



Estado de
GOIÁS

Plano de Negócios 2025-2026

O Projeto Estratégico da Metrobus
Transporte Coletivo S/A

Concessão Renovada: 2048



DIRETORIA

DIRETOR PRESIDENTE

FRANCISCO ANTÔNIO CALDAS DE ANDRADE PINTO

DIRETOR FINANCEIRO

MIGUEL ELIAS HANNA

CHEFE DE GABINETE

MARCOS ALBERTO DO VALLE

SUPERINTENDÊNCIAS:

SUPERINTENDÊNCIA ADMINISTRATIVA

ADÉLCIO ALVES DA SILVA JÚNIOR

SUPERINTENDÊNCIA FINANCEIRA

ANTÔNIO MÁRCIO MIGUEL

SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E OPERAÇÃO

LEÔNIDAS ELIAS JÚNIOR

SUPERINTENDÊNCIA DE MANUTENÇÃO DA FROTA

JOSÉ MARCOS TEIXEIRA

ASSESSORIAS:

ASSESSORIA DA PRESIDÊNCIA

Marcelo Guimarães Conte

SECRETARIA GERAL

Edir Gomes

CONTROLADORIA GERAL

Lúcio Antônio Arantes

OUVIDORIA

Manoel Francisco da Silva

GERÊNCIAS:

GERÊNCIA JURÍDICA

Estênio Primo de Souza

GERÊNCIA RH E TI

Luciene Rodrigues Leão Santos

GERÊNCIA DE OPERAÇÃO

João de Castro Torres

GERÊNCIA DE MANUTENÇÃO

Eliane Alves Kihara

GERÊNCIA DE LICITAÇÕES

Giovanna Barbosa de Miranda

GERÊNCIA DE COMUNICAÇÃO

Letícia Oliveira Januário



PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

É com grande satisfação que apresentamos o Plano de Negócios da METROBUS para o ciclo de 2025-2026, o qual poderá ser atualizado sempre que necessário. Este Plano foi desenvolvido como uma ferramenta estratégica para nossa gestão nos próximos dois anos, com um compromisso sólido com a qualidade dos serviços prestados e o conforto dos nossos clientes, passageiros de transporte coletivo de Goiânia e Região Metropolitana. Nossa missão é clara: queremos transformar a METROBUS em uma referência em transporte público, com base no monitoramento rigoroso dos resultados e na busca constante pela excelência operacional.

O Plano de Negócios atende plenamente aos critérios da Lei Federal nº 13.303/2016, que regulamenta as empresas públicas e sociedades de economia mistas, assim como o Decreto Estadual nº 10.433/2024, que define a Política Estadual de Governança das Empresas Estatais do Estado de Goiás.

Nossa estratégia de gestão se baseia em três pilares fundamentais: o monitoramento contínuo de metas, a adesão ao Programa de Compliance e a prática da Transparência e Governança. Com essas diretrizes, buscamos não apenas cumprir nossas metas, mas superá-las, sempre nos desafiando para entregar resultados de excelência.

Destacamos com orgulho os avanços obtidos nesta nova gestão, refletidos nas premiações recebidas e na aprovação consistente das contas da empresa pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE), sem ressalvas, o que atesta nossa responsabilidade.

Outro marco relevante em nosso plano de negócios foi a instituição do Sistema Metropolitano BRT e a entrada da METROBUS no Consórcio BRT, o que permitirá a ampliação de nossa operação para além do Eixo Anhanguera (BRT Leste-Oeste), pois alcançará também o recém-inaugurado BRT Norte-Sul na Região Metropolitana de Goiânia.

A operação atual é composta por ônibus a diesel (da frota antiga), ônibus 100% elétricos articulados e biarticulados de 23 e 28 metros, ônibus biometano e ônibus elétricos Super Padron de 15 metros. Nosso objetivo final é substituir toda a frota por veículos 100% elétricos e a biometano, tornando a METROBUS pioneira na operação de uma frota elétrica e a biometano e equipada com tecnologia de última geração.





ÍNDICE

1. A empresa	05
1.1. Os BRT's	06
1.1.1 Eixo Anhanguera (BRT Leste/Oeste).....	06
1.1.2 BRT Norte/Sul.....	06
1.2. Atuação.....	07
1.3. Contexto Institucional / Jurídico.....	08
2. Identidade Organizacional.....	10
2.1. Missão, Princípios e Valores.....	10
2.2. Gestão por Metas e Processos.....	11
2.3. Matriz de Risco.....	15
2.4. Público Estratégico ou de Interesse Público.....	15
3. Governança Corporativa.....	16
3.1. Compliance - Gestão de Riscos.....	16
3.1.1. Estratégico.....	17
3.1.2. Financeiro.....	17
3.1.3. Operacionalização.....	17
3.1.4. Legal.....	17
4. Estrutura Atual - Organograma.....	18
5. Recursos Humanos.....	18
6. Proposta de Capacitação para o exercício 2025/2026.....	19
6.1. Atualização de colaboradores.....	19
6.2. Capacitações obrigatórias.....	19
6.3. Além de oferecer diversas palestras.....	19
6.4. Treinamento interno.....	20
6.5. Circulo do Conhecimento e Informação.....	20
7. Premiações.....	21
7.1. Diamante em Transparência.....	21
7.2. Diamante em Ética e Responsabilidade.....	21
7.3. Ouro em Governança.....	22
7.4. Diamante em Ouvidoria.....	22
7.5. Metrobus é Ouro no Prêmio Qualiar.....	23
7.6. Projeto de energia limpa.....	24
8. Aprovação de Contas pelo TCE.....	25
9. Comunicação.....	26
10. Planos de Ações e Metas para 2025/2026.....	27
11. Painel do Modelo de Negócios.....	29
12. Visão e Estratégias.....	30
13. Capítulo I - Participação no Consórcio BRT.....	30
14. Capítulo II - Nova Frota.....	32
15. Plano Estratégico Institucional.....	37
16. Capítulo III - Projeções Para Operação 2025-2026.....	38
17. Mapas dos BRT's.....	46
17.3. Novas Estações/Terminais/ Norte-Sul.....	48
17.4. Novas Estações/Terminais./ Leste-Oeste.....	48
18. Capítulo IV – Considerações de Políticas Tarifárias e Indicadores Econômicos/Financeiros.....	50
19. Capítulo V – Plano de Negócios.....	53
20. Considerações Finais.....	58



1. A EMPRESA

A METROBUS foi criada em 1997 como resultado da cisão ocorrida na TRANSURB, uma empresa estatal estabelecida em 1975 para gerenciar o sistema integrado de transporte coletivo em Goiânia e na Região Metropolitana, além de operar a linha Eixo Anhanguera, que até hoje é o principal corredor de transporte coletivo da região. A METROBUS tornou-se concessionária dos serviços de transporte coletivo na capital do estado de Goiás devido a essa cisão e à subsequente sub-rogação da concessão que pertencia à TRANSURB.

Atualmente, por força do Contrato de Concessão n.º 001/2011, firmado com a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CMTC, em 20/11/2011, e Acordo Operacional formalizado com demais concessionárias, em 06/08/2014, complementado pela Carta Conjunta de 14/10/2014, a METROBUS opera o principal corredor do sistema de transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, o CORREDOR ANHANGUERA e suas extensões até os municípios de Goianira, Senador Canedo e Trindade. O prazo da Concessão, foi renovado até 24 de março de 2048, nos termos do inciso II do caput do artigo 4º da LC 187/2023, conforme consta na Cláusula Oitava do 5º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão dos Serviços correspondentes ao Lote nº. 01 do Sistema Integrado de Transporte da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia (SIT-RMTC).

Para cumprir sua missão, a empresa está organizada em três áreas principais: Operação, Manutenção e Administração. São consideradas unidades da Administração, dentre outras: Recursos Humanos, Suprimentos, Financeiro, Contabilidade, TI, Controladoria e Serviços Gerais. Conta com um quadro de pessoal de aproximadamente 450 empregados, já inclusos os colaboradores terceirizados e ocupantes de cargos comissionados que, subdivididos em escalas e jornadas de trabalho diferenciadas, garantem o funcionamento diário por 24 horas dos serviços de transporte sob sua responsabilidade.





1.1. OS BRT's

1.1.1 Eixo Anhanguera (BRT Leste/Oeste)

O Corredor Anhanguera representa o principal “subsistema” transporte coletivo de passageiros da Região Metropolitana de Goiânia. Estabelece uma ligação entre as regiões leste e oeste da cidade, em um dos principais eixos de demanda, cruzando a área central da capital. Possui 73 km de extensão, considerando as distâncias entre os terminais localizados nos extremos oeste (Trindade), noroeste (Goianira) e leste (Senador Canedo).

Trata-se do corredor de maior carregamento de toda a Região Metropolitana. Entre o Terminal Pe. Pelágio e o Terminal Novo Mundo estão instaladas 19 estações elevadas de embarque e desembarque de passageiros, localizadas na parte central da via, como também 5 terminais de passageiros que, somados aos outros 4 das extensões, totalizam 9 terminais. Todos passaram por grande revitalização.

1.1.2 BRT Norte/Sul

O recém inaugurado BRT Norte-Sul cruza Goiânia de ponta a ponta, com início no Terminal Veiga Jardim, em Aparecida de Goiânia, passando pelos terminais Cruzeiro, Correios (em construção), Isidória, Paulo Garcia, Hailé Pinheiro e Recanto do Bosque, até o Parque Atheneu. Além dos terminais, o sistema atenderá 31 estações de embarque e desembarque, percorrendo um trecho total de 29,6 km. No centro da capital, exatamente na Praça do Bandeirantes, o BRT Norte-Sul fará a cruzamento com o Eixo Anhanguera. Estão integrados ao corredor do BRT Norte-Sul, 136 linhas continuadas do transporte público de Goiânia e mais 5 do BRT Leste-Oeste.

Dos 19 municípios que compõem a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo, 15 deles possuem linhas que integram diretamente com o Eixo Anhanguera/extensões:





Ø Aparecida de Goiânia Ø Bela Vista de Goiás Ø Bonfinópolis Ø Brazabrantes Ø Goianápolis	Ø Goianira Ø Guaporé Ø Hidrolândia Ø Nerópolis Ø Nova Fátima	Ø Nova Veneza Ø Santo Antônio de Goiás Ø Senador Canedo Ø Teresópolis Ø Trindade
--	--	--

A METROBUS opera as linhas que compõem a Interárea Anhanguera de forma compartilhada com outras três concessionárias de serviços de transporte na Região Metropolitana dos Arcos Leste e Oeste. A Interárea Anhanguera é formada pela linha Eixo Anhanguera (BRT LESTE/OESTE) e suas extensões para os municípios de Goianira, Trindade e Senador Canedo.

A empresa está inserida no contexto do sistema de transporte público urbano por ônibus de Goiânia, onde uma média de 136 milhões de passageiros foram transportados entre os anos de 2019 e 2025. Como empresa estatal e principal operadora do corredor de transporte mais importante da Região Metropolitana, a METROBUS desfruta de uma excelente representatividade e visibilidade no segmento de transportes de passageiros na região.

1.2. ATUAÇÃO

Para o exercício de suas funções, de acordo com o Contrato de Concessão n.º 001/2011, firmado com a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CMTC, em 20/11/2011, a METROBUS tem por finalidade **“explorar a operação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de características urbanas, em municípios, aglomerados urbanos e áreas metropolitanas, mediante contratos de concessão”**.

Ao longo dos anos foram celebrados 5 Termos Aditivos ao Contrato de Concessão, todos resultantes de deliberações tomadas pelo Poder Concedente, a CDTC – Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos. O Primeiro e o Segundo Aditivos, firmados em 2/3/2012 e 20/6/2012, respectivamente, trataram, pela ordem, de retificar a redação de determinada Cláusula e alterar o percentual a título de Parcela do Poder Concedente.



O Terceiro Aditivo, assinado em 13/2/2023, tratou essencialmente de instituir a promoção da revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, visando a alteração do valor da tarifa básica para que fosse refletido o aumento dos custos operacionais incorridos com a gestão de Terminais de Integração.

O Quarto Termo Aditivo, firmado em 8/2/2024, já sob a égide da Lei Complementar Estadual nº 187/23, que autorizou a reorganização da prestação dos serviços de transporte público coletivo da RMTc, estabeleceu, em suma, tal qual como para as demais operadoras: i) a assunção da obrigação de implementação de novos investimentos, no âmbito do PAI – Plano de Ação Imediata, dentre eles, programa continuado de manutenção de abrigos e pontos de parada, obras nas Estações e Terminais do Eixo e fornecimento de lote de veículo da NOVA FROTA, incluindo convencionais e elétricos; ii) o reequilíbrio da equação econômico-financeira contratual por meio da revisão do valor da Tarifa de Remuneração e o complemento tarifário; iii) as garantias públicas de pagamento do complemento tarifário; iv) o Programa de Incentivo à Qualidade do Transporte.

Por fim, o Quinto Aditivo, assinado em 30/10/2024, regulou, dentre outras obrigações, as seguintes: i) aquisição de novo lote de veículos, convencionais e elétricos; ii) investimentos associados à implantação/adequação de 4 garagens necessárias à operação do SMB, por meio do Consórcio BRT; iii) constituição de reserva financeira destinada à cobertura dos investimentos futuros de substituição de baterias de ônibus elétricos. Além disso, de modo uniforme com as demais operadoras, prorrogou a vigência do Contrato de Concessão até 24/3/2048.

1.3. CONTEXTO INSTITUCIONAL/JURÍDICO

A METROBUS, enquanto concessionária do transporte coletivo da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, se insere em um contexto de alta regulação, levando-se em consideração as previsões legais, nos âmbitos federal e estadual, e administrativas/deliberativas, emanadas pelo Poder Concedente (a CDTC – Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos).





Na esfera federal, além da norma máxima existente, a Constituição Federal, que em seu art. 6º coloca o transporte, dentre outros, como direito social, é importante pontuar a Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão para prestação de serviços públicos e a Lei nº 12.587/12, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Já na órbita estadual, necessário registrar as Leis Complementares nº 27/99 e 169/21. A primeira criou a Região Metropolitana de Goiânia e a segunda reformulou e disciplinou a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo e reestruturou a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos - CDTC e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CMTC.

Ainda, considerando as atribuições da CMTC e da CDTC, órgão gestor da RMTC e Poder Concedente, respectivamente, existem as Resoluções e Deliberações emanadas pelas referidas entidades, com conteúdos de natureza executória, fiscalizadora e decisória, que disciplinam os termos dos Contratos de Concessão existentes e seus aditivos.

