



Caminhões
Ônibus

ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PREGOEIRO(A) DO FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO

Edital do Pregão Eletrônico 90017/2025

A **Volkswagen Truck & Bus Indústria E Comércio De Veículos Ltda.**, pessoa jurídica de direito privado inscrita no C.N.P.J. sob nº 06.020.318/0001-10, com sede na Rua Volkswagen, nº 291, Jabaquara, São Paulo/SP, CEP 04344-901, vem respeitosamente à presença de Vossa Senhoria, seguindo o previsto no Edital do Pregão Eletrônico 90017/2025, apresentar pedido de esclarecimentos e revisão do edital e seus anexos, nos termos a seguir expostos:

Itens para esclarecimentos:

1. Exclusão do Assento para Monitor2
2. Correção do Texto que trata do Eixo Traseiro3
3. Padronização da Capacidade do Ar-Condicionado – ONUREA PA.....4
4. Aplicação de Verniz x Adesivo Cast6
5. Adequação da Unidade de Medida do Alternador7
6. Adequação da Classificação do Veículo (Urbano x Rural)7
7. Saídas de Emergência no Teto (Escotilhas) – Harmonização entre Texto e Tabela.....8



Caminhões
Ônibus

1. Exclusão do Assento para Monitor

Em razão da **Atualização/Errata de 22/08/2025**, publicada na página oficial do FNDE no âmbito da Carta-Consulta do Programa Caminho da Escola 2025, vimos solicitar a **devida retificação** dos pontos abaixo relacionados, todos referentes à exclusão da Poltrona do Monitor de Transporte Escolar, visto que a cotação apresentada ao FNDE pelos fornecedores contemplou os CITs e ERRATAs publicadas na época (agosto de 2025).

Conforme consta no respectivo documento supracitado, foi retirada a exigência de poltrona de monitor dos ônibus escolares:

Atualização em 22/08/2025

1 - Os Cadernos de Informações Técnicas (CITs) foram retificados conforme o seguinte:

CIT ORE 1, 2 e 3: **retirada** do item 3.1.3.12 (Poltrona do Monitor de Transporte Escolar) e todos os subitens vinculados;

Fonte: [Ônibus Rural Escolar \(ORE\) e Ônibus Urbano Escolar \(ONUREA\) — Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação](#)

Embora o item “3.1.3.12 – Poltrona do Monitor de Transporte Escolar” e seus subitens tenham sido formalmente retirados dos CITs (ORE 1, ORE 2 e ORE 3) apresentados em consulta pública, no edital publicado e objeto da licitação ainda remanescem referências ao “monitor” em outros dispositivos do edital, gerando inconsistência técnica e comprometendo a correta interpretação da lotação dos veículos.

A exclusão da poltrona do monitor decorre diretamente do resultado da Consulta Pública, cuja decisão foi expressamente formalizada na:

Atualização/Errata de 22/08/2025, que determinou:

“CIT ORE 1, 2 e 3: retirada do item 3.1.3.12 (Poltrona do Monitor de Transporte Escolar) e todos os subitens vinculados.”

Assim, é necessária a uniformização de todo o Termo de Referência e seus anexos, para refletir o conteúdo corrigido pelo próprio FNDE em consulta pública.

1.1 Solicitação:



Caminhões
Ônibus

	Texto a ser retificado	Retificação
1	Tabela 1 – Classificação dos veículos (Lotação) Ainda constam as seguintes indicações: - ORE 1: “29 estudantes + condutor + monitor” - ORE 2: “44 estudantes + condutor + monitor” - ORE 3: “59 estudantes + condutor + monitor”	Suprimir a menção a “monitor”, mantendo exclusivamente <u>estudantes + condutor</u> , em conformidade com a retirada oficial do item 3.1.3.12.
2	Encarte B.A – Termo de Garantia As descrições de capacidade mínima dos veículos ainda incluem “mais o monitor”.	Retirar a referência a “monitor”, de modo a refletir a alteração formalizada pelo FNDE na errata.
3	Termo de Referência – coerência interna Apesar de não existir mais tópico detalhando a poltrona do monitor, alguns trechos ainda descrevem a lotação como se o assento permanecesse previsto.	Ajustar todos os dispositivos que mencionam “+ monitor” para garantir total conformidade com a versão retificada dos CITs.

2. Correção do Texto que trata do Eixo Traseiro

Assim como citado no esclarecimento anterior, o item 3.1.1.2.10 apresenta divergência entre o edital e a errata da consulta pública DE 14/08/2025

Conforme atualização de 14/08/2025 da consulta pública, o item 3.1.1.2.10 foi alterado especificando um descritivo técnico que atende todos fabricantes de ônibus, porém o edital publicado pelo FNDE permanece com a redação anterior, gerando insegurança quanto ao requisito técnico exigido, visto que a cotação apresentada ao FNDE pelos fornecedores contemplou os CITs e ERRATAs publicadas na época (agosto de 2025).

Trecho da errata (conforme documento oficial):



**Caminhões
Ônibus**

Onde se lê: "3.1.1.2.10 -O eixo traseiro motriz deve ter rodados duplos, com diferencial equipado com dispositivo de bloqueio e/ou com o Sistema Eletrônico de Controle de Tração Automático."

