



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO
COORDENAÇÃO-GERAL DE ARTICULAÇÃO E CONTRATOS
DIVISÃO DE AVALIAÇÃO DE REGISTRO DE PREÇOS
SBS QD. 02 – BLOCO F – EDIFÍCIO FNDE – 1º ANDAR - CEP 70.070-929
TEL: (61) 2022-5105/5230 – FAX: 2022-4408

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 10/2013
ÔNIBUS ESCOLAR URBANO ACESSÍVEL E ÔNIBUS RURAL ESCOLAR

Aos dezoito dias do mês de abril de 2013, no Auditório do FNDE – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - Setor Bancário Sul, Quadra 2, Bloco F, CEP 70070-929 - Brasília, DF, às 14h, foi realizada a Audiência Pública nº 10/2013, com a finalidade de esclarecer aos interessados os principais aspectos dos processos de aquisições públicas e de levantar subsídios para o processo licitatório na modalidade de Registro Preços Nacional para a aquisição de **Ônibus Urbano Escolar Acessível – ONUREA e Ônibus Rural Escolar – ORE**, para atendimento aos alunos das redes de ensino público municipal, estadual e do Distrito Federal. A gravação da Audiência Pública estará disponível no FNDE e ata desta será encartada no Processo de Audiência Pública do FNDE, facilitando o acesso e a consulta dos interessados. A ata ficará, também, disponível no Portal de Compras do FNDE.

<http://www.fnde.gov.br/portaldecompras/index.php/editais/audiencias-publicas>

A audiência foi conduzida pelo Presidente do FNDE Carlos Wanderley Dias de Freitas e contou com a participação da Diretora de Administração do FNDE Leilane Mendes Barradas; do Coordenador Geral de Apoio à Manutenção Escolar do FNDE José Maria Rodrigues de Souza e de Marcos Valério Barradas, do INMETRO. A servidora Rita Helena Fragale iniciou a sessão expondo o conteúdo da Audiência Pública e esclareceu o desenvolvimento dos trabalhos no decorrer da reunião. Em seguida, o Presidente do FNDE Carlos Wanderley Dias de Freitas agradeceu a presença de todos e apresentou os componentes da mesa diretora. O Presidente ressaltou que, após o registro de preços dos ônibus escolares do Programa Caminho da Escola, foi possível registrar o preço em ata para outros objetos, visando sempre à progressão da educação. Acrescentou ainda que os projetos estão se desenvolvendo de acordo com o surgimento das necessidades apresentadas no âmbito educacional e concluiu dizendo que dois pontos seriam trabalhados na audiência: primeiro, as alterações sugeridas sobre o modelo de Ônibus Escolar Rural - ORE 1 para oferecer mais qualidade ao modelo e proporcionar mais amplitude do seu desempenho, e, segundo ponto, o Ônibus Urbano Escolar Acessível, porque existe uma demanda da SDH – Secretaria de Direitos Humanos da Presidência, para que o ônibus seja em piso baixo. A Diretora de Administração do FNDE Leilane Mendes Barradas, iniciou falando sobre o registro de preços. Ela destacou que a maioria dos representantes das empresas presentes já conhecia o Registro de Preços Nacional e por esse motivo ela iria destacar apenas as mudanças na legislação, produzidas pelo Decreto nº 7.892/2013, a nova regulamentação do Sistema de Registros de Preços. Disse ainda que questões que antes eram possíveis deixar em aberto, porque a legislação