Importante também registrar a existência de entidades que integram a estrutura de compartilhamento da execução das obrigações comuns às operadoras e gestão do sistema de bilhetagem eletrônica. São elas: Consórcio REDEMOB e Consórcio BRT, este último recém instituído, formados por todas as concessionárias de transporte coletivo, e o SET – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia.

Por fim, como órgão que centraliza a elaboração, proposição e acompanhamento da execução das políticas públicas estaduais das cidades, do transporte de passageiros e da mobilidade urbana da Região Metropolitana de Goiânia, temos a Secretaria Geral de Governo do Estado de Goiás, a qual também, nos termos da lei, é a Pasta jurisdicionante da METROBUS no âmbito da organização administrativa do Poder Executivo.

O amplo e intenso relacionamento e interações da METROBUS para com todas as referidas entidades e órgãos se dá em grau de cooperação e cumprimento às previsões legais e regulamentares, observando as estruturas hierárquicas existentes, bem como observa a inafastável meta de atingimento do interesse público primário no serviço de transporte coletivo.





Internamente, a atuação do departamento jurídico, sempre conectado às tendências, prioridades e melhores experiências do segmento, tem as seguintes premissas: **i)** - exercício constante da advocacia preventiva, via acompanhamento das rotinas internas e expedição de recomendações; **ii)** - conhecimento aprofundado das especificidades que permeiam o negócio atribuído à Companhia (serviço de transporte coletivo) e aplicação no ambiente judicial e extrajudicial; **iii)** - atuação estendida à orientação em nível estratégico, observando-se as metas e riscos comerciais.

2. IDENTIDADE ORGANIZACIONAL

2.1 MISSÃO, PRINCÍPIOS E VALORES





2.2 GESTÃO POR METAS E PROCESSOS

Com o objetivo de melhoria na eficácia e de qualidade da prestação de serviços, a METROBUS utiliza em sua GESTÃO ferramentas de METAS e PROCESSOS de forma a poder monitorar e conduzir ações e recursos para alcançar os objetivos estratégicos da empresa.

Com a implantação de metas estabelecidas para cada área verificou-se rapidamente o alinhamento de esforços de toda organização em prol de um mesmo objetivo.

Após a implantação da gestão por processos, fato que delimitou e padronizou as principais operações das rotinas internas, foi possível identificar oportunidades de aumento de eficiência, de redução de custos e de desperdícios na alocação da força de trabalho e na identificação de oportunidades de automação, entre outros.

Além dos indicadores de Metas, cada área da METROBUS orienta-se por indicadores próprios, evitando assim que as gestões específicas sejam feitas através do “feeling gerencial” condicionando as áreas a estabelecer parâmetros objetivos e comprobatórios.

Strategic Sourcing

Classificação dos fornecedores

Péssimo	0
Ruim	0
Regular	1
Bom	20
Ótimo	8
Excelente	18
TOTAL	47



MATRIZ KRALJIC

Perfil de criticidade dos itens

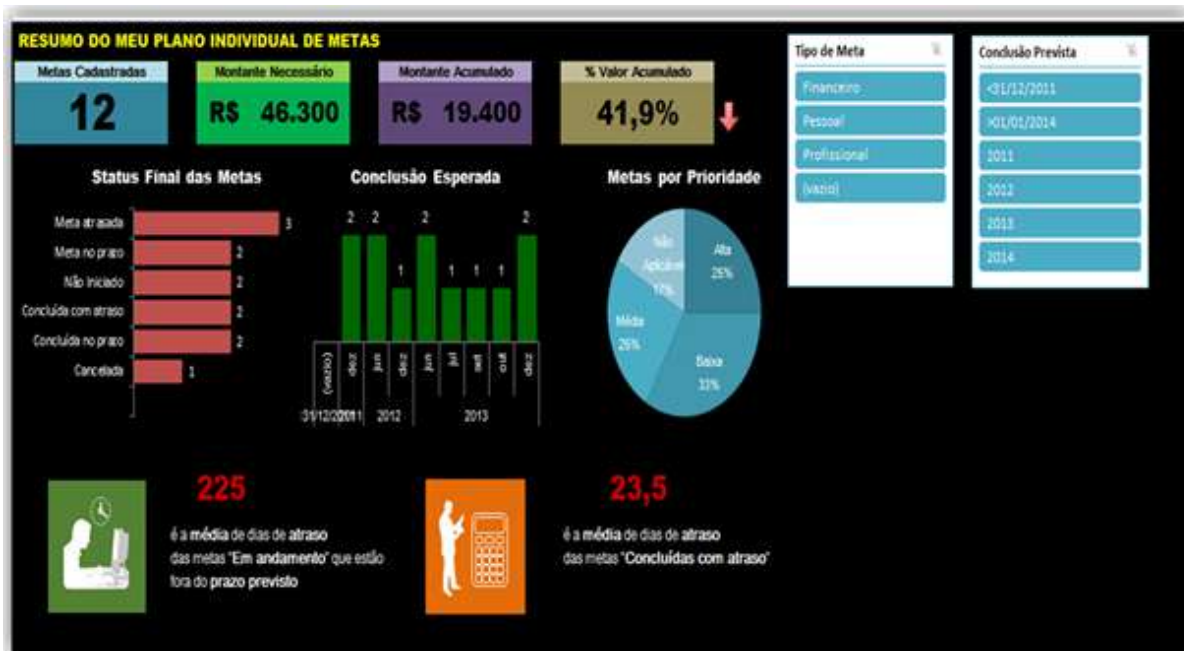
Perfil de criticidade dos itens

Classificação	QTD	%
Alavancável	205	27,08%
Não crítico	387	51,12%
Crítico	2	0,26%
Estratégicos	162	21,40%
Total	757	100,00%



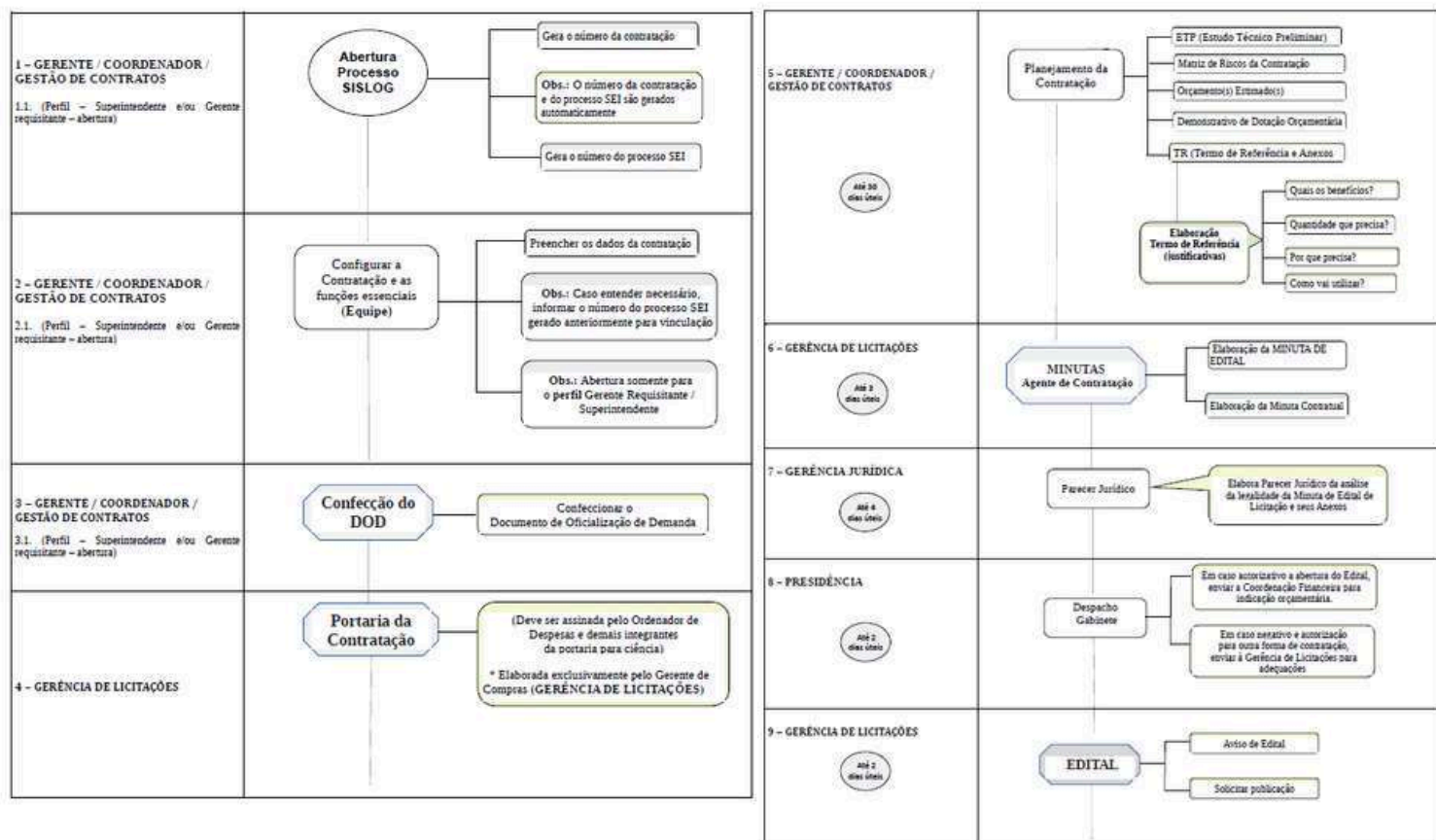


PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

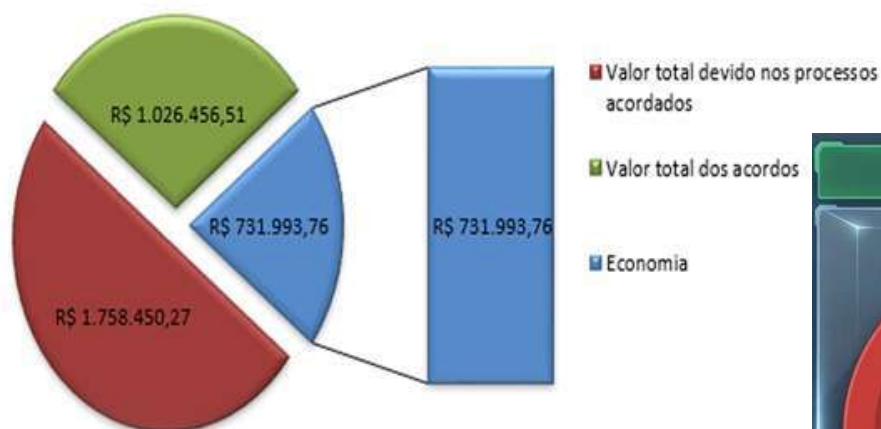


A gestão é baseada em indicadores de desempenho (KPIs), métricas que medem os resultados de determinada área da empresa. A título de exemplo, citamos: um KPI que pode ser usado para avaliar a qualidade dos itens fabricados, o atendimento ao cliente, ou a viabilidade de investimentos. Para que a gestão seja efetiva é necessário escolher o indicador mais adequado para monitorar efetivamente e implementar ações de melhoria.

Além das ferramentas citadas acima, quando do Planejamento Estratégico utiliza-se a Matriz Swot para identificar as principais forças que afetem ou possam afetar tanto positivamente quanto negativamente o negócio.



REDUÇÃO DOS CUSTOS JURÍDICOS





PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

ANÁLISE SWOT 2024 - CONCLUSÃO	
Fatores Internos	
FATORES POSITIVOS FORÇAS	FATORES NEGATIVOS FRAQUEZAS
• Explora o principal corredor do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia Tem sede própria, estrategicamente localizada e com uma ótima infraestrutura operacional Frota revitalizada, quitada e operando com 75 veículos Número de funcionários, principalmente no nível gerencial, com um alto nível de comprometimento com a empresa Saneamento da maioria dos passivos e regularidade financeira com pagamento de fornecedores e funcionários estando sempre em dia. Investimento em treinamentos, cursos e programas de capacitação como o convênio com a Escola de Governo Estoques bem supridos e permanente investimento na manutenção da frota Revitalização e manutenção predial contínua das sedes administrativa e operacional da empresa	• Funcionários efetivos com idade avançada, baixa produtividade/qualificação, alto custo e dificuldades devido a interpretações jurídicas para desligamentos. • Sensação de estabilidade gerando por parte de um grupo desmotivação e desleixo e não cumprimento de normas, dificultando a Gestão de Campo. • Sistemas Operacionais ultrapassados com poucos recursos de relatórios gerenciais. • Certas restrições no nome da empresa, que ainda afetam cadastros • Por ser uma empresa Estatal e ter que cumprir determinadas legislações principalmente quanto as aquisições, acaba gerando demora e falta de flexibilidade nas operações de gestão da frota. • Falta de autonomia financeira por dependência econômica e do Estado

CONTROLE INTERNO COMPLIANCE





2.3 MATRIZ DE RISCOS

A matriz de riscos é uma ferramenta de gestão que ajuda a identificar e avaliar os riscos que uma empresa pode enfrentar e a determinar o que fazer para controlá-los. A matriz de riscos ajuda a antecipar e mitigar a materialização de riscos, permitindo implementar ações corretivas antes que eles se concretizem.

