



ESTADO DO RIO DE JANEIRO  
 PREFEITURA MUNICIPAL DE VOLTA REDONDA  
 GABINETE DE ESTRATÉGIA GOVERNAMENTAL  
 CENTRAL GERAL DE COMPRAS

**RESPOSTA AO PEDIDO DE ESCLARECIMENTO DA EMPRESA ELETRA  
 INDUSTRIAL LTDA**

**Pedido de esclarecimento feito por e-mail no dia 13/09/2017**

1 - AUTONOMIA: Deslocamento máximo do veículo sem necessidade de recarga. Para medir se a autonomia está sendo cumprida, é necessário saber em qual condição será feita a confirmação da autonomia para cumprimento do Edital. O ônibus tem uma “quantidade” limitada de energia a bordo. Se ele se deslocar vazio e sem o ar condicionado, ele terá uma autonomia maior do que o deslocamento com carga máxima e ar condicionado ligado. Quais serão as regras para confirmar a autonomia de 250km no cumprimento do Edital? Com carga máxima? Com ar condicionado? A verificação será transparente para as empresas que forem desclassificadas por não atender esta autonomia?

**R - As empresas que não apresentarem todas as especificações exigidas no edital serão desclassificadas.**

2 - VIDA ÚTIL DAS BATERIAS: A bateria é um componente importante nos veículos elétricos, pois além de ser responsável pela energia disponível para o sistema é o componente mais caro do veículo, quando dividimos: chassi, carroceria, sistema de tração e baterias. Também é sabido que a vida útil destas baterias especiais é bastante longa, porém embarcada nos ônibus que necessitam cumprir quilometragem diária sem prejuízo do transporte de passageiros, elas precisarão ser trocadas quando começarem a entregar uma autonomia menor que a determinada inicialmente. Claro que poderão ser utilizadas em outras aplicações, como por exemplo armazenadores de energia e vão durar mais alguns anos. Haverá exigência de vida útil, considerando a redução de autonomia? Se positivo, qual o percentual limite de redução de autonomia para determinar o fim da vida útil no ônibus? Qual a vida útil exigida, se for o caso?

**R - Conforme citado no item 2.1.3 do Termo de Referência.**

3 - QUANTIDADE DE PASSAGEIROS: O Edital fala em pelo menos 25 assentos + 1 cadeirante, mas não fala em passageiros em pé. Lembrando que por se tratar de um ônibus elétrico o peso é fundamental pois determina a autonomia para a operação. Haverá exigência para passageiros em pé? Se positivo quantos? A autonomia será aferida considerando também os passageiros em pé?

**R - Conforme Resolução ANTT Nº 4130 DE 03/07/2013, Art. 9º - § 2º Para efeito de cálculo de lotação máxima de passageiros em pé, deve ser considerado um nível de serviço de 4,5 passageiros por metro quadrado.**



**ESTADO DO RIO DE JANEIRO  
PREFEITURA MUNICIPAL DE VOLTA REDONDA  
GABINETE DE ESTRATÉGIA GOVERNAMENTAL  
CENTRAL GERAL DE COMPRAS**

4 - VIDA ÚTIL DOS ÔNIBUS: Em São Paulo onde circulam a maior frota de ônibus com tração elétrica do país, a gestão pública exige vida útil destes modelos diferente dos modelos a diesel. Na cidade de São Paulo nas regras atuais vigentes há vários anos é exigida vida útil de 25 anos e os 220 ônibus elétricos vendidos nos últimos 4 anos (modelo trólebus) foram fornecidos por empresas nacionais com esta garantia. No estado de São Paulo a exigência é de 30 anos e os 30 ônibus elétricos fornecidos nos últimos 2 anos (modelos trólebus) foram entregues com garantia de vida útil pela indústria nacional para o prazo exigido. Vale afirmar que existem ônibus elétricos operando em ótimas condições, fabricados pela indústria nacional há mais de 20 anos. Esclareço que a indústria nacional desenvolve modelos elétricos cuja única diferença entre os componentes dos trólebus e dos elétricos puros são as baterias especiais. Por tanto estes fabricantes garantem vida útil mínima de 20 anos para os ônibus elétricos. Qual será a exigência de vida útil para estes modelos elétricos puros?

**R - No Termo de Referência não menciona vida útil do ônibus**

5 - PRAZO DE ENTREGA 90 DIAS: Mesmo para ônibus convencionais, o prazo de 90 dias é muito puxado e algumas vezes difícil de execução. É de conhecimento geral que as baterias para os ônibus elétricos não são fabricadas no Brasil. A grande produção mundial está na CHINA. Também é de conhecimento geral que para comprar, fabricar e embarcar um conjunto de baterias que pesa mais de 1 tonelada, é necessário um prazo mínimo de 90 dias mais o tempo de desembarço na chegada ao Brasil. Estas baterias são classificadas como carga perigosa. Sendo assim apenas empresas já envolvidas no processo ou com produtos prontos ou que já iniciaram o processo de fabricação no Brasil poderiam atender o prazo de 90 dias para entrega do ônibus completo. Poderá haver mudança no prazo de entrega para permitir que empresas que souberam do Edital na sua publicação 31/08/2017 possam participar?

**R - Caso seja necessário a empresa arrematante poderá comprovando a necessidade, solicitar a prorrogação do prazo especificado no item 2.2 do edital por igual período. Tal prorrogação ficará a cargo da Administração.**

Eliane da Costa Alexandre  
Pregoeira

