLICA

As sugestões apresentadas estão em estudos e estão em análise pela equipe técnica e serão fechadas até o final da fase de planejamento da contratação do futuro pregão.

Ponto 1: Exigência do CAT único logo após a fase de lances:

Em função ao maior tempo de desenvolvimento das versões EURO 6 de todos os modelos previstos (inclusive com as variantes com caixa de mudanças automática e automatizada), será necessário um maior prazo para a obtenção dos respectivos CATs. Neste sentido, solicitamos que a apresentação dos CATs seja feita no início das entregas dos lotes ou a opção de os fornecedores entregarem CATs duplos (chassi + carroçaria).

*De acordo com a **Portaria Nº 990 do Senatran (Art. 2º)**, todos os veículos (produzido, importado, encaroçado, bem como aqueles que sofreram modificações/transformações) devem atender integralmente a todos os requisitos da Portaria Nº 990 quanto as exigências de segurança veicular, identificação e também cumprir com os requisitos de emissões de poluentes (**CONAMA 490/18**) e exigências de Ruído (**CONAMA 490/18, ISO 362-1:2015 e NBR 9714**). Para verificar quais os relatórios que devem ser entregues ao Senatran, verificar ANEXO XI – item 2.1, 2.2 e 2.5 da Portaria Nº 990.*

*Para esclarecimento, no caso específico do “**chassi plataforma encaroçado (com processo de CAT duplo chassi + carroçaria)**” X “**veículo completo com processo de CAT único**” temos as seguintes considerações (CAT = **Certificado de Adequação a legislação de Trânsito**):*

As exigências dos órgãos competentes para homologação de ônibus, via laudos e testes testemunhados por agentes técnicos autorizados (por exemplo: IBAMA, CETESB, Instituto Mauá de Engenharia etc.), são os mesmos para ambos os casos, porém, feitos em duas etapas no caso do processo CAT duplo (chassi + carroçaria) e em uma única etapa no caso do processo CAT único (seja este CAT único em nome da montadora ou do encaroçador). Via de regra, o CAT único é utilizado para ônibus feitos integralmente por um único fabricante (como os antigos “monoblocos” da MB, por exemplo) e o CAT duplo para chassis encaroçados (caso dos ônibus do “Caminho da Escola”).

Ou seja, não há nenhuma diferença em termos de qualidade, segurança, confiabilidade e emissões de ruído e poluentes entre um veículo com processo de CAT duplo ou com CAT único. Não procedendo, portanto, insinuações feitas por alguns fornecedores de que um veículo com CAT único seria superior a um veículo com CAT duplo (chassi + carroçaria). A diferença é o momento em que todos os documentos e relatórios são entregues para homologação/validação das autoridades competentes, em momentos distintos para o CAT duplo (chassi + encarroçador) ou de uma única vez no CAT único.

Importante registrar que a exceção dos ônibus do “Caminho da Escola” (que exigem o CAT único no edital), todos os ônibus em circulação no Brasil (rodoviários, de fretamento, urbanos, escolares etc.) estão licenciados e operando dentro das leis e normas técnicas com o processo de CAT duplo (CAT do chassi + CAT da carroceria).

Material de apoio anexo: Portaria 990 e CONAMA 490.

Ponto 2: Inclusão de tolerância de carga líquida de 5 %.

Segue a proposta de ajuste técnico do texto da Mercedes-Benz da parte técnica do item

1.2.1 Ônibus Rural Escolar – ORE.

1.2. Tipo:

1.2.1. Ônibus Rural Escolar - ORE: ônibus adequado ao transporte de estudantes do ensino básico na zona rural, indicado para uso em vias pavimentadas e não pavimentadas que estão em condições precárias de trafegabilidade, equipado com dispositivo para transposição de fronteira, do tipo poltrona móvel (DPM), para embarque e desembarque de estudante com deficiência, ou com mobilidade reduzida, que permita realizar o deslocamento de uma, ou mais poltronas, do salão de passageiros, do exterior do veículo, ao nível do piso interno, especificado conforme item 1.3.