MATRIZ DE RISCO – LICITAÇÃO – Contratos Metrobus	
FASE 1 – PLANEJAMENTO DA CONTRATAÇÃO	
DESCRIÇÃO DO RISCO	LEVANTAR INADEQUADAMENTE A DEMANDA DE BENS E SERVIÇOS
CAUSA	1. Qualificação insuficiente; 2. Falta de planejamento; 3. Negligência; 4. Falha da descrição da real necessidade
CONSEQUÊNCIAS	1. Quantidade insuficiente e/ou excessiva de bens e serviços; 2. Trabalho desnecessário; 3. Prejuízo a METROBUS; 4. Atraso nas atividades
RISCO 01	
PROBABILIDADE	() Baixo - (X) Improvável - () Possível - () Provável - () Quase Certo
IMPACTO	() Desprezível - () Menor - (X) Moderado - () Maior - () Extremo
NÍVEL DO RISCO	(X) Baixo - () Médio - (X) Alto - () Extremo
ALOCACÃO	METROBUS – Coordenação de TI
RESPONSÁVEL	Coordenador da área demandante
MECANISMO DE MITIGAÇÃO - (AÇÃO)	1. Documento padrão explicitando a necessidade a ser atendida e a justificativa de escolha da solução, em termos de demanda de contratação ou aquisição; 2. Equipamentos, levando em consideração a correta especificação com riqueza de detalhes, quanto as configurações e requisitos necessários; 3. Justificar a quantidade de acordo com CMM (Consumo Médio Mensal) e CMA (Consumo Médio Anual)

DESCRIÇÃO DO RISCO	TERMO DE REFERÊNCIA OU PROJETO BÁSICO DEFICIENTE
CAUSA	1. Falha de capacitação do funcionário responsável pela elaboração dos termos / projetos; 2. Indigência na demanda; 3. Falta de atenção; 4. Complexidade do tema; 5. Falha de equipe multidisciplinar na elaboração; 6. Indefinição do escopo da demanda; 7. Ausência de ferramentas e capacitação tecnológica (software); 8. Falha na especificação técnica
RISCO 02	
CONSEQUÊNCIAS	1. Possível impugnação ao Edital; 2. Atraso no atendimento das necessidades da instituição; 3. Utilização de recursos financeiros; 4. Inutilidade de competência; 5. Contratação de empresa sem capacidade técnica; 6. Contrato sem mecanismos adequados para a gestão contratual, com consequente desperdício de recursos públicos (financeiros, pessoal); 7. Não atendimento da demanda real; 8. Dificuldade na finalização do projeto; 9. Prejuízo a METROBUS; 10. Interrupção da contratação por recomendação órgãos de controle; 11. Instabilidade de manutenção do objeto adquirido; 12. Não atendimento às normas técnicas estabelecidas pelos órgãos reguladores competentes; 13. Aquisição de produto fora/diferente do necessário/gerado
PROBABILIDADE	() Baixo - (X) Improvável - () Possível - () Provável - () Quase Certo
IMPACTO	() Desprezível - () Menor - () Moderado - (X) Maior - () Extremo
NÍVEL DO RISCO	() Baixo - () Médio - (X) Alto - () Extremo
ALOCACÃO	METROBUS – Coordenação de TI
RESPONSÁVEL	Coordenador da área demandante
MECANISMO DE MITIGAÇÃO - (AÇÃO)	1. Padronização dos documentos utilizados nas contratações, mediante aprovação do modelo de Termos de Referência (TR) e de Projeto Básico (PB) e/ou Termo de Referência (TR) com elementos mínimos necessários para um adequado planejamento das contratações; 2. Análise pré-contratada dos itens exigidos no Edital, de forma a não extrapolar as regulamentações previstas em Lei; 3. Corrigir as deficiências detectadas nos estudos preliminares; 4. Revisão do termo de referência com inclusão das instruções ausentes.

FASE 2 – LICITAÇÃO: SELEÇÃO DO FORNECEDOR	
DESCRIÇÃO DO RISCO	LICITAÇÃO DESERTA OU FRACASSADA
CAUSA	1. Ausência de proposta comercial e/ou documentação habilitatória exigida no edital; 2. Ausência de propostas; 3. Valores de referência abaixo do mercado; 4. Garantias contratuais por parte do Contratante; 5. Falta de fornecedores adequados ao fornecimento dos orçamentos; 6. Estimativa de preço inadequada (inferior/superior ao preço de mercado); 7. Falha no projeto básico; 8. Falha na especificação técnica
CONSEQUÊNCIAS	1. Atraso na execução do projeto; 2. Comprometimento da qualidade da prestação de serviços pela Metrobus; 3. Insatisfação por parte dos clientes; 4. Causa imagem negativa perante os usuários do transporte coletivo; 5. Não concretização do certame e atraso na entrega do produto/serviço; 6. Desperdício de recursos humanos e financeiros; 7. Retrabalho; 8. Atraso no atendimento da demanda; 9. Aquisição por meio de dispensa de licitação se não houver interessados na licitação e a repetição por mais de duas vezes causaria prejuízo a empresa (demora)
RISCO 03	
PROBABILIDADE	() Baixo - (X) Improvável - () Possível - () Provável - () Quase Certo
IMPACTO	() Desprezível - () Menor - (X) Moderado - () Maior - () Extremo
NÍVEL DO RISCO	() Baixo - () Médio - (X) Alto - () Extremo
ALOCACÃO	METROBUS – Coordenação de TI
RESPONSÁVEL	Coordenador da área (CPI)
MECANISMO DE MITIGAÇÃO - (AÇÃO)	5. Amplia divulgação do certame (site, lista de e-mail, etc.); 6. Clareza na descrição do bem quanto as suas especificidades; 7. Preço do bem/serviço de acordo com a realidade de mercado, levando em conta a instalação, frete e garantia; 8. Contratação emergencial do provedor de serviço atual até a aquisição do bem em questão, item "Exceções"; 9. Realização de novo processo licitatório; 10. Diante da impossibilidade de repetição do processo licitatório, solicitar a contratação direta.

FASE 3 – GESTÃO E FISCALIZAÇÃO DE CONTRATO	
DESCRIÇÃO DO RISCO	RECEBER BEM OU SERVIÇO EM DISCONFORMIDADE COM O ADQUIRIDO OU CONTRATADO.
CAUSA	1. Qualificação insuficiente de funcionário (gestor/fiscal do contrato); 2. Negligência do funcionário; 3. Inobservância dos termos do edital e anexos, contrato e proposta da empresa; 4. Qualificação insuficiente de funcionário; 5. Má-fé (funcionário ou contratado); 6. Critério de indicação de gestor.
RISCO 04	
CONSEQUÊNCIAS	1. Bem ou serviço que não atende as necessidades do órgão; 2. Comprometimento das atividades do órgão; 3. Dano ao órgão; 4. Responsabilização; 5. Comprometimento das atividades do órgão;
PROBABILIDADE	(X) Baixo - () Improvável - () Possível - () Provável - () Quase Certo
IMPACTO	() Desprezível - () Menor - () Moderado - (X) Maior - () Extremo
NÍVEL DO RISCO	() Baixo - () Médio - (X) Alto - () Extremo
ALOCACÃO	METROBUS – Área solicitante
RESPONSÁVEL	Coordenador da área demandante e Suprimentos (Gestor e Fiscal do contrato)
MECANISMO DE MITIGAÇÃO - (AÇÃO)	1. Abertura de processo administrativo para averiguação do problema e apuração de responsabilidade; 2. Conferência do produto com o Ordem de Fornecimento/Serviço.

2.4. PÚBLICO ESTRATÉGICO OU DE INTERESSE PÚBLICO

Ø Usuários do transporte coletivo;
Ø Acionistas;
Ø Conselhos Administrativo e Fiscal;
Ø Diretoria Executiva;
Ø Funcionários;
Ø Fornecedores;
Ø Imprensa;
Ø Ministério Público Estadual;

Ø Tribunal de Contas do Estado;
Ø Agências de Regulação;
Ø Governo do Estado de Goiás;
Ø Prefeituras Municipais
(Goiânia e região metropolitana).



3. GOVERNANÇA CORPORATIVA

Nosso compromisso com as boas práticas de governança corporativa se baseia na transparência e na agilidade para adaptação às mudanças. Buscamos fortalecer nossa imagem e aprimorar o relacionamento com nossos principais públicos: usuários, fornecedores, governo, colaboradores, sociedade e demais stakeholders.

Com o advento da Lei Federal nº. 13.303/2016, que trata do Estatuto Jurídico das empresas públicas, sociedades de economia mista e suas subsidiárias, o Estatuto da empresa foi adequado para observar regras de governança corporativa. Nossa estrutura de governança corporativa é composta por: Assembleia Geral, Conselho de Administração, Conselho Fiscal, Diretoria Executiva, Assessorias, Superintendências, Gerências e Coordenadorias.

Os administradores da empresa são os membros da Diretoria Executiva, formada pelas Diretorias da Presidência e Financeira, e do Conselho de Administração.



3.1. COMPLIANCE - GESTÃO DE RISCOS

Os fatores que podem influenciar a decisão sobre investimentos são baseados nos riscos corporativos. Assim, 58 (cinquenta e oito) riscos foram levantados junto às áreas, inseridos em planilha SmartSheet (atualmente no Sistema IRIS) e alinhados ao planejamento estratégico da empresa.

Em 2019 foi assinado o Termo de Compromisso entre METROBUS e CGE - Controladoria Geral do Estado, para implantação do PCP – Programa de Compliance Público da METROBUS.

A implantação do PCP – Programa de Compliance Público na METROBUS iniciou-se em 2020, tendo como objetivo assegurar a conformidade dos atos de gestão com padrões morais e legais, bem como garantir o alcance dos resultados das políticas públicas e a satisfação dos cidadãos, fomentando os eixos da ética, da transparência, da responsabilização e da gestão de riscos.



O PCP foi iniciado na METROBUS com a implantação do Eixo da Gestão de Riscos, atualmente em vigor em todas as unidades da empresa. Abaixo, como foram mapeados os riscos da empresa:



3.1.1. ESTRATÉGICO

Riscos que podem impactar no valor econômico e na imagem da empresa. Estão relacionados diretamente ao cumprimento dos objetivos estratégicos (Operação do Transporte Coletivo), podendo afetar o cumprimento do plano de negócios e a sustentabilidade da empresa.

3.1.2. FINANCEIRO

Riscos relativos as receitas do complemento tarifário (Fundamentação legal: Lei Complementar nº 169 de 29 de dezembro de 2021 e Lei Complementar nº 171 de 31 de março de 2022). Para fins de controle, diariamente são gerados os DARE's das receitas do complemento tarifário e enviados à CMTC, visando posterior recolhimento junto à CUTE – Conta Única do Tesouro Estadual.

3.1.3. OPERACIONALIZAÇÃO

Riscos de falhas ou inadequações de processos internos que impactem diretamente na operação do transporte coletivo. Contempla também aspectos estruturais e relacionados a eventos externos.

3.1.4. LEGAL

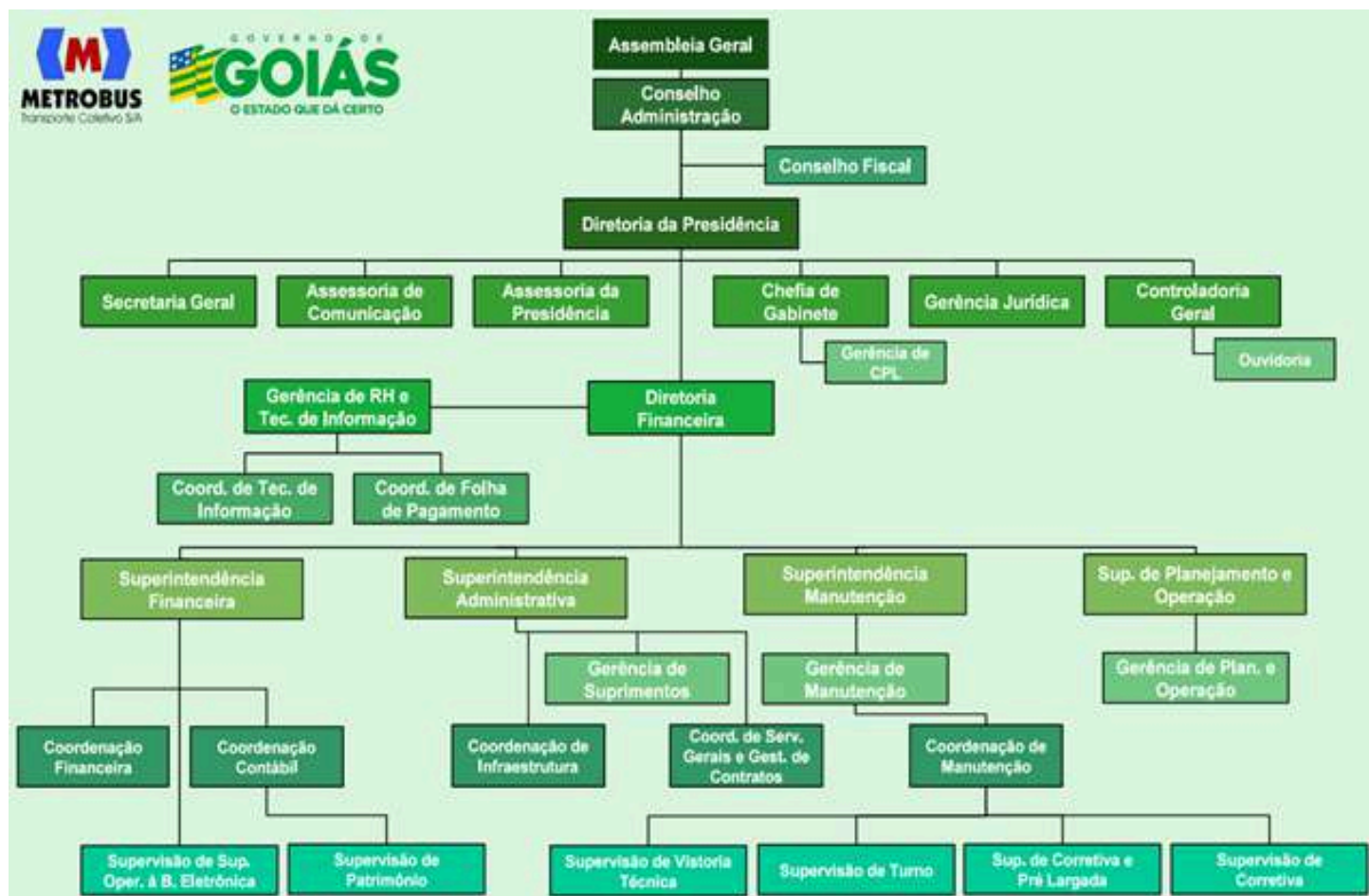
Riscos relativos à conformidade com as legislações aplicáveis, inclusive, do Código de Ética e Conduta da organização, bem como suas atualizações.

Efetividade Controles	Avaliação da Efetiv. Controles
Inexistente	0,00 (0,0%)
Fraco	0,20 (20%)
Mediano	0,40 (40%)
Satisfatório	0,60 (60%)
Forte	0,80 (80%)

Escala de Níveis de Risco		
(Nível de Risco = Peso Prob. x Peso Impacto)		
Escala	De	Até
Baixo	1	4
Médio	5	9
Alto	10	30
Extremo	31	80



4. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL



5. RECURSOS HUMANOS

A área de Recursos Humanos da METROBUS, além de controlar os pagamentos dos funcionários e dar suporte quanto à integridade física, mental e social, tem como uma de suas prioridades o desenvolvimento das pessoas, parte integrante do TIME. Através da utilização desta filosofia, notoriamente “ganhos” estão sendo verificados a cada etapa, tais como:

- Redução de lacunas de conhecimento;
- Aumento da produtividade dos funcionários;
- Melhoria dos indicadores de desempenho;
- Fortalecimento da cultura organizacional;
- Melhoria do alinhamento entre funcionários e empresa;
- Promoção da atração e retenção de talentos;



Como método de “alerta” de desmotivação, utilizamos o monitoramento de alguns sinais principais, tais como descritos abaixo: Quando evidenciado alguns destes sintomas, o RH conjuntamente com o gestor da área interfere através de ferramentas (dependerá de cada sintoma) para imediatamente mudar o quadro.