não era específica, com as alterações agora não é mais permitido. Uma das alterações é que o quantitativo de multiplicação da ata é limitado a cinco vezes. Não é permitida a adesão à ata sobre um quantitativo maior do que o registrado. Outra questão imposta pela legislação é o prazo para contratação dentro da vigência da ata: mesmo que a adesão seja feita no início do processo, o prazo é de 90 dias para assinar o contrato e se ultrapassar esse prazo a adesão será cancelada e o procedimento para a adesão terá que ser iniciado. Atenção aos prazos deverá ser observada, e para que fique provado que houve essa contratação será necessário a inserção do contrato no sistema SIGARP, para provar que foi obedecido o prazo estabelecido em lei. Foi falado que o mínimo de adesões que uma empresa deverá conceder é de 70% sobre a quantidade total registrada. Alexandre de Azevedo Cosmos, da Mercedes-Benz, questionou se haverá a possibilidade de os contratos serem celebrados eletronicamente no sistema SIGARP, para facilitar o processo de contratação. A Diretora de Administração esclareceu que o sistema está passando por alterações, mas existe a pretensão de que os contratos sejam celebrados eletronicamente. Citou ainda outro entrave que os entes têm encontrado para celebrar o contrato: o impedimento do jurídico local (estadual/ municipal), que entende como carona as adesões à ata de registro de preços, mas, na verdade, eles são participantes na origem. Diante disso, o FNDE tem-se posicionado junto aos gestores municipais e estaduais para que eles compreendam a legalidade do processo de adesão. O novo decreto deixa claro que estados e municípios podem aderir às atas do governo federal. Continuou dizendo que a parceria da Diretoria de Políticas de Educação Especial do MEC junto ao FNDE tem trabalhado pela inclusão social e pediu sugestões quanto às atribuições do veículo para que atenda as necessidades do seu público alvo. Em seguida a palavra foi passada ao Coordenador Geral de Apoio à Manutenção Escolar José Maria Rodrigues de Souza que iniciou expondo as especificações dos veículos. Dados mostram que no período entre 2008 a 2012 foram adquiridos 28.599 unidades de ônibus escolar, sendo 20.631 com recursos federais. O surgimento do Ônibus Urbano Escolar Acessível veio de uma demanda específica, com um foco determinado pela Secretaria de Educação Continuada, Alfabetização e Diversidade através da Diretoria de Políticas e Inclusão (SECADI) que vai atender em torno de 1.500 municípios com 2.609 ônibus. Outros dados apontam que houve mais de 2.400 adesões ao Ônibus Urbano Escolar Acessível, sendo 1.315 com recursos federais em 2012 e 395 em 2013. Destacou ainda que existe um projeto de lei do Estatuto da Criança e da Juventude que determina a obrigatoriedade do gestor público em estabelecer transporte escolar para todos os estudantes, independente de ser aluno da rede pública de ensino ou particular. Abordou também a inclusão de uma medida provisória, a de nº 593 de 2011, que trata sobre o Pronatec, dizendo que geralmente essas medidas provisórias são utilizadas como base para alterar alguma legislação do governo federal, e essa medida provisória está sendo aproveitada para alterar uma parte do Programa Caminho da Escola para permitir que os veículos do programa sejam utilizados no transporte urbano e para o ensino superior. Ele entende isso como um incremento ao programa. De acordo com informações do censo escolar, 8,7 milhões de alunos precisam de transporte para ter acesso à escola; destes, 4,6 milhões são alunos da zona rural e os outros são alunos da zona urbana, incluindo 545 mil alunos que utilizam embarcações escolares para ter acesso à escola. No mesmo censo escolar foi possível identificar o tipo de transporte escolar utilizado pela maior parte dos alunos: Van e Kombi, 802.758 alunos, o equivalente a 9,3%; micro-ônibus, 820.433 alunos, equivalente a 9,6%; ônibus, 5.766.524, percentual de 66%; outros veículos (José Maria Rodrigues de Souza considera esses outros veículos inadequados ou inapropriados para

transportar passageiro), 1.227.971 alunos, 14%: ferroviário (trem e metrô), 15.930 alunos, percentual de 0,2%; bicicleta, 39.437 alunos, equivalente a 0,4%. Continuou apresentando dados do pregão eletrônico nº 18/2011 e destacou as adesões aos veículos com plataforma elevatória que neste pregão totalizaram 15,8 %; no pregão 50/2012, que tem suas atas vigentes até 05/12/2013, já alcançaram 50% as adesões aos veículos com plataforma elevatória. José Maria Rodrigues de Souza aproveitou para pedir aos fornecedores que produzam os veículos para que as entidades possam contratá-los e adquiri-los. Em seguida iniciou a exposição das especificações, ressaltando que os veículos ORE 4x4, ORE 2 e ORE 3 não sofrerão alterações. As sugestões para alteração serão direcionadas ao ORE 1, verificando se existe a possibilidade de os ângulos de entrada e saída e o torque serem da mesma medida que o ORE 4x4, bem como as especificações de rodas, pneus, comprimento e largura, altura das saias laterais. A apresentação técnica feita pelo Coordenador Geral de Apoio à Manutenção Escolar, José Maria Rodrigues de Souza sobre Ônibus Urbano Escolar Acessível – ONUREA e Ônibus Rural Escolar – ORE está disponível no Portal de Compras do FNDE no seguinte endereço:

<http://www.fnde.gov.br/portaldecompras/index.php/editais/audiencias-publicas/audiencias-publicas-2013/item/541-audiencia-pública-nº-10-2013---ônibus-urbano-escolar-acessível---onurea-e-ônibus-rural-escolar---ore>