1.3. Classificação: Os veículos serão classificados conforme Tabela 1:

Tabela 1: Classificação dos veículos

Classificação	Tipo	Comprimento máximo (mm)	Tolerância comprimento	Capacidade mínima tanque combustível (l)	Capacidade mínima de passageiros	Capacidade mínima de carga útil líquida (kg)
PEQUENO	ORE 1	7.500	2%	100	29 + condutor	2.040
MÉDIO	ORE 2	9.500	2%	140	44 + condutor	3.060
GRANDE	ORE 3	11.000	2%	200	59 + condutor	4.080

Motivo: Aumento da Capacidade mínima de carga útil líquida (kg) do ORE2 de 3.000 para 3.060 kg. Vide abaixo a versão do Edital de 2022.

1.2. Tipo:

1.2.1. Ônibus Rural Escolar - ORE: ônibus adequado ao transporte de estudantes do ensino básico na zona rural, indicado para uso em vias pavimentadas e não pavimentadas que estão em condições precárias de trafegabilidade, equipado com dispositivo para transposição de fronteira, do tipo poltrona móvel (DPM), para embarque e desembarque de estudante com deficiência, ou com mobilidade reduzida, que permita realizar o deslocamento de uma, ou mais poltronas, do salão de passageiros, do exterior do veículo, ao nível do piso interno, especificado conforme item 1.3.

1.3. Classificação: Os ORE serão classificados conforme Tabela 1:

Tabela 1: Classificação dos ORE

Classificação	Tipo	Comprimento máximo (mm)	Tolerância	Capacidade mínima tanque combustível (l)	Capacidade mínima de passageiros	Capacidade mínima de carga útil líquida (kg)
PEQUENO	ORE 1	7.000	5%	100	29 + condutor	1.500
MÉDIO	ORE 2	9.000	8%	140	44 + condutor	3.000
GRANDE	ORE 3	11.000	8%	200	59 + condutor	4.000

Fonte: Programa Caminho da Escola

Tabela comparativa:

Classificação	Tipo	Versão 2022/2021	Versão maio/2023
		Capacidade mínima de carga útil líquida (kg)	
Pequeno	ORE1	1.500	2.040
Médio	ORE2	3.000	3.060
Grande	ORE3	4.000	4.080

Proposta: Manter a capacidade mínima de carga útil líquida (kg) das especificações da versão de 2022 com 3.000kg no ORE2 e incluir uma tolerância na capacidade mínima de carga útil líquida de 5%.

Motivo: Com inclusão do sistema de ar-condicionado na categoria ORE ocorreu um aumento de carga de +200kg, por este motivo estamos solicitando o ajuste na carga líquida, mantendo plenamente a lotação dos alunos e a otimizando durabilidade dos ônibus do “Caminho da Escola” em sua operação.

Ponto 3: Inclusão de regras para escalonamento mensal de entregas de grandes volumes.

Com base na experiência das últimas atas, temos notado adesões de altíssimo volume por parte de algumas SEDUC estaduais e em apenas um pedido de adesão e um contrato (por exemplo: SEDUC SP -> 970 unidades e SEDUC BA -> 600 unidades). Como não havia previsão para um volume máximo de unidades por adesão/contrato nos editais passados, os respectivos órgãos lastrearam estes volumes altos em apenas um contrato e, conseqüentemente, gerando a expectativa de entrega de todo o volume nos

prazos de entrega preconizados no edital (110 dias no caso de SP e 130 dias no caso da Bahia), algo não factível em função de toda a logística envolvida no processo de produção/entrega de um ônibus escolar. Isto posto, solicitamos a inclusão nos próximos editais de um escalonamento mensal nas entregas de grandes volumes para um único contrato ou um limite máximo de ônibus por contrato/mês.

Ponto 4: Inclusão da possibilidade de recusa na adesão de devedores comprovados.

Solicitamos a inclusão no edital de possibilidade de os fornecedores recusarem a anuência para órgãos em débito para com os respectivos fornecedores. No caso da Mercedes-Benz, o total do saldo devedor de órgãos inadimplentes (período entre ata de 2012 e a ata de 2018, inclusive) é de 21,7 Milhões de Reais e muitos destes órgãos em débito para conosco solicitam anuências nas novas atas. Esta regra diminui atratividade do programa junto aos fornecedores e, em alguns casos, aumenta o valor dos produtos em função do risco envolvido (ser obrigado a entregar um produto para um “mau pagador” conhecido). Planilha “Legal Case” anexa.

Ponto 5: Volumes de ONUREA PA com diferentes layouts.

Gentileza informar no edital/CIT os respectivos volumes de ônibus das duas versões de layout do ONUREA PA. Esta informação é importante e necessária para o planejamento de produção, negociação com fornecedores e custeio de ambas as versões.