- 1. Equipe desmotivada que não consegue atingir as metas propostas pela liderança corporativa com destreza;
- 2. Falta de colaboração entre os talentos, assim como uma falha na integração do time;
- 3. Queda na produtividade dos colaboradores e comprometimento dos resultados do negócio;
- 4. Reclamações na Ouvidoria constantes de clientes que se encontram insatisfeitos com os serviços prestados pela empresa;
- 5. Descumprimento da planilha de operação proposta pelo órgão gestor para as atividades da operação do transporte coletivo.

6. PROPOSTA DE CAPACITAÇÃO PARA O EXERCÍCIO/2025/2026

6.1. ATUALIZAÇÃO DE COLABORADORES

Treinamentos que contemplam a atualização dos funcionários através do SEST/SENAT e ESCOLA DE GOVERNO.

6.2. CAPACITAÇÕES OBRIGATÓRIAS

Existem **capacitações de funcionários obrigatórias** que a empresa fornece através da Escola de Governo, que são os cursos do Programa de Compliance Público para os 4 eixos:

- **Ética;**
- **Transparência;**
- **Responsabilização e**
- **Gestão de Riscos.**

6.3. ALÉM DE OFERECER DIVERSAS PALESTRAS TAIS COMO:

- Segurança no Trabalho em Máquinas e Equipamentos;
- Condições e Meio Ambiente de Trabalho;
- Segurança e Saúde no Trabalho;
- Proteção Contra Incêndios.





6.4. TREINAMENTO INTERNO

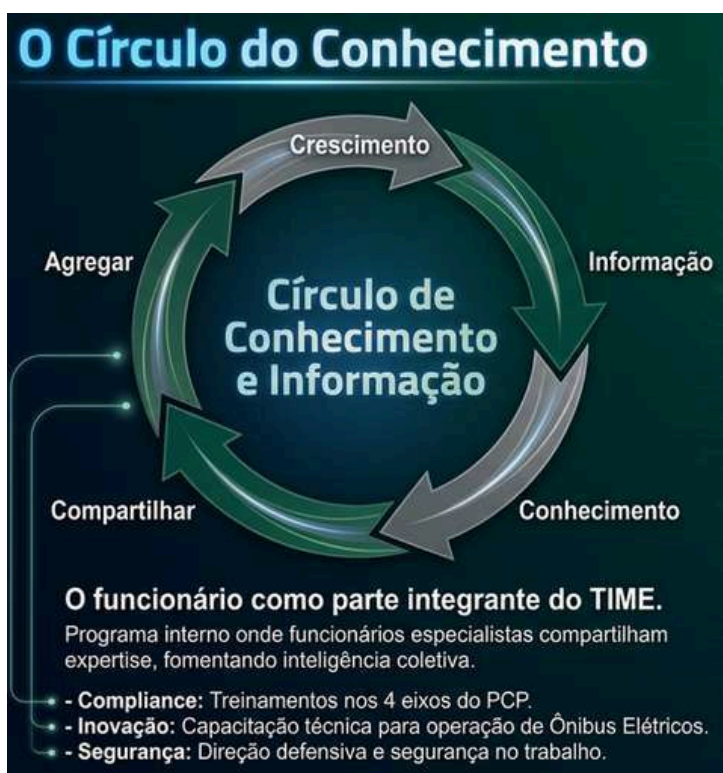
O treinamento interno acontece na empresa e é dividido em duas etapas: uma introdutória, fornecendo informações iniciais aos colaboradores quando eles entram na empresa, e outra de acompanhamento contínuo, para fortalecer e aplicar os conhecimentos ao longo do tempo.

Ex.: Treinamento Técnico para ônibus Elétrico



6.5. CÍRCULO DO CONHECIMENTO E INFORMAÇÃO:

Outro programa que vem colhendo frutos é o Círculo de Conhecimento e Informação. Este programa tem como objetivo abrir espaço para todos os funcionários e prestadores da Metrobus que tenham expertise em algum assunto de interesse coletivo na empresa, para compartilharem seus conhecimentos e experiências, em palestras de uma a duas horas de duração, ministrada pelos próprios



funonários especialistas e seguidas de interação com o público, promovendo assim esse compartilhamento da informação e do saber no ambiente de trabalho com seus colegas. Além de ampliar conhecimentos, este círculo tem um efeito de Equipe e Coletividade, fatores estes de grande estímulo entre os próprios colaboradores da METROBUS.





7. PREMIAÇÕES

7.1. DIAMANTE EM TRANSPARÊNCIA



A Metrobus conquistou pelo terceiro ano consecutivo no índice de transparência da página de acesso à informação o troféu Diamante. A premiação faz parte da 7ª edição do Prêmio Goiás Mais Transparente, promovido pelo Governo

de Goiás, por meio da Controladoria Geral do Estado (CGE-GO). No Eixo Transparência, a CGE avaliou, por meio da metodologia da Associação dos Membros dos Tribunais de Contas do Brasil (Atricon) as páginas de Acesso à Informação dos órgãos, a Metrobus alcançou o índice de 99,42% no Programa Nacional de Transparência Pública, da Atricon e 99,87% na CGE recebendo o Selo Diamante de ambos os órgãos.

7.2. DIAMANTE EM ÉTICA E RESPONSABILIDADE

A conquista do troféu Diamante no 2º Prêmio Ética e Responsabilidade do Programa de Compliance Público do Estado de Goiás é motivo de grande orgulho para todos nós da Metrobus. Este reconhecimento demonstra que os princípios de ética, transparência e responsabilidade, pilares fundamentais da nossa atuação, estão sendo rigorosamente seguidos em todos os níveis da empresa.

Este importante resultado só foi possível graças ao empenho e à dedicação incansável de todos nós, que diariamente trabalhamos com integridade, respeito e compromisso.

Mais do que um reconhecimento, ele nos desafia a continuar aprimorando nossas práticas, a manter a excelência no atendimento e a buscar sempre as melhores soluções para a empresa e para o público que depende do nosso serviço.





7.3. OURO EM GOVERNANÇA



A Metrobus recebeu o troféu Ouro em Governança do Programa de Compliance Público (PCP). É o reconhecimento aos órgãos e entidades envolvidos na boa integridade pública em prol dos cidadãos. Reconhecer e premiar boas práticas de governança e gestão de riscos, indica o alinhamento dos controles estratégicos institucionais, contribuindo para uma gestão pública mais eficiente e voltada à entrega de qualidade de serviços de transportes à sociedade.

As práticas fundamentais da boa governança, tem como metas, o Planejamento Estratégico, a Gestão de Riscos, a Gestão do Conhecimento - com foco nas capacitações em Gestão de Riscos e em Contratos, o atendimento às recomendações da Controladoria-Geral do Estado (CGE), a gestão e fiscalização de contratos, as práticas associadas à Governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG), a conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) e os indicadores de eficiência e na execução financeira e orçamentária.

7.4. DIAMANTE EM OUVIDORIA

A Ouvidoria da Metrobus foi reconhecida pela Controladoria-Geral do Estado (CGE-GO) com o Prêmio Diamante pelo segundo ano consecutivo na edição do Prêmio de Ouvidoria Pública de Goiás.

A Ouvidoria, canal direto entre a empresa e a sociedade, reforçou a eficiência no atendimento ao cidadão ao registrar 86 manifestações em 2025.

A maioria dos contatos está relacionada ao transporte coletivo, com um tempo médio de resposta de apenas 4,1 dias.

A Ouvidoria da Metrobus atua como um elo entre a sociedade e a gestão da empresa. Ali chegam pedidos de informação com base na Lei de Acesso à Informação (LAI), elogios, reclamações, sugestões e até denúncias, que são cuidadosamente tratadas, com sigilo garantido quando necessário.





7.5. METROBUS É OURO NO PRÊMIO “QUALIAR”



Pelo sexto ano consecutivo, a METROBUS é reconhecida pelo Programa Despoluir, projeto que busca reduzir as emissões de poluentes na atmosfera. Isso mostra o compromisso da empresa com o meio ambiente. A operadora recebeu no final de dezembro de 2024, o certificado de Qualidade do Ar: o **Qualiar 2024**. A premiação é promovida pela Confederação Nacional do Transporte em conjunto com o Sest-Senat.

O programa mede o nível de poluente emitido pelos veículos e estabelece uma série de dinâmicas a serem cumpridas pelas empresas de transporte urbano e rodoviário com objetivo de melhorar a qualidade do ar nas cidades, promovendo maior sustentabilidade. Toda a frota da METROBUS foi aferida por técnicos do Sest-Senat e foi constatada uma emissão mínima de gases na atmosfera.

O projeto Despoluir foi criado em 2007 pela Confederação Nacional do Transporte. O objetivo do programa é engajar as empresas e os trabalhadores do setor do transporte em ações de conservação do meio ambiente, como forma de colaborar para a construção de um modelo sustentável de desenvolvimento.



7.6. Projeto de energia limpa reposiciona a mobilidade e conquista 1º lugar

A Metrobus conquistou o 1º lugar na categoria Meio Ambiente e Sustentabilidade do 6º Prêmio Conexão Inova, uma das principais premiações de inovação do setor público no Brasil e países lusófonos. Na categoria de projetos concluídos, o prêmio reconhece iniciativas com resultados efetivos e impacto comprovado, como a transformação já em curso no transporte coletivo da Região Metropolitana.

O reconhecimento vem de uma mudança estrutural na operação do BRT Leste-Oeste. A empresa avançou na substituição da frota a diesel por ônibus elétricos e deu um passo inédito ao se tornar a primeira do país a operar veículos movidos a biometano no transporte coletivo urbano. A transição não é conceitual. Já está em operação, reduz emissões, diminui ruído e melhora a experiência de quem usa o sistema todos os dias.

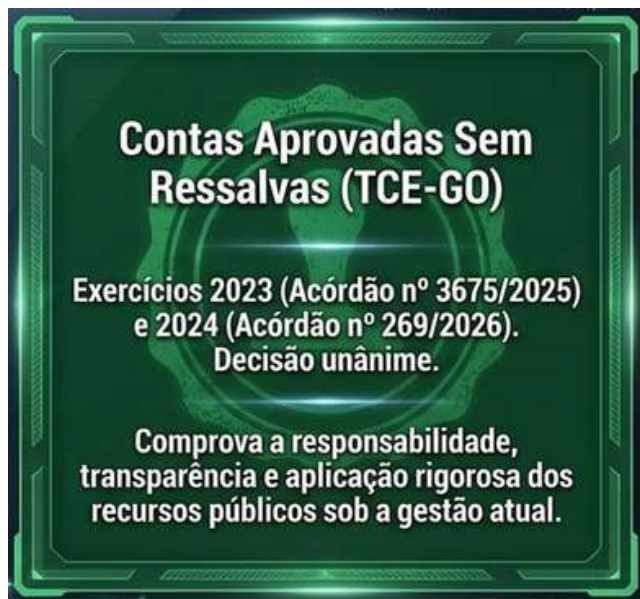
A renovação da frota está ancorada em infraestrutura própria. Na garagem, está instalado o maior Eletroposto do Brasil, garantindo autonomia e estabilidade para a operação elétrica. Em paralelo, está em construção o bioposto Leste, nas proximidades do Terminal Novo Mundo, que, depois de concluído, será o maior do país e ampliará a capacidade de abastecimento com combustível renovável.

A premiação reforça a importância de iniciativas que combinam inovação, escala e impacto direto na mobilidade urbana. Com a renovação da frota e a diversificação da matriz energética, a Metrobus consolida seu papel como protagonista na transformação do transporte coletivo.





8. APROVAÇÃO DE CONTAS PELO TCE-GO



O Tribunal de Contas do Estado de Goiás (TCE-GO) aprovou, sem ressalvas, as contas da Metrobus Transporte Coletivo S/A referentes aos exercícios de 2023/2024. O parecer favorável foi emitido pelo conselheiro relator Celmar Rech, em sessão realizada em outubro de 2025, e acompanhado pelos conselheiros Saulo Marques Mesquita, Kennedy de Sousa Trindade, Carla Cíntia Santillo, Edson José Ferrari e Sebastião Joaquim Pereira Neto Tejota.

O Acórdão nº 3675/2025 concluiu pela regularidade das contas 2023 e pela quitação dos gestores, conforme o artigo 72 da Lei nº 16.168/2007.

O Acórdão nº 269/2026 concluiu pela regularidade das contas 2024 e pela quitação dos gestores, conforme o artigo 72 da Lei nº 16.168/2007. Os resultados refletem os compromissos da empresa com a boa governança, a transparência e a aplicação responsável dos recursos públicos.

Para o Diretor-Presidente Francisco Caldas, a decisão reforça o alinhamento da gestão com as diretrizes do Governo de Goiás e as boas práticas de administração pública: "A aprovação sem ressalvas é um reconhecimento ao trabalho técnico, responsável e transparente



desenvolvido pela equipe da Metrobus. Nosso foco é eficiência na gestão e respeito ao cidadão que confia na empresa e no transporte que prestamos à população da Região Metropolitana de Goiânia."



PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

9. COMUNICAÇÃO:

Segue abaixo algumas das ações contínuas realizadas pela METROBUS:

9.1. Boletim METROBUS:



O Boletim da METROBUS foi lançado em dezembro de 2022 e suas edições são mensais.

Até junho/26 foram lançadas 17 edições.

O informativo cobre notícias internas e externas com Tema "Transportes".



9.2. Redes Sociais - METROBUS



Periodicamente são publicadas notícias do Transporte Coletivo, nas redes sociais da Metrobus.





10. PLANOS DE AÇÕES E METAS PARA 2025/2026

Uma gestão com um foco renovado em Planejamento e Metas. Nossa principal vertente será a consolidação das ações e projetos alinhados com o Plano Plurianual (PPA). As ações programadas reafirmam nosso compromisso com a qualidade e segurança dos serviços prestados, bem como o alinhamento com entes responsáveis pela educação e segurança no trânsito, beneficiando nossos usuários em Goiânia e Região Metropolitana.