Leia-se: "3.1.1.2.10 -O eixo traseiro motriz deve ter rodados duplos, com diferencial equipado com dispositivo de bloqueio e com o Sistema Eletrônico de Controle de Tração Automático."

Onde se lê: "3.1.1.2.11 - O acionamento do dispositivo de bloqueio do diferencial traseiro ou o Sistema Eletrônico de Controle de Tração, deve ser automático, a fim de preservar o sistema, sem intervenção do condutor."

Leia-se: "3.1.1.2.11 - O acionamento do dispositivo de bloqueio do diferencial traseiro e o Sistema Eletrônico de Controle de Tração, deve ser automático, a fim de preservar o sistema, sem intervenção do condutor."

Fonte: [Ônibus Rural Escolar \(ORE\) e Ônibus Urbano Escolar \(ONUREA\) — Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação](#)

2.1 Solicitação:

1. Inclusão do texto da redação válida após a errata.
2. Inclusão da redação correta no Termo de Referência e CITs.
3. Retificação formal do edital para evitar interpretações divergentes

3. Padronização da Capacidade do Ar-Condicionado – ONUREA PA

Identificamos inconsistência no edital referente à capacidade do sistema de ar-condicionado especificado para o ONUREA PA, especialmente no item 3.1.2.15.1 (Tabela 15), que apresenta o valor de 75.000 BTU/h, em desacordo com os parâmetros técnicos adequados para operação deste modelo.

3.1. Problema identificado

O valor de 75.000 BTU/h consta de forma equivocada na especificação do ONUREA PA. Essa capacidade não atende às condições reais de operação do veículo, considerando:

- maior introdução de calor por convecção e condução;
- ciclo operacional urbano de para-e-anda;



Caminhões
Ônibus

- necessidade de climatização para lotação plena;
- demanda de recuperação térmica após aberturas de porta.

Diante disso, tecnicamente não é adequado especificar 75.000 BTU/h para o ONUREA PA.

3.2. Solicitação

Requeremos a correção do valor, para fins de padronização e coerência técnica, conforme segue:

- ONUREA PA – item 3.1.2.15.1 (Tabela 15): alterar 75.000 → 90.000 BTU/h, mantendo os demais parâmetros inalterados.
- ORE 1: manter os 90.000 BTU/h, já corretamente especificados.

Obs.: Não é tecnicamente correto considerar 75.000 BTU/h, pois tal capacidade é compatível apenas com sistemas de vazão de $\approx 4.400 \text{ m}^3/\text{h}$, o que não atende às exigências térmicas dos ONUREA PA.

3.3. Justificativa técnica

A necessidade de **padronização em 90.000 BTU/h** é sustentada pelos seguintes pontos:

(i) Audiência pública: representantes das empresas Arco e Spheros recomendaram formalmente capacidade mínima de 90.000 BTU/h para os ONUREA PA, em razão das condições reais de operação do modelo.

(ii) Os modelos classificados como “pequenos” possuem dimensional aproximado de 7,5 a 7,6 metros, compartilhando características comuns de:

- vazão: $\approx 4.400 \text{ m}^3/\text{h}$,
- compressor: $\approx 310 \text{ cm}^3/\text{rev}$,

o que reforça a inadequação da capacidade de 75.000 BTU/h.



**Caminhões
Ônibus**

(iii) O ciclo operacional desses veículos (com paradas frequentes e aberturas de portas) exige maior demanda térmica e melhor tempo de recuperação.

(iv) As metodologias de ensaio previstas nos encartes permanecem válidas, sendo necessário apenas o ajuste do alvo de capacidade mínima.

4. Aplicação de Verniz x Adesivo Cast

Conforme deliberação já adotada pelo FNDE em sede de consulta pública, foi aceita a substituição da proteção por “verniz” pela utilização de adesivo tipo “Cast”, por se tratar de solução tecnicamente equivalente, com desempenho compatível quanto à durabilidade, resistência e facilidade de manutenção.

Desta forma, para fins de adequação e alinhamento do edital às decisões já consolidadas pelo FNDE, deverão ser suprimidas as exigências expressas de proteção com verniz, permitindo-se a aplicação por meio de adesivo Cast, sem prejuízo da qualidade dos elementos identificadores e informativos dos veículos.

Assim, procede-se às seguintes adequações textuais.

4.1 Solicitação:

- CIT ONUREA PA – Itens 3.1.2.9.9, 3.1.2.9.11 e 3.1.2.9.13:
Suprimir a expressão “devendo ser protegidas/protegida com verniz”.
- CIT ORE 1 / ORE 2 / ORE 3 – Itens 3.1.2.9.9 e 3.1.2.9.13:
Suprimir a expressão “devendo ser protegidas/protegida com verniz”.
- Encarte B.I (Notas):
Excluir a alínea (c), que dispõe que os elementos “devem estar protegidos com verniz”.