Obrigado pelo esclarecimento durante a audiência de que será necessário a apresentação de somente um protótipo de ONUREA PA, independentemente do número de layouts demandados no edital.

Ponto 6: Índice para reajuste de preços na possibilidade de aumento de 12 para 24 meses na ata.

Face a mudança na legislação de licitações públicas, da lei 8.666 para a lei 14.133, o FNDE solicitou (durante a audiência) sugestões de índices para os fornecedores habituais do programa “Caminho da Escola”.

Levando em conta que este tema irá acontecer também em outras licitações, tanto da esfera federal, quanto estadual e municipal, considerando também que esta questão de índice de reajuste poderá ser aplicada em licitações envolvendo caminhões, ônibus, vans

e automóveis, sugerimos que esta consulta seja enviada para a entidade de classe do setor, ou seja, a **ANFAVEA e a FABUS**.

Ainda dentro deste tema, sugerimos também que seja permitido aos fornecedores a opção de aceitar ou não a postergação da ata para 24 meses, independentemente do índice a ser definido.

Ponto 7: Retenção do IR.

Solicitamos a análise para inclusão de regras no edital para que os órgãos aderentes informem os respectivos fornecedores, com antecedência máxima (no momento do pedido de adesão, por exemplo), da opção (ou não) da retenção na fonte do IR. Desta feita, os fornecedores poderão otimizar os tramites tributários internos (emissão de NF inclusive) evitando retrabalhos futuros. Detalhamento abaixo:

- As compras realizadas, no mercado nacional, por órgãos públicos apenas devem sofrer retenção na fonte de IR, se o comprador possuir integralizado em sua legislação interna, os termos da Instrução Normativa nº 1.234/12.
- Os órgãos públicos contratantes de serviços ou adquirentes de produtos, que internalizarem os termos da Instrução Normativa nº 1.234/12, devem previamente notificar os fornecedores, antes de iniciados os respectivos faturamentos.
- O Fornecedor, deverá destacar em sua nota fiscal o valor do IR a ser retido.
- O adquirente deve, após a retenção, fornecer o respectivo informe de rendimentos comprovando o recolhimento do imposto aos cofres públicos, o qual poderá ser disponibilizado em meio eletrônico, conforme modelo constante do Anexo “V” da citada Instrução Normativa, informando, relativamente a cada mês em que houver sido efetuado a retenção, os códigos de retenção, os valores pagos e os valores retidos.

Dando continuidade aos temas abordados na Audiência Pública ocorrida no dia 19.05.2023, passamos abaixo nossas considerações:

CAT: Certificado de Atendimento da Legislação de Trânsito

Consideramos fundamental que no momento da abertura do edital em que os fabricantes passam a participar do pregão já tenham a CAT dos produtos os quais

pretendam fornecer pois trata-se de um documento exigido para rodagem. Não se pode conceber a oferta de um produto que ainda não esteja apto a circular de forma legal.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei Nº 9.503, 23/09/97), segundo seu Art. 97, é aplicável a todo e qualquer veículo no território nacional, sendo estabelecidos por meio do Art. 103 que os mesmos só poderão transitar por vias se atendidas aos requisitos de Segurança estabelecidos pelo CTB e pelo CONTRAN. Em seu §1º o Art. 103 ainda estabelece que os fabricantes dos veículos devem emitir certificado de segurança necessário ao cadastramento no RENAVAN em acordo com regras do CONTRAN.

Índices: Dentro da realidade dos custos que envolvam a composição dos produtos entendemos que dois índices podem refletir estes movimentos.

IGPM: Índice Geral de Preços de Mercado

Apurado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)

IPP: Índice de Preços ao Produtor

Apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Com referência aos produtos relacionados na referida Audiência Pública, no Ônibus Urbano Escolar ONUREA PB: este chassis é produzido pela Agrale e disponível nas versões transmissão mecânica e transmissão automática. Não possuímos versão transmissão automatizada. Sugerimos agregar este volume na versão transmissão automática.

Com relação a participação de novos fornecedores entendemos ser salutar ao Poder Público ter estas referências, desde que em igualdade de condições com os tradicionais fornecedores do programa.

Um mecanismo que pode trazer esta isonomia, e com a participação do BNDES no programa, são as regras existentes no índice de nacionalização exigidos pelo BNDES no repasse de recurso, para financiamento de produtos.