Nossa gestão está comprometida em executar projetos que respeitem as diretrizes e objetivos estratégicos estabelecidos, buscando sempre a sustentabilidade financeira da empresa. Em 2024, demos um passo significativo com início da modernização de nossa frota, com a substituição dos primeiros veículos a combustão por veículos 100% elétricos. Em 2025, a substituição da frota continuou com o incremento de novos veículos elétricos e no mesmo ano iniciou-se de uma nova era de sustentabilidade e inovação no transporte coletivo em Goiânia e Região Metropolitana com a chegada dos primeiros veículos movidos a biometano do país.

Gostaríamos de expressar nossa sincera gratidão a todos os membros da Diretoria, Conselhos de Administração e Fiscal, funcionários, colaboradores, estagiários e fornecedores pelo apoio contínuo. Com o esforço, dedicação e envolvimento de nossas equipes, estamos confiantes no sucesso das ações e realização das ações e metas planejadas para 2025/2026.

10.1. Ações e metas para 2025/2026:

- **Qualificação dos motoristas:** Investir na capacitação dos motoristas para o bom desempenho da operação da empresa;
- **Infraestrutura:** Oferecer ônibus com manutenção em dia e um bom ambiente de trabalho;
- **Tecnologia:** Investir em software que automatize tarefas e otimize processos, passando a PAPELETA ser DIGITAL;
- **Sustentabilidade:** Controlar o combustível, energia e monitorar pneus e estoque de peças, e fazer gestão de oficinas;





PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

- **Marketing:** Definir métricas para aumentar o número de viagens e diminuir os feedbacks negativos;
- **Pontualidade:** Garantir a pontualidade da operação;
- **Acidentes:** Reduzir o índice de acidentes no trânsito, com treinamento de direção defensiva para os motoristas;
- **Frota:** Finalizar a renovação da sua frota com veículos 100% elétricos e Biometano (uma fonte renovável de energia, sustentável e limpa. Estima-se que o uso do biometano reduz em cerca de 90% a emissão de gases poluentes na atmosfera quando comparado ao diesel).

AÇÕES	INDICADORES	METAS 2025	METAS 2026
Apoiar as revitalizações dos Terminais e Estações do Eixo Anhanguera	Quantidade de Terminais Reformados/revitalizados	20	4
Substituição parcial da frota a diesel por ônibus elétricos articulados (23m)	Quantidade de ônibus em operação	45	38
Substituição parcial da frota a diesel da frota por ônibus biometano articulados (23m)	Quantidade de ônibus em operação	45	38
Substituição da frota do BRT NS por ônibus elétricos	Quantidade de ônibus adquiridos	0	10
Obras de infraestrutura no pátio da Metrobus para construção de uma mini subestação para recepção de 6,05MW para energização de 25 carregadores elétricos (com 2 bicos cada), proporcionando carregar 50 ônibus ao mesmo tempo.	Quantidade de carregadores elétricos instalados	100% concluída	xxx
Capacitação dos motoristas quanto à nova tecnologia dos ônibus elétricos e biometano	Quantidade de motoristas capacitados	90%	10%

A Metrobus como uma das operadoras do transporte coletivo de Goiânia e Região Metropolitana, atua visando:

- rentabilizar o ativo;
- foco na melhoria do serviço prestado ao usuário, com mais segurança e conforto;
- ganho de eficiência e produtividade.





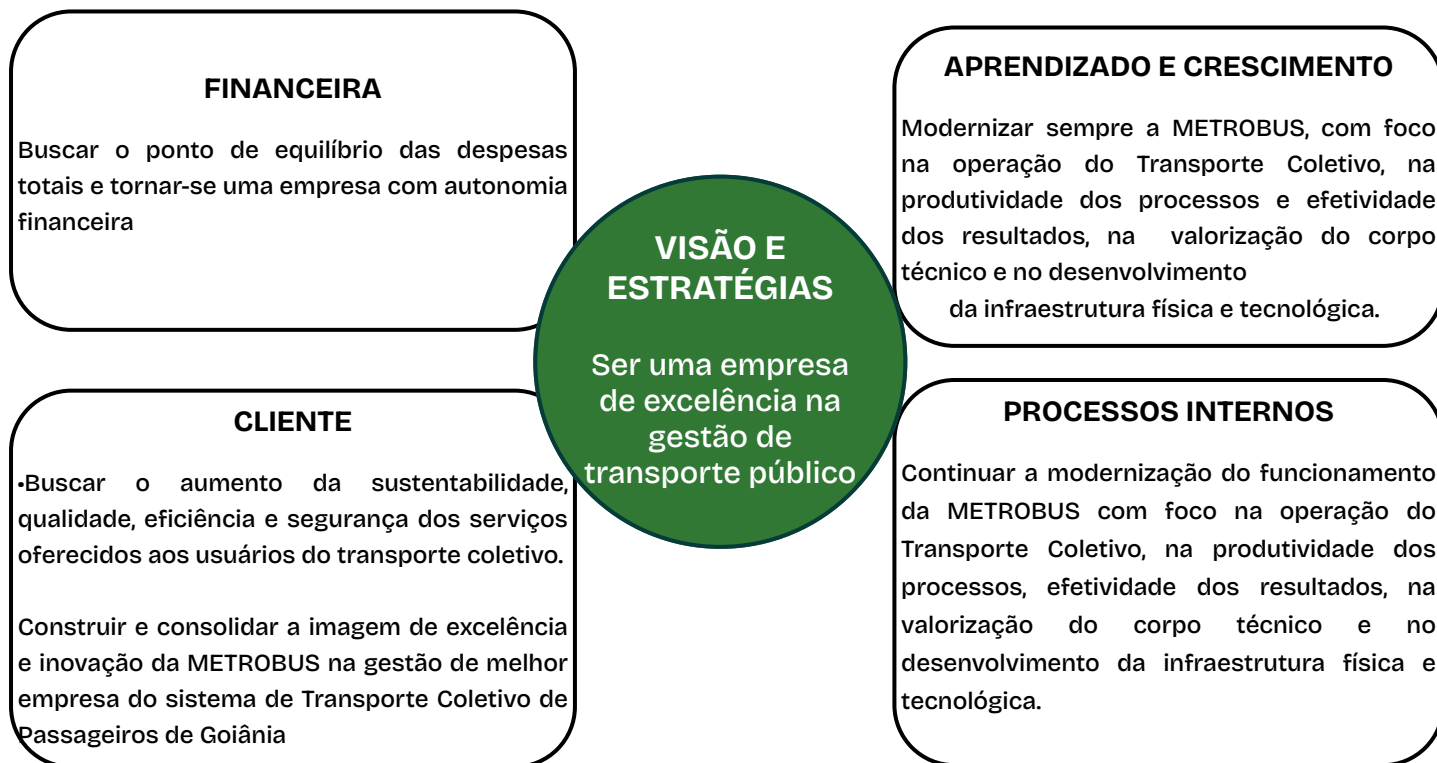
11. PAINEL DO MODELO DE NEGÓCIOS

O Quadro de Negócios é um mapa esquemático que possibilita a visualização do modelo negocial disposto na METROBUS.

				
Principais parceiros	Principais atividades	Posição de valor	Relacionamentos com clientes	Segmentos de clientes
- Governo de Goiás - Secretaria da Economia - CGE, TCE, CMTC, - CDTC, REDEMOB, SET - Municípios: Goiânia, Aparecida de Goiânia, Trindade, Goianira e Senador Canedo	Operação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de características urbanas, em municípios, aglomerados urbanos e áreas metropolitanas, mediante Contratos de Concessão	Orientação para resultados, foco no cliente, colaboradores satisfeitos e valorizados, sempre buscando a legalidade, responsabilidade, transparência e ética em conjunto com melhoria dos processos e utilização de tecnologia avançada.	- Ouvidoria - Mídias sociais - E-mail - Site	- Todos cidadãos
				
	Principais recursos		Canais	
	- Humanos - Tecnológicos - Financeiros		- Presencial - Telefônico - Eletrônico (site, redes sociais, Ouvidoria e e-mail)	
Estrutura de Custos:		Fontes de Receitas:		
Lei Orçamentária Anual (LOA)		A Metrobus Transporte Coletivo S/A, sociedade de economia mista, conta com recursos orçamentários do Estado e com receitas próprias, através das Contas Contábeis de Receitas nº. 421.01 e nº 411.01, respectivamente.		



12. VISÃO E ESTRATÉGIAS



13. CAPÍTULO I

13.1. Participação no Consórcio BRT

A participação da METROBUS no Sistema Metropolitano BRT propiciará a operação com ônibus elétricos para além do Eixo Anhanguera (BRT Leste/Oeste), isto é, permitirá a prestação de serviços também no BRT Norte/Sul. Neste último iniciará em 2025 com 10 ônibus Super Padron de 15 metros e poderá chegar à totalidade da frota prevista (60 veículos) até final de 2026.

Em 12/4/2024 foi assinado o 2º Termo Aditivo ao Acordo do SMA, cujo objeto foi a ampliação do escopo do Acordo Operacional vigente entre as Concessionárias da RMTc, dando início ao mencionado Sistema Metropolitano BRT – SMB, o qual contempla ajuste operacional baseado em operação conjunta dos trechos do BRT e consequente compartilhamento de receitas.



PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

Impulsionado pela instituição do Sistema Metropolitano BRT, foi criado o Consórcio BRT, por conta e ordem das OPERADORAS, inclusive da CONCESSIONÁRIA, contendo os seguintes objetivos:

- (i) viabilizar o provimento de ônibus elétricos;
- (ii) fazer os investimentos e a operação de garagens e respectivas infraestruturas externas e internas de recarga de baterias de veículos elétricos;
- (iii) contratar o fornecimento de energia elétrica;
- (iv) executar serviços de manutenção veicular de frotas elétricas; e
- (v) viabilizar o provimento de ônibus biometano;





13.2. INOVAÇÃO ELETROPOSTO

Localizado na sede da Metrobus, o Eletroposto Oeste entrou em operação como o maior terminal de recarga de ônibus elétricos do Brasil em oferta de carga instalada. A estrutura dispõe de 44 pontos de recarga, tecnologia de gerenciamento inteligente de energia e equipamentos de alta potência, capazes de atender simultaneamente ônibus articulados e biarticulados em operação no BRT. O Eletroposto garante autonomia operacional ao sistema, reduz custos e cria as condições necessárias para a expansão contínua da frota elétrica, consolidando o sistema como referência nacional em eletromobilidade no transporte coletivo.



14. CAPÍTULO II

14.1. Nova Frota

Desde a celebração do Contrato de Concessão, novas tecnologias foram desenvolvidas e incorporadas, no rol de obrigações, para o melhor benefício de usuários de serviços de transporte público coletivo, incluindo eletrificação da frota e veículos a biometano, refrigeração do ambiente interno dos ônibus e incorporação de tecnologias da informação para melhoria da experiência dos usuários.

Atualmente a frota patrimonial própria da METROBUS Transporte Coletivo S/A é composta por 30 ônibus movidos a óleo diesel, sendo 11 veículos biarticulados, com capacidade nominal para até 250 passageiros, e 19 veículos articulados, com capacidade nominal para até 170 passageiros, os quais constituem a base da operação regular do corredor Eixo Anhanguera.





14.2. INOVAÇÃO FROTA

Ampliação da frota elétrica do BRT Na mesma em mais 21 novos ônibus elétricos Volvo de alta capacidade, sendo cinco biarticulados e 16 articulados, que passam a reforçar a operação do BRT Leste-Oeste. Os veículos ampliam significativamente a oferta de transporte no corredor, com capacidade para até 250 passageiros nos biarticulados e cerca de 170 nos articulados, além de operar com emissão zero de poluentes. A nova frota conta com arcondicionado, tomada USB, piso baixo, acessibilidade plena e tecnologias embarcadas de segurança, elevando o padrão de conforto, eficiência e sustentabilidade do sistema.

A ampliação da frota altera a lógica de gestão do sistema. Os novos veículos operam com sistemas de telemetria que permitem monitoramento em tempo real, leitura de desempenho e acompanhamento de indicadores técnicos. A operação passa a ser orientada por dados, com informações consolidadas sobre consumo energético, condução, desempenho de baterias e padrões de uso. O modelo substitui decisões baseadas apenas na experiência prática por uma gestão apoiada em métricas.



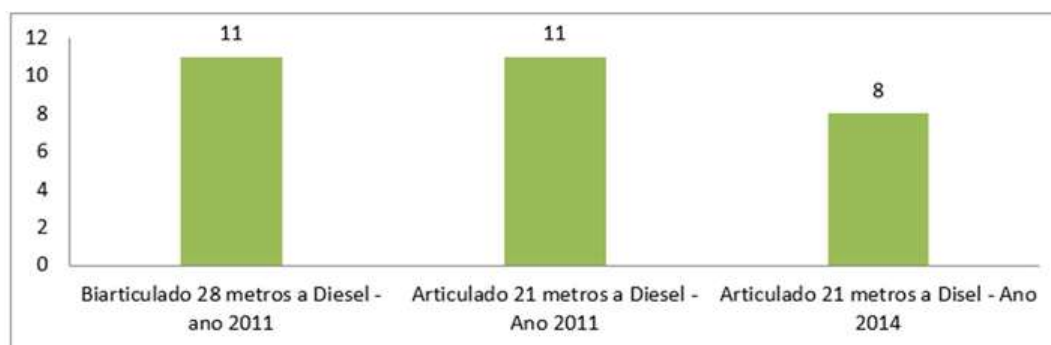
Goiânia entrou para a história da mobilidade urbana mundial em 2025. A capital goiana foi a primeira cidade do planeta a contar com uma frota regular de **ônibus biarticulados 100% elétricos**. A operação integrou o novo BRT Leste-Oeste, substituto do antigo Eixo Anhanguera, com a chegada de 21 veículos do modelo Volvo BZRT, sendo 16 articulados e 5 biarticulados, com capacidade para transportar até 250 passageiros nos biarticulados e 180 nos articulados, os novos veículos garantem zero emissões de CO₂ e baixo nível de ruído, oferecendo mais conforto, sustentabilidade e eficiência ao transporte público da Região Metropolitana de Goiânia, que atende cerca de 17 milhões de passageiros por mês.

A transição para a eletromobilidade entrou em fase de consolidação na Metrobus. Iniciado em 2023, o movimento integra a política estadual de modernização do transporte coletivo e reposiciona o BRT Leste-Oeste em bases tecnológicas mais eficientes. Com isso, a operação elétrica ganhou escala e passou a ocupar espaço relevante na matriz operacional da companhia, além do início da incorporação de **veículos movidos a biometano**.