Perguntado a respeito, José Maria Rodrigues de Souza negou que os ônibus possam ser dotados de ar condicionado, justificando que não há certeza da capacidade da rede de assistência na zona rural do Brasil para manutenção dos aparelhos, dizendo do receio de que os veículos parem de trafegar por problemas no equipamento. O Programa Caminho da Escola Acessível, do Ônibus Urbano Escolar Acessível, tem um foco específico e um tempo definido, do ponto de vista da execução do orçamento do governo federal, que são bem limitados. São 2.609 veículos a serem distribuídos entre 2012 e 2014. Foram distribuídos 1.315 em 2012; no início de 2013 foram executados 395, faltando 290 para cumprir a meta de 2013. Para 2014 serão 609 veículos para completar toda a meta. O Ônibus Urbano Escolar Acessível tem quatro modelos de planta. É um único veículo, mas a composição do mobiliário interno dele é diferenciada para contemplar a demanda de áreas reservadas para cadeira de rodas, e o modelo mais solicitado pelos Estados e Municípios é o do veículo que tem apenas um box reservado. Em função das metas do projeto Brasil Viver Sem Limites, que tem um lote definido de 2.609 veículos, a ideia do Ônibus Urbano Escolar Acessível é manter as especificações do atual veículo do Caminho da Escola Acessível. Deve ser equipado com plataforma elevatória veicular e ter planta do habitáculo flexível que possibilite a instalação de uma a quatro áreas reservadas (box) para a acomodação da cadeira de rodas com o seu ocupante ou cão guia, conforme ABNT NBR 15.570 (item 37), ABNT NBR 14022 e suas atualizações.

Luiz Gustavo Ferreira, do BNDES, disse que o financiamento do Programa Caminho da Escola voltou à ativa com a prorrogação da Resolução do CNM, que permite os financiamentos ao programa. Conclamou a iniciativa dos fabricantes para credenciar esses ônibus no BNDES. Todos os ônibus do Caminho da Escola necessitam de um credenciamento específico, porque é preciso associar o código Finame a um preço especial só obtido no Programa Caminho da Escola. Recomendou que os vencedores do Pregão nº 50/2012 procurem o BNDES para se credenciar para que, o mais breve possível, volte o financiamento. Um percentual de 10% dos ônibus foi adquirido com recursos do BNDES, um número significativo e é muito importante para que os municípios possam melhorar a sua frota. Gustavo Serizawa, da MAN Latin America, questionou a capacidade de lotação dos ônibus na nova licitação, se será de 23

estudantes ou 23 pessoas, incluindo o cadeirante e o motorista, o que é importante para definir o espaçamento de joelhos. Marcos Barradas, do INMETRO, falou sobre a questão do ar condicionado, item que será avaliado. No campo urbano, os veículos são dotados de ar quente e ar frio, mas não se pode avaliar o desempenho no meio rural. A preocupação com a assistência técnica é procedente, mas não se pode garantir que se mantenha o atual sistema de ventilação, disse ele, adiantando que se pensa em utilizar um sistema de climatização que ainda não está definido. Ele lembrou que foi discutida no passado, dentro dos aperfeiçoamentos inerentes ao processo, a colocação de um aparelho de televisão no veículo para evitar o tempo ocioso durante o transporte que, em alguns trechos, dura uma hora, observando que o circuito rural é muito maior do que o urbano. Mari Zulion é do Centro Nacional de Referência em Tecnologia Assistiva - CNRTA, órgão do governo que nasceu junto com o Programa Viver Sem Limites e se preocupa com a qualificação de produtos de acessibilidade. Ela perguntou se está sendo pensada outra opção para a estação elevatória dos ônibus acessíveis, referindo dificuldades de manutenção desse equipamento. José Maria Rodrigues de Souza esclareceu que o grupo de trabalho que discute a padronização dos ônibus escolares no Brasil está avaliando um conjunto de possibilidades. No caso do ONUREA já foi feita solicitação às empresas a especificação de modelo de veículo que contemple parte do piso baixo. Essa é uma possibilidade; outra é alterar o modelo de equipamento de plataforma elevatória que, infelizmente, é muito ruim, na opinião dele: não é que não seja funcional, mas é frágil para o uso na zona rural. Observou que veículo de piso baixo tem a plataforma frágil e não trafega em qualquer via asfaltada, que não pode ter quebra-molas, e os ângulos de curva do veículo, dependendo do tamanho, toda a pista viária tem que ser diferente. Por isso estamos pedindo – e algumas empresas estão se movimentando neste sentido – que seja construído um veículo que tenha parte do piso baixo e que seja pequeno, que possa ser mais adequado para ser utilizado na zona urbana e para a zona rural, onde não tem estrutura de asfalto. Precisamos ter noção de que esse modelo de veículo não será utilizado somente nos grandes centros urbanos, mas em todas as cidades brasileiras onde tem aluno com deficiência, que utiliza cadeira de roda e precisa de um veículo adequado para ir à escola. Mari Zulion insistiu na questão da manutenção da plataforma e de assistência que favoreça os municípios com relação ao cuidado do equipamento em uso. José Maria Rodrigues de Souza lembrou que, no caso dos veículos do Caminho da Escola, as empresas que vendem os veículos têm compromisso em manter a rede autorizada devidamente habilitada para resolver problemas com todos os equipamentos. Marcos Valério Barradas afirmou que o INMETRO tem a responsabilidade da certificação compulsória de produtos e serviços, o top de linha no programa de avaliação da conformidade no Brasil e em outros países. O órgão já viu a plataforma elevatória veicular como passível de certificação compulsória e publicou dois regulamentos dando prazo e estabelecendo que só poderão ser fabricadas, comercializadas e importadas plataformas elevatórias veiculares devidamente certificadas compulsoriamente pelo INMETRO. Isso representa um grande ganho na segurança e na qualidade do produto, garantiu. Já estava implantada a “certificação voluntária” e vários fabricantes brasileiros – não são muitos – submeteram o seu produto à certificação, tanto que no Programa Caminho da Escola o INMETRO exigia que a plataforma fosse certificada voluntariamente. A partir da vigência do prazo estipulado nas portarias do INMETRO, só vai poder instalar, comercializar e importar plataformas devidamente certificadas compulsoriamente. Não mais voluntariamente. Roberto Poloni, da Volare, questionou especificações dos pneus e das rodas do veículo e José Maria Rodrigues de Souza respondeu que é habitual usar muito o senso técnico.