**Caminhões
Ônibus**

Ressalta-se que a adoção do adesivo Cast atende integralmente às finalidades técnicas pretendidas, não implicando restrição à competitividade, tampouco redução dos padrões de qualidade exigidos pelo FNDE, estando em consonância com os princípios da isonomia, razoabilidade e competitividade.

5. Adequação da Unidade de Medida do Alternador

Verificou-se que, em todos os cadernos CITs do ONUREA PA e ORE 1 / ORE 2 / ORE 3, no tópico 3.1.1.5.3, consta a utilização da unidade “Ah (ampère-hora)” para especificação do alternador.

Contudo, a unidade Ah refere-se tecnicamente à capacidade de armazenamento de baterias, não sendo adequada para caracterizar alternadores, os quais são corretamente especificados por sua corrente nominal (A). A manutenção da unidade incorreta pode gerar ambiguidade técnica, dificuldades na habilitação, bem como inconsistências nos ensaios e testes de conformidade.

Diante disso, procede-se à seguinte correção textual em todos os cadernos do ONUREA PA e ORE 1 / ORE 2 / ORE 3, no tópico 3.1.1.5.3,

5.1 Solicitação:

Onde se lê “150 Ah”,

Correção para: “corrente nominal ≥ 150 A”.

A correção ora promovida tem caráter clarificador, não altera a finalidade funcional originalmente pretendida e assegura maior precisão técnica, isonomia e segurança na avaliação das propostas.

6. Adequação da Classificação do Veículo (Urbano x Rural)

Verificou-se que o texto que dispõe sobre as exigências normativas aplicáveis à fabricação, montagem e comercialização do veículo faz referência a “ônibus rurais escolares”, embora o caderno de especificações técnicas do ONUREA trate, em seu tópico 2.1, de características específicas de ônibus urbano escolar, não contemplando requisitos próprios de veículos de aplicação rural.



Caminhões
Ônibus

A manutenção da referência incorreta pode gerar insegurança interpretativa, aplicação indevida de normas técnicas e dúvidas na habilitação e verificação de conformidade, especialmente quanto às legislações de trânsito e ambientais diretamente relacionadas ao tipo de veículo especificado.

Diante disso, procede-se à seguinte correção textual:

6.1 Solicitação:

Onde se lê:

“Para a fabricação, montagem e comercialização dos ônibus rurais escolares, objeto do presente CIT, é obrigatória a observação das referências dispostas em normas técnicas e legislações de trânsito e ambiental vigentes diretamente relacionadas ao objeto, conforme subitens a seguir, sob pena de não conformidade.”

Correção para:

“Para a fabricação, montagem e comercialização dos ônibus urbanos escolares, objeto do presente CIT, é obrigatória a observação das referências dispostas em normas técnicas e legislações de trânsito e ambiental vigentes diretamente relacionadas ao objeto, conforme subitens a seguir, sob pena de não conformidade.”

A correção possui caráter meramente aclaratório, mantendo-se íntegros o escopo do objeto e as exigências técnicas originalmente pretendidas, com alinhamento integral ao conteúdo do caderno de especificações do ONUREA.

7. Saídas de Emergência no Teto (Escotilhas) – Harmonização entre Texto e Tabela

Verificou-se divergência interna entre disposições do CIT do ONUREA PA, ORE 1, ORE 2 e ORE 3 quanto à quantidade mínima de saídas de emergência no teto (escotilhas).

No subitem 3.1.7.8.1, o texto estabelece que o veículo **“deve possuir 02 (duas) escotilhas caracterizadas como saídas de emergência com seção útil de no mínimo 600 x 600 mm”**, enquanto o subitem 3.1.7.6.9 dispõe **que “deve possuir 1 saída de emergência no teto”**, gerando inconsistência normativa e potencial ambiguidade na interpretação, habilitação e verificação de conformidade.



Caminhões
Ônibus

Além disso, a Tabela 18 – Quantidade mínima de saídas de emergência no teto já define de forma objetiva os quantitativos aplicáveis, conforme as características do veículo, devendo prevalecer como referência técnica específica.

Diante disso, para fins de harmonização do texto com a tabela e eliminação de interpretações conflitantes, procede-se à seguinte adequação:

7.1 Solicitação

No CIT do ONUREA PA, ORE 1, ORE 2 e ORE 3, no subitem 3.1.7.8.1, **substituir a redação que exige genericamente “02 (duas) escotilhas” por texto** que remeta expressamente à **Tabela 18 – “Quantidade mínima de saídas de emergência no teto”**, a qual deverá ser observada para definição do quantitativo mínimo aplicável.

A adequação tem caráter clarificador e harmonizador, não implicando alteração dos requisitos de segurança, mas garantindo coerência interna, isonomia entre os licitantes e segurança técnica na avaliação.

Termos em que,

Pede deferimento.

São Paulo, 13 de Dezembro de 2025.



Documento assinado digitalmente
VANESSA CARVALHO DOS SANTOS
Data: 13/12/2025 23:11:52-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

VW TRUCK & BUS

Vanessa Carvalho dos Santos
Analista de Vendas ao Governo
vanessa.santos3@volkswagen.com.br