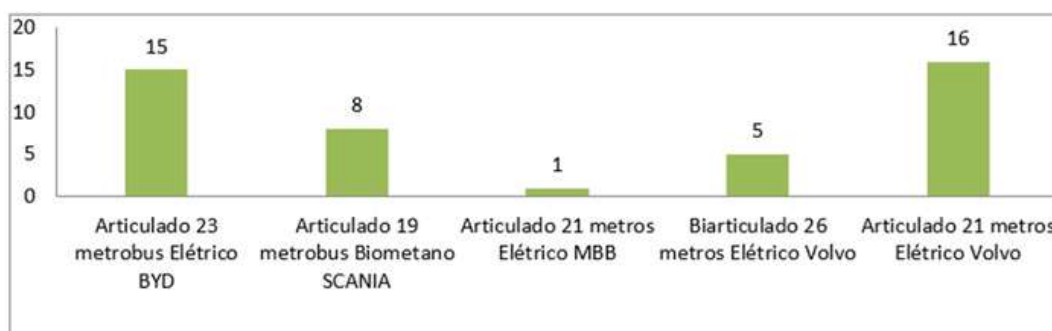


PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026



Fonte: Gerência de Manutenção

Em alinhamento às políticas públicas de mobilidade urbana sustentável e às diretrizes de governança corporativa aplicáveis às empresas estatais, a Companhia promove a gradual incorporação de veículos elétricos à frota operacional, por meio de contratos de locação, com vistas à modernização tecnológica do sistema, à mitigação de impactos ambientais e à melhoria da qualidade do serviço prestado. Atualmente, encontram-se em operação 37 ônibus elétricos, a incorporação de mais 8 veículos Biometanos, totalizando 45 ônibus elétricos e biometanos locados. O Gráfico abaixo apresenta a frota de veículos elétricos e biometanos, locada.



Fonte: Gerência de Manutenção

Atualmente, a Metrobus opera de forma integrada com outras operadoras da rede no principal corredor de transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia — o Eixo Anhanguera e suas extensões até os municípios de Goianira, Senador Canedo e Trindade. Para essa operação, a empresa dispõe de uma frota de 69 (sessenta e nove) ônibus, dos quais 53 (cinquenta e três) compõem a frota de largada, ou seja, os veículos que iniciam o serviço diariamente, e 16 (dezesesseis) integram a frota reserva, destinada à substituição de veículos da frota operacional em caso de falhas ou manutenções preventivas.





PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

Com a efetivação dessa ampliação, a frota total da METROBUS — considerada a frota própria e a frota em regime de locação — passará a contar com 99 veículos, configurando um ambiente operacional caracterizado pela coexistência de tecnologias e pela transição progressiva da matriz energética, observados os critérios de viabilidade técnica, econômica e operacional. A tabela a seguir apresenta a composição da frota da METROBUS, discriminada por modelo, fabricante, ano de fabricação, comprimento dos veículos e regime de propriedade, em consonância com os princípios da transparência e da prestação de contas que orientam a governança da Companhia.

DISCRIMINAÇÃO				QUANTIDADE		
Modelo	Montadora	Ano de Fabricação	Cumprimento (metro)	Frota Própria	Frota Locada	Total
Biarticulado a Diesel	Volvo	2011	28	11	0	11
Articulado a Diesel	Volvo	2011	21	11	0	11
Articulado a Diesel	Volvo	2014	18	8	0	8
Articulados Elétrico	BYD	2023	23	0	2	2
Articulados Elétrico	BYD	2024	23	0	2	2
Articulados Elétrico	BYD	2025	23	0	2	2
Articulados Elétrico	BYD	2026	23	0	9	9
Articulado Elétrico	MBB/Eletra	2024	21	0	1	1
Biarticulado Elétrico	Volvo	2025	26	0	5	5
Articulado Elétrico	Volvo	2025	19,5	0	16	16
Articulado Biometano	Scania	2026	19,2	0	8	8
TOTAL				30	45	75

Fonte: Gerência de Manutenção

Nova Frota. Locação não onerosa de veículos da denominada “NOVA FROTA”, abrangendo 45 (quarenta e cinco) ônibus, sendo: 05 biarticulado de 26 metros 100% elétrico; 08 articulado de 19,2 metros movido a biometano e 32 ônibus articulados de 23 metros 100% elétricos, todos com ar-condicionado, wi-fi, tomadas de carregamento de celular (usb). Em adição à frota do BRT Leste-Oeste, locação não onerosa de ônibus do tipo Super Padron elétrico (15m) para o BRT Norte-Sul, sendo 10 já adquiridos em 2024, 10 em 2025 e 40 em 2026.





PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

BYD – 23mts





15. PLANO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

Plano Estratégico Institucional da empresa, coincide com as transformações ocorridas no transporte coletivo de Goiânia e região Metropolitana, com a reorganização da empresa, com o projeto de renovação da frota com ônibus elétricos e biometano, com a melhoria da agilidade e eficácia nas tomadas de decisões, com a facilitação para ações de mudanças, com a motivação e integração das equipes, bem como a otimização dos recursos, alguns dos benefícios que serão intensificados e melhor estruturados com a adesão ao Plano Estratégico, em forma complementar. Em resumo, com o Plano Estratégico estruturado, torna-se mais simples progredir em direção ao objetivo principal, visando proporcionar aos usuários um serviço de excelência, o qual será resultado diretamente das ações e comprometimento de cada um de nossos funcionários.

15.1. O Plano Estratégico Institucional/25 foi dividido em 3 etapas:

ETAPA 1 – Define a identidade da Companhia

Apresenta o posicionamento da METROBUS perante seus colaboradores e o público em geral, revelando o propósito da existência da companhia (**Missão**), a posição almejada da Empresa no futuro (**Princípios**) e princípios inegociáveis presentes entre os Colaboradores e nas relações com o ambiente externo (**Valores**)

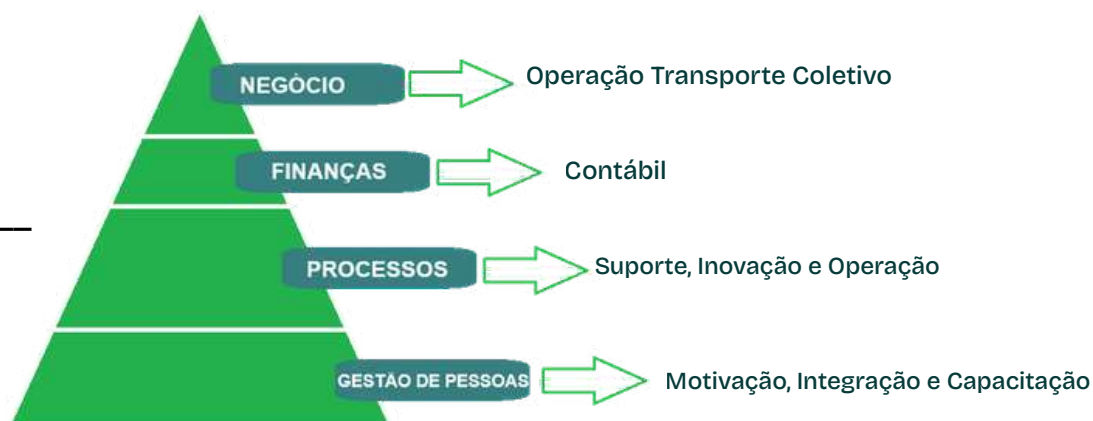
ETAPA 2 – Análise sobre as influências

Analisa os ambientes interno e externo, utilizando-se para isso o sistema SWOT, identificando o que poderia influenciar direta ou indiretamente nos processos da companhia, por fatores internos (**Forças - S e Fraquezas - W**) e fatores externos (**Oportunidades - O e Ameaças - T**).

ETAPA 3 – Mapa Estratégico

Construção do mapa, com os objetivos estratégicos e os indicadores, a partir das informações consolidadas pelo SWOT, condensando-as em Objetivos Estratégicos associados a metas. Utiliza-se a ferramenta SMART, orientada a **Objetivos Específicos (S), Mensuráveis (M), Alcançáveis (A) e Relevantes (R)**.

15.2. Mapa Objetivos Estratégicos





16. CAPÍTULO III

16.1. PROJEÇÕES PARA OPERAÇÃO 2025-2026

Período de avanços para o transporte de passageiros do Eixo Anhanguera e suas extensões. A perspectiva é que até o final de 2026 toda a frota de veículos da METROBUS seja renovada, com a substituição dos ônibus à combustão por ônibus elétricos e biometanos, todos com ar-condicionado, wi-fi e usb.

Além da renovação da frota, a empresa planeja ampliar os investimentos em tecnologia, visando monitorar a demanda, gerenciar receitas e controlar os veículos. Essas inovações visam tornar o planejamento mais eficaz, as operações mais sustentáveis, modernas e ecologicamente corretas.

Marca o início da expansão do negócio da METROBUS o implemento da operação também no corredor BRT Norte-Sul da Região Metropolitana, a dar-se em 2026, com 10 ônibus padrão BRT, Super Padron, de 15 metros.

16.2. ATIVIDADES E METAS DE RENOVAÇÃO DA FROTA

O objetivo da METROBUS é a locação não onerosa da nova frota de ônibus (elétricos e biometanos) via Consórcio BRT. No entanto, o custo de capital mais elevado da tecnologia elétrica tem ensejado novos caminhos. Um deles foi a constituição de um consórcio criado em conjunto com todas as operadoras do transporte coletivo de Goiânia para provimento da frota elétrica.

16.3. NOVOS DESAFIOS – ELETROMOBILIDADE

Há muitos desafios para o processo de migração total de eletromobilidade para o transporte coletivo, considerando ser tecnologia ainda inovadora no Brasil.

Manutenção, logística de carregamento, menor autonomia de percurso, dirigibilidade, prevenção a incêndio, dentre outros, são exemplos de aprendizados que a equipe METROBUS deverá (e já está obtendo) quando da implantação da nova frota.





16.4. UMA OPORTUNIDADE DE RENOVAÇÃO

Apesar de apresentados separadamente, os elementos acima estão concatenados, as definições em relação a cada um deles impactando assim os demais. Porém mostra-se um desafio bastante motivador em pensar que seremos a primeira operadora com a frota totalmente elétrica e a biometano. Oportunidade para a Equipe METROBUS, como também um marco para Goiânia.

16.5. RESULTADOS PROJETADOS

Através de novo planejamento conectado com a Estratégia de Médio Prazo 2025-2026, tendo como principais indicadores: renovação da frota com ônibus elétricos e biometano; instalação de carregadores veiculares na garagem da empresa, capacitação dos motoristas quanto à nova tecnologia dos ônibus elétricos; e ampliação de sua operação para a linha do BR Norte Sul, entendemos que em 2026/2026 seremos uma Nova Empresa.

As extensões de serviços do BRT Leste-Oeste (Eixo Anhanguera) até a sede dos municípios de Trindade, Goianira e Senador Canedo é, desde o ano de 2014, objeto de acordo operacional entre as concessionárias, denominado do Acordo Operacional do Sistema Metropolitano Anhanguera, ou apenas "Acordo do SMA", por cuidar de típicas Linhas Interáreas, conforme definidas nos §§ 14 e 15 da Cláusula Primeira dos Contratos de Concessão vigentes;

Com o advento de integração operacional do BRT Leste-Oeste (Eixo Anhanguera) e BRT Norte-Sul (Eixo Norte-Sul), passando a conformar um sistema unificado de média capacidade de transporte, denominado de "SISTEMA METROPOLITANO BRT", doravante apenas "SMB", passando o "Acordo do SMA" a ser denominado de "Acordo do SMB".

16.6. ABAIXO SEGUE ALGUNS INDICADORES OPERACIONAIS DO ANO DE 2025

Em todos os meses do ano de 2025 a METROBUS cumpriu 100% das viagens programadas





PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

**Gráfico 9 - Índice de Cumprimento de Viagem
- Jan. a Dez. 2025**



FONTE: GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO

O Cumprimento de Viagens indicado na Tabela abaixo apresenta o total de viagens programadas, mês a mês, bem como as viagens não realizadas, as viagens incompletas e as viagens emergenciais no período de janeiro a dezembro do ano 2025.

Tabela – Comprimento de viagens

MESES	VIAGENS PROGRAMADAS	VIAGENS NÃO REALIZADAS		VIAGENS INCOMPLETAS		VIAGENS EMERGENCIAIS		VIAGENS REALIZADAS	ICV
		QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%		
JAN.	7.162,50	15,50	0,22%	68,25	0,95%	102	1,42%	7.180,75	100,25%
FEV.	6.462,00	24,00	0,37%	89,75	1,39%	838	12,97%	7.186,25	111,21%
MAR	6.900,50	7,50	0,11%	87,75	1,27%	943	13,67%	7.748,25	112,29%
ABR.	7.051,00	59,50	0,84%	112	1,59%	324	4,60%	7.203,50	102,16%
MAI.	7.347,50	32,50	0,44%	80,25	1,09%	333	4,53%	7.567,75	103,00%
JUN.	7.056,50	7,50	0,11%	56,25	0,80%	429	6,08%	7.421,75	105,18%
JUL.	7.781,00	28,00	0,36%	71,75	0,92%	360	4,63%	8.041,25	103,34%
AGO.	7.229,50	6,50	0,09%	50,5	0,70%	398	5,51%	7.570,50	104,72%
SET	7.241,00	20,50	0,28%	94,5	1,31%	439	6,06%	7.565,00	104,47%
OUT	7.277,50	13,50	0,19%	105,5	1,45%	313	4,30%	7.471,50	102,67%
NOV.	6.750,50	13,00	0,19%	78,75	1,17%	169	2,50%	6.827,75	101,14%
DEZ	7.017,50	12,50	0,18%	68,25	0,97%	240	3,42%	7.176,75	102,27%
TOTAL	85.277,00	240,50	0,28%	963,5	1,13%	4.888	5,73%	88.961,00	104,32%

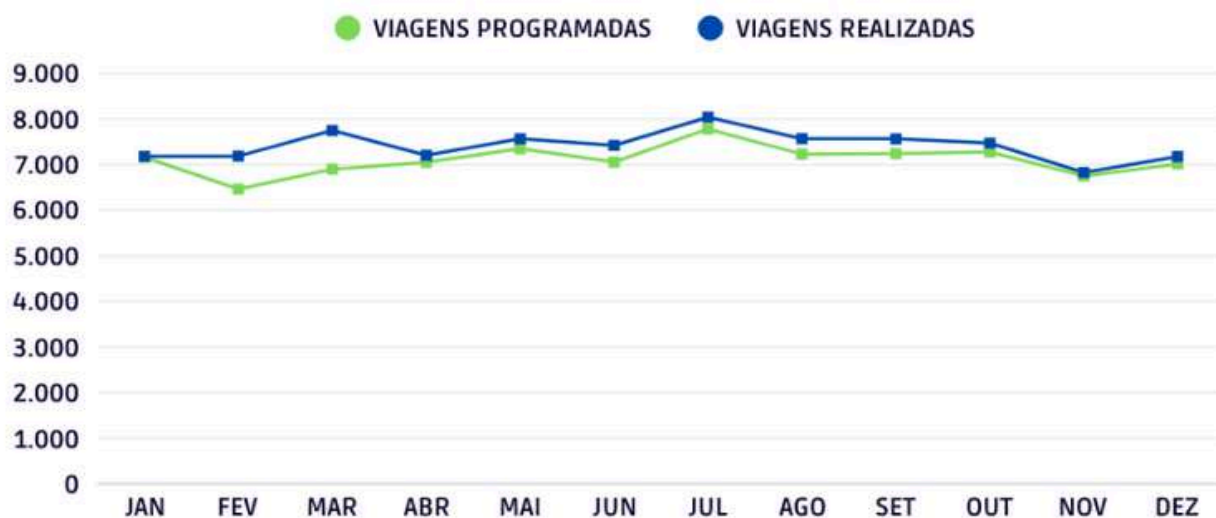
Fonte: Gerência de Planejamento.