Para algumas situações abrem-se exceções, e qualquer exceção é sempre por escrito. Ele acha que ninguém sairá prejudicado. Disse ter certeza de que na fase seis do programa não haverá mais exceções, mas garantiu que “ninguém ficará desamparado”. O IPPEM – Instituto de Pesos e Medidas –, que faz a inspeção de recebimento desses veículos, é categórico no atendimento do procedimento técnico do FNDE, e para ele vale o que está escrito. No treinamento e capacitação dos técnicos do IPPEM, o FNDE alerta sobre a possibilidade de haver exceções, e o fornecedor tem que evidenciar a comprovação de qualquer exceção. Foi discutida a proposta de alteração do ORE 1 nas partes em que difere do 4x4 para saber se o novo modelo pode utilizar as mesmas medidas do 4x4, embora apenas um protótipo mostraria as possibilidades de mudança. Foi dado um prazo de 10 dias para as empresas fazerem uma avaliação do assunto. O FNDE busca saber se o novo ORE 1 é adequado à utilização em qualquer tipo de via e na zona rural também. Será analisada a composição interna e capacidade do veículo do ponto de vista do conforto, uma das premissas do programa. José Maria Rodrigues de Souza disse que não se devem fazer alterações no veículo em detrimento do conforto, senão será utilizado o conceito das aeronaves: quanto mais apertado, carrega mais gente. Não é esse conceito utilizado no programa, afirmou. José Maria Rodrigues de Souza destacou que, desde o princípio, o Programa Caminho da Escola tem colocado que o FNDE quer construir veículos que atendam à realidade de cada necessidade. O projeto de transporte escolar acessível – 2.609 unidades – o veículo não é adequado para 98 por cento das cidades beneficiadas, boa parte delas pequena, o que não permite circulação de um veículo de piso baixo. Além disso, conforme recomendações da SECADI, secretaria gestora do programa, o uso ONUREA é para um número pequeno de alunos, porque ele tem uma rota específica. O ONUREA dá oportunidade de locomoção para uma pessoa em idade escolar, que não está indo para a escola porque se locomove em cadeira de rodas e não tem nenhum veículo que passe na porta de casa, indo buscá-lo. A finalidade do ONUREA é buscar esse aluno na casa dele, não é pegar o aluno em um ponto de ônibus ou em um corredor. Via de regra, até o veículo pequeno vai andar com espaços ociosos, porque tem esse foco de atender individualmente esse estudante que utiliza cadeira de rodas, disse. Então, não tem sentido fazer a aquisição de um veículo que transporta um número maior de alunos para sempre transportar um número pequeno de alunos. Mas no transporte escolar urbano ele não tem dúvida de que esse será um dos modelos de veículos que deve ser disponibilizado muito brevemente. Para Francisco Cabral, da MAN Latin America, não tem mais que falar em Ônibus Escolar Rural. O projeto é um sucesso, já estamos trabalhando nele há cinco anos e hoje foi expresso o ORE1 como o que faltava para ser chamado de reforçado. O urbano, adquirindo todo o conhecimento das empresas, detém esse *know-how* de que falaram na audiência pública: acessibilidade, piso baixo, entrada com facilidade. Pediu um projeto piloto para começar as especificações do veículo rural, considerando o tempo necessário às empresas para desenvolvimento do protótipo. José Maria Rodrigues de Souza ressaltou que é preciso um veículo pequeno, que transporte de 9 a 15 estudantes, um veículo ainda menor para o meio rural. Há muitas rotas de estradas ruins no Brasil e um número pequeno de alunos, onde mesmo um 4x4 já é grande. No meio rural um veículo de menor porte e acessível deverá substituir os veículos pequenos na zona rural. Com relação ao acessível urbano, depois de apresentado o relatório do grupo de trabalho, a ideia é que se comece a ter a possibilidade de que Registro de Preços sejam disponíveis com padrões só urbanos, para os gestores municipais adquirirem os veículos. E se o governo federal puder, mudando o escopo legal do Programa Caminho da Escola, vai entrar com parte dos recursos para financiar isso. É um caminho sem volta! Vamos incidir no transporte