16.7. VIAGENS PROGRAMADAS E VIAGENS REALIZADAS

- Viagens programadas são aquelas definidas na Ordem de Serviço Operacional de cada linha para atender à demanda dos usuários, conforme especificado na Ordem de Serviço emitida pelo órgão gestor.
- Viagens realizadas correspondem às viagens iniciadas e concluídas sem intercorrências. O total de viagens realizadas é calculado a partir das viagens programadas, subtraindo as viagens não realizadas e incompletas, e somando as viagens extras operadas pela concessionária.
- O Gráfico abaixo apresenta as viagens programadas e realizadas, mês a mês, no ano de 2025:

GRÁFICO 6 - QUANTIDADE DE VIAGENS PROGRAMADAS E REALIZADAS – JAN. A DEZ. 2025



FONTE: GERÊNCIA DE OPERAÇÃO

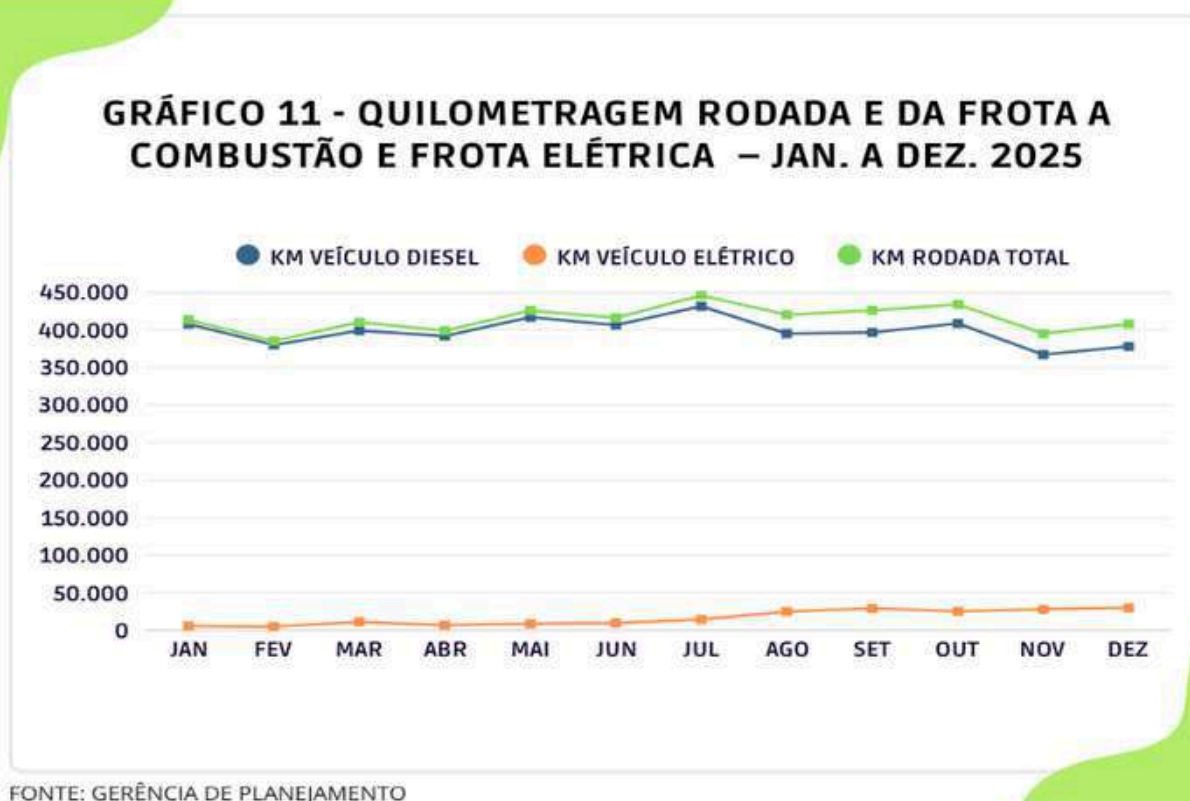


16.8. QUILOMETRAGEM RODADA

O indicador de quilometragem rodada representa o total de quilômetros percorridos ao longo de 2025, considerando todos os dias do ano.

Uma vez tendo alcançado o cumprimento de viagem de 99,5% sem alteração da quantidade de viagens previstas, quanto menor for esse valor, melhor, pois reflete uma operação mais eficiente, alinhada ao planejamento e aos custos previstos.

O Gráfico abaixo apresenta a quilometragem rodada por tipo de frota no ano de 2025.



16.9. ANÁLISE DA DEMANDA – EIXO ANHANGUERA (2025)

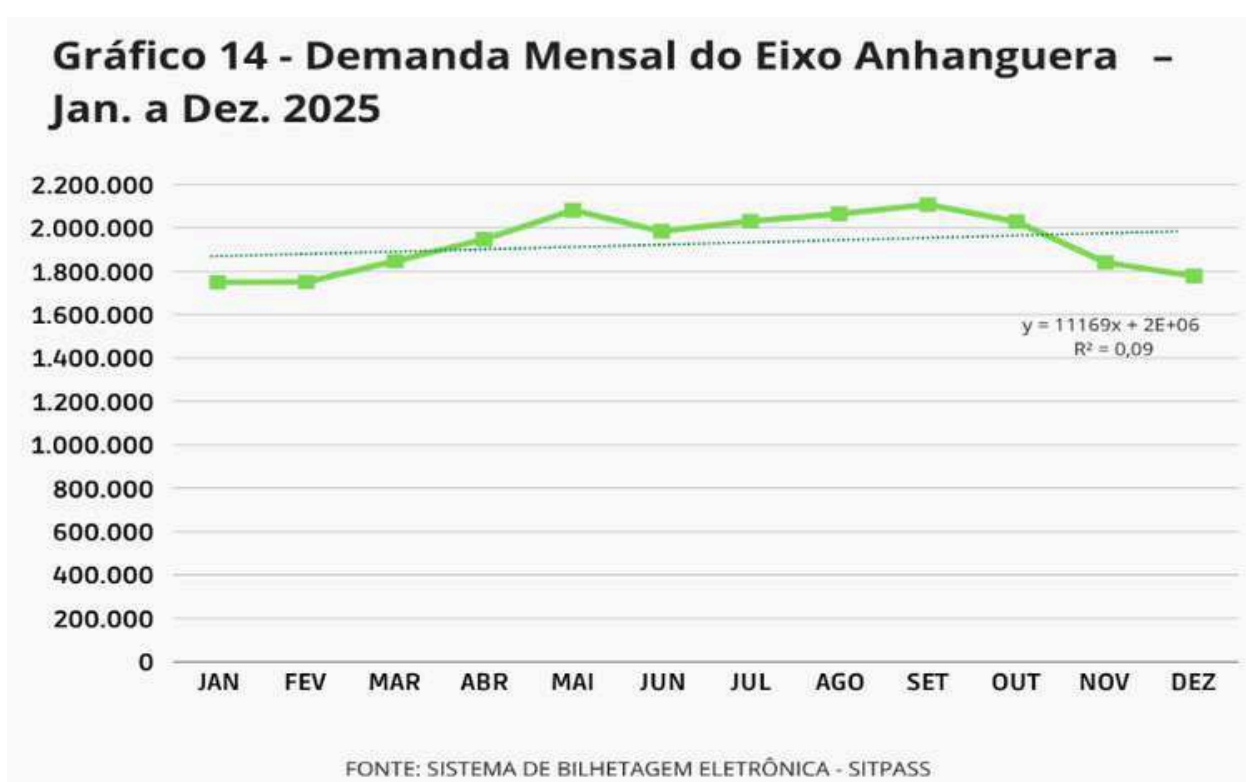
No período de janeiro a dezembro de 2025, a demanda do Eixo Anhanguera apresentou tendência de crescimento consistente ao longo do primeiro semestre, saindo de 1.748.548 passageiros em janeiro para 2.080.746 em maio, o que representa um avanço significativo no volume transportado.



No mês de junho (1.983.878), observa-se leve retração, seguida de retomada no segundo semestre, com crescimento gradual até o pico registrado em setembro (2.106.656 passageiros), o maior volume do ano. Esse período evidencia elevado nível de utilização do sistema, alinhado ao comportamento observado em outros indicadores operacionais.

A partir de outubro (2.027.681), verifica-se tendência de queda na demanda, acentuando-se em novembro (1.840.099) e dezembro (1.777.214), comportamento compatível com a sazonalidade de final de ano, influenciada pela redução de atividades econômicas e acadêmicas.

De forma geral, o desempenho da demanda em 2025 demonstra crescimento relevante e sustentado ao longo da maior parte do ano, com posterior ajuste sazonal, reforçando a importância do BRT Anhanguera (Leste/Oeste) como principal corredor estruturante de mobilidade urbana, além de evidenciar a necessidade de manutenção da capacidade operacional para atendimento adequado aos períodos de maior carregamento.



16.10. Descrição dos Indicadores Contábeis e Econômicos

Os indicadores contábeis são ferramentas essenciais para analisar a saúde financeira de uma empresa, permitindo uma visão clara sobre sua capacidade de pagamento, geração de lucros e nível de endividamento. Entre os principais grupos de indicadores, destacam-se a liquidez, a rentabilidade e o endividamento.



PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

A **liquidez** refere-se à capacidade da empresa de honrar suas obrigações de curto prazo. Indicadores como liquidez corrente e liquidez seca mostram se os recursos disponíveis são suficientes para cobrir dívidas imediatas, sendo fundamentais para avaliar a solvência no curto prazo.

Já a **rentabilidade** mede a eficiência da empresa na geração de lucros a partir de seus recursos. Indicadores como margem líquida, retorno sobre o patrimônio (ROE) e retorno sobre os ativos (ROA) ajudam a entender o desempenho econômico do negócio e sua capacidade de gerar valor para os sócios e investidores.

Por fim, o **endividamento** analisa o nível de dependência da empresa em relação a capital de terceiros. Indicadores como grau de endividamento e composição da dívida mostram o quanto a empresa está financiando suas atividades com recursos externos e o risco associado a esse modelo.

DEMONSTRATIVO DOS INDICADORES ECONÔMICOS FINANCEIROS DA EMPRESA METROBUS - 2025 a 2021										
Liquidez Imediata = Disponível / Passivo Circulante										
	2025	ÍNDICE	2024	ÍNDICE	2023	ÍNDICE	2022	ÍNDICE	2021	ÍNDICE
Disponível	5.731.196	36,51%	5.148.192	41,40%	851.510	7,93%	26.868.744	84,86%	10.663.160	35,47%
Passivo Circulante	15.695.569		12.436.346		10.740.300		31.662.587		30.065.131	
Liquidez Corrente = Ativo Circulante / Passivo Circulante										
	2025	ÍNDICE	2024	ÍNDICE	2023	ÍNDICE	2022	ÍNDICE	2021	ÍNDICE
Ativo Circulante	28.793.293	183,45%	26.796.339	215,47%	18.931.090	176,26%	40.830.193	128,95%	18.751.185	62,37%
Passivo Circulante	15.695.569		12.436.346		10.740.300		31.662.587		30.065.131	
Liquidez Seca = (Ativo Circulante - Estoques) / Passivo Circulante										
	2025	ÍNDICE	2024	ÍNDICE	2023	ÍNDICE	2022	ÍNDICE	2021	ÍNDICE
Ativo Circulante	23.503.318	149,74%	18.746.818	150,74%	14.215.734	132,36%	36.756.145	116,09%	18.751.185	62,37%
Passivo Circulante	15.695.569		12.436.346		10.740.300		31.662.587		30.065.131	
Liquidez Geral = (Ativo Circulante + Realizável a Longo Prazo) / (Passivo Circulante + Passivo Não Circulante)										
	2025	ÍNDICE	2024	ÍNDICE	2023	ÍNDICE	2022	ÍNDICE	2021	ÍNDICE
AC+RLP	30.767.166	78,97%	29.757.450	81,38%	26.581.247	71,95%	48.016.619	62,88%	26.118.355	43,55%
PC+PNC	38.962.183		36.568.200		36.944.891		76.365.345		59.969.338	
Endividamento Geral = (Total de Passivos (Passivo Circulante e Passivo Não Circulante) / (Total de Ativos)										
	2025	ÍNDICE	2024	ÍNDICE	2023	ÍNDICE	2022	ÍNDICE	2021	ÍNDICE
PC+PNC	38.962.183	86,24%	36.568.200	80,68%	36.944.891	77,51%	76.365.345	96,26%	59.969.338	99,66%
AT	45.176.859		45.325.524		47.667.054		79.333.156		60.171.845	
Rentabilidade Econômica = (Lucro Líquido/Investimento Total/Imobilizado)										
	2025	ÍNDICE	2024	ÍNDICE	2023	ÍNDICE	2022	ÍNDICE	2021	ÍNDICE
LL	(2.543.648)	-17,65%	(1.963.928)	-12,62%	7.755.376	36,78%	2.764.369	8,83%	(391.517)	-1,15%
IT/AI	14.409.693		15.568.074		21.085.807		31.316.537		34.053.490	
Rentabilidade do Ativo = (Lucro Líquido/Ativo)										
	2025	ÍNDICE	2024	ÍNDICE	2023	ÍNDICE	2022	ÍNDICE	2021	ÍNDICE
LL	(2.543.648)	-5,63%	(1.963.928)	-4,33%	7.755.376	16,27%	2.764.369	3,48%	(391.517)	-0,65%
AT	45.176.859		45.325.524		47.667.054		79.333.156		60.171.845	
Rentabilidade PL = (Lucro Líquido/Patrimônio Líquido)										
	2025	ÍNDICE	2024	ÍNDICE	2023	ÍNDICE	2022	ÍNDICE	2021	ÍNDICE
LL	(2.543.648)	-40,93%	(1.963.928)	-22,42%	7.755.376	72,33%	2.764.369	93,17%	(391.517)	-193,34%
PL	6.214.676		8.758.364		10.722.253		2.966.877		202.507	