escolar urbano e em função disso, teremos que ter veículos adequados para a realidade urbana no Brasil, disse. Ele voltou a reforçar a necessidade de vários e distintos modelos de veículos, de vários tamanhos, que contemplem a questão da acessibilidade em 100%. Pode ter veículo com elevador, mas é preciso um opcional de veículo que garanta o acesso de pessoas com deficiência que utilizam cadeira de rodas, sem precisar de nenhuma ajuda. Marcos Valério Barradas relatou que o INMETRO fez alguns ajustes no cronotacógrafo, equipamento regulador eletrônico instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, sem, contudo, mudar os conceitos de lacração, ensaio e a exigência do certificado de verificação metrológica, que tem que ser apresentado para provação da inspeção. Quanto à mudança de especificação dos dados, que consta no Encarte do Edital e no Anexo do Procedimento Técnico, ressaltou que qualquer mudança não é para retroceder, mas para aperfeiçoar, mas não há nenhuma alteração prevista para a fase seis. O avanço que o INMETRO vai fazer é na extração dos dados. A fase seis, disse ele, é o momento certo para o software de extração, sistema para visualização dos dados exportados pelo cronotacógrafo. Ele disse não saber ainda se o extrator de dados vai ser incorporado no Edital ou no Procedimento Técnico. Os veículos do Pregão Eletrônico nº 18, que estão sendo entregues, são da chamada fase quatro e não têm, na especificação, a exigência do extrator. Na fase cinco já está previsto no edital o fornecimento sendo, portanto, exigível. Além de utilizar o Procedimento Técnico, documento com o qual o INMETRO trabalha, é preciso utilizar o Edital, concluiu Barradas. Ele disse que vai passar uma manifestação ao pessoal de sua rede para reprovar veículos que não apresentarem o kit extrator, similar a um pendrive, para extrair os dados do cronotacógrafo. Não há alternativa de não cobrar isso, segundo Barradas. O Presidente do FNDE Carlos Wanderley Dias de Freitas considerou que o debate é importante para construir melhorias e afirmou que “estamos transformando o cenário do transporte escolar no Brasil e já se tem a dimensão dessa transformação em cada recanto do país”. Esse processo é evolutivo e tem potencial de multiplicação muito grande, disse. Explicou que o planejamento de longo prazo do FNDE é, a cada ano, ter o processo renovado e, seis meses antes de cada licitação, iniciar os debates por meio das audiências públicas, para a posição de melhorias, ultimando com a publicação do Pregão Eletrônico. O FNDE já está na fase cinco de aquisição de ambos os veículos, ou seja, a quinta licitação. Por entender como bastante madura a utilização dos veículos, em situação real de uso, anunciou que está sendo contratada a realização de uma pesquisa de opinião para dimensionar itens como durabilidade, usabilidade, manutenção, quebra, eficiência, sistema de controle de rotas. O objetivo é entender o processo como um todo e experimentar algumas conclusões para, se for o caso, implementar mudanças e construir, cada vez mais, um transporte de qualidade. Eu, Vera Pinheiro, lavrei a presente ata.