16.11. MKBF

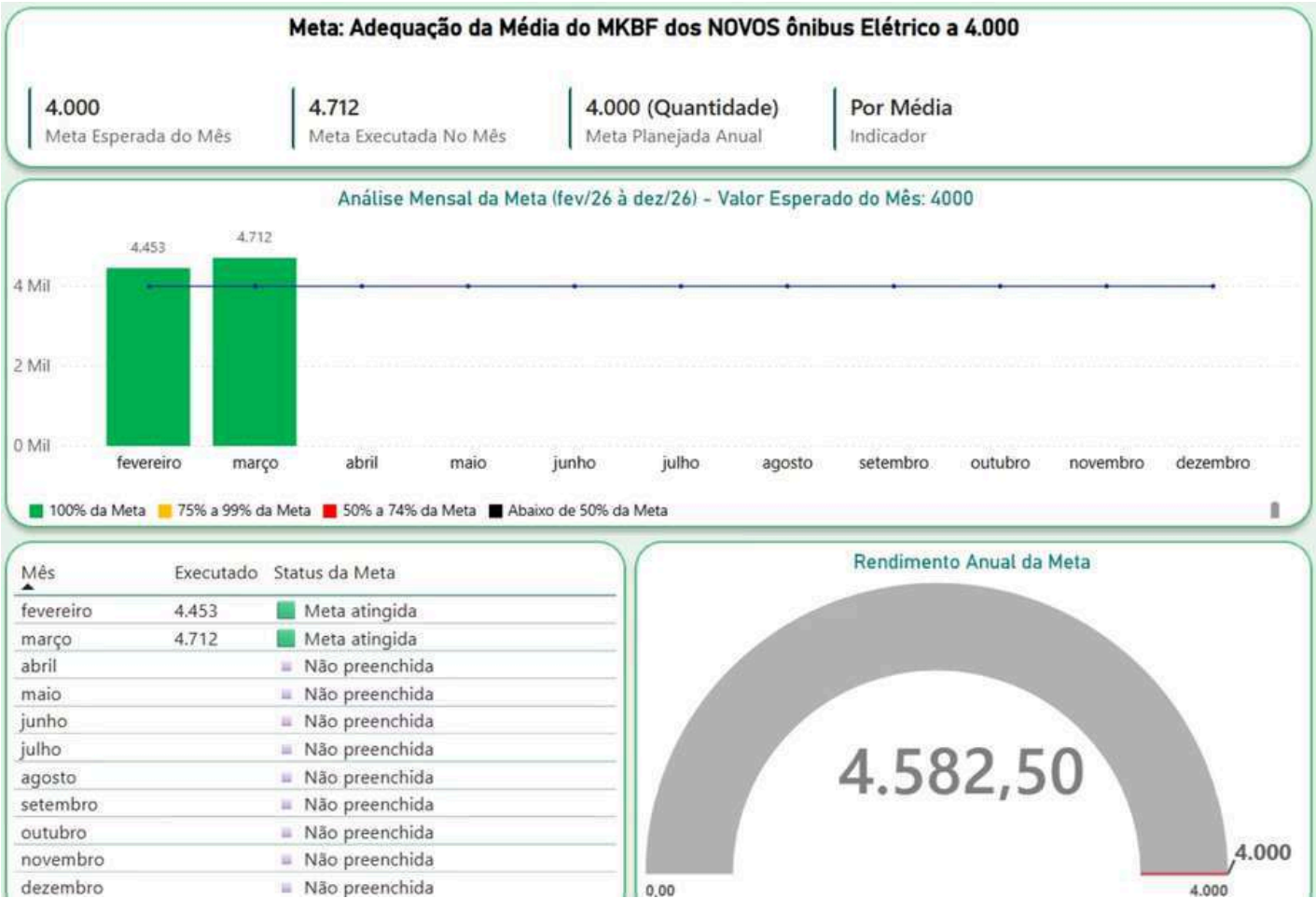
Operacional: **MKBF** ou “**Quilometragem Média Rodada entre Falhas ou Avarias**” é a média de falhas operacionais por quilômetro rodado em um dado período. São consideradas “falhas operacionais” todo tipo de interrupção operacional. Este indicador tem como objetivo apresentar a frequência por quilômetro percorrido de interrupções na operação, e seu cálculo tem como base o total da quilometragem rodada dividido pelo total de falhas operacionais ocorridas em um período.



PLANO DE NEGÓCIOS

2025 - 2026

O aumento do MKBF foi de 4,8% comparado ao ano de 2024. A meta foi atingida devido a união de orçamento compatível com a necessidade e ferramentas de gestão adequadas.

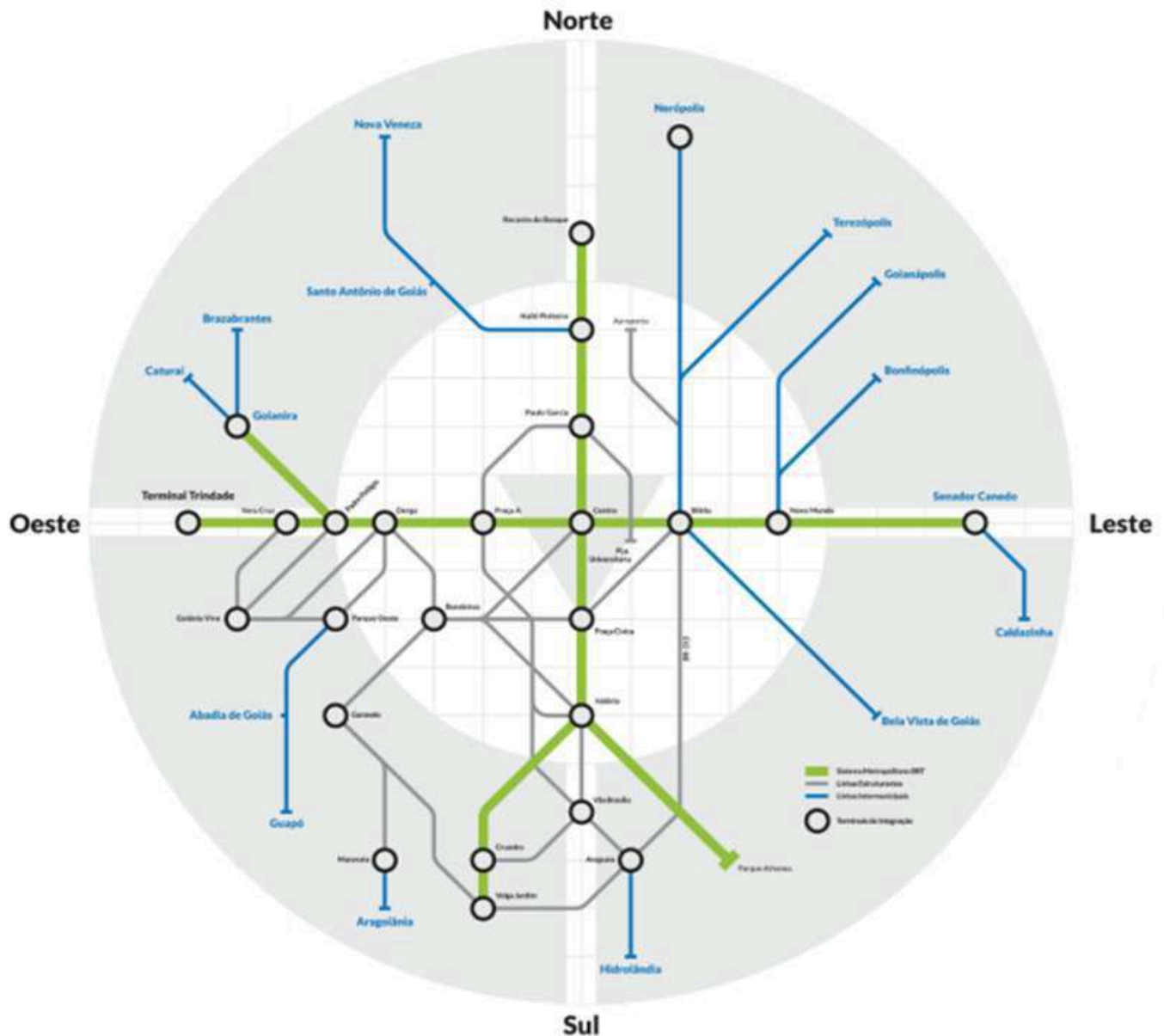




17. MAPAS

Em Verde na Horizontal – BRT Leste Oeste (Eixo Anhanguera)

Em Verde na Vertical - BRT Norte Sul.





PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

17.1. MAPA DO BRT LESTE-OESTE (Eixo Anhanguera)



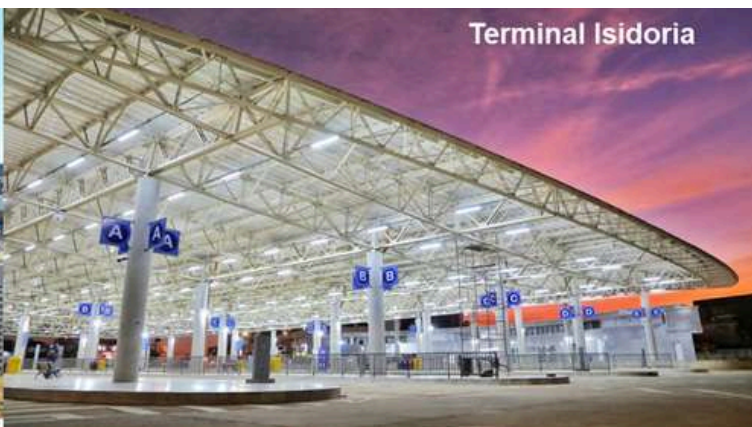
17.2. MAPA DO BRT NORTE-SUL





PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

17.3. NOVAS ESTAÇÕES/TERMINAIS NO BRT NORTE-SUL





PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

17.4. NOVAS ESTAÇÕES/TERMINAIS NO BRT LESTE-OESTE





18. CAPÍTULO IV

18.1. CONSIDERAÇÕES POLÍTICAS TARIFÁRIA E INDICADORES ECONÔMICOS/FINANCEIROS

18.1.1. CONSOLIDAÇÃO DA NOVA POLÍTICA TARIFÁRIA

Consolidação da revisão da política tarifária, iniciada pela DLB 02/2022, por meio da vinculação da Tarifa de Remuneração. Dissociação da Tarifa do Usuário e vinculação ao Complemento Tarifário com o objetivo de viabilizar os Novos Investimentos por meio do aditamento dos Contratos de Concessão, para a incorporação, dentre outros, das garantias públicas de pagamento do Complemento Tarifário, a serem constituídas pelos entes federativos que integram a governança pública da RMTc, nos termos do artigo 10 da LC 187/2023.

18.2. DOS PRIMEIROS NOVOS INVESTIMENTOS:

Definidos no 5º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão dos Serviços correspondentes ao Lote n. 01 do Sistema Integrado de Transporte da Rede metropolitana de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia (SIT-RMTC).

I. adicional da Tarifa de Remuneração decorrente do provimento da frota elétrica referida no inciso II do caput da Cláusula Terceira, que compõe a denominada "Parcela A.4", conforme definição dada adiante na Cláusula Sétima, adicional este que está vigente desde 1/05/2025;

II. adicional da Tarifa de Remuneração decorrente dos investimentos nas garagens com oficinas de manutenção, eletropostos, sistemas de limpeza de veículos, infraestrutura, equipamentos e carregadores destinados ao carregamento dos veículos elétricos, que compõe a "Parcela B.2", conforme definição dada adiante na Cláusula Sétima, adicional este que deverá vigor pelo prazo determinado de 12 (doze) meses contados a partir de 01/01/2025; e

III. adicional da Tarifa de Remuneração destinado à formação de reserva financeira, a ser custodiada e gerida pela CLC-RMTC, para a cobertura dos investimentos futuros de substituição de baterias de veículos elétricos da frota, que compõe a "Parcela B.3", conforme definição dada adiante na Cláusula Sétima, adicional este que deverá vigor pelo prazo determinado de 7 (sete) anos contados a partir de 1/03/2026.

IV. Sem prejuízo do disposto no inciso I do § 1º da Cláusula Quinta e do contido adiante na Cláusula Sexta, fica mantido em vigor, até 30 de abril de 2025, o incremento tarifário de R\$ 0,1201 (doze centavos de real) correspondente ao adicional de ônibus elétricos que decorre do custo total de provimento de 18 (dezoito) ônibus elétricos, conforme fixado no item (iii) do inciso I, do § 2º da Cláusula 2ª do 4º Termo Aditivo, o qual deverá seguir sendo transferido diretamente para o RedeMob e a posterior para o Consórcio BRT.



Desde quando a nova Gestão assumiu a METROBUS, além das buscas constantes em melhorias operacionais com foco nos passageiros, o foco diretamente no financeiro da empresa é outra ramificação que mereceu (e merece) atenção.

Através de grandes esforços e com suporte da Secretaria da Economia, a METROBUS vem conseguindo nos últimos anos sanear os passivos até então encontrados. Já foram quitados aproximadamente R\$ 50 milhões referentes a passivos de todas as modalidades, destacando-se os valores de Impostos, IPTU, IPVA que há anos estavam “esquecidos” pela empresa.

Palavras do Presidente: “A intenção desta gestão é não deixar nenhum passivo para trás”

Além da redução drástica dos passivos, outra meta não menos importante, e que conta com a colaboração direta do departamento jurídico, é a diminuição dos processos judiciais, mais uma vez, reforçando o objetivo de não deixar passivos para a futura Gestão. Podemos identificar através do gráfico abaixo que estamos também no caminho certo: Concomitante com os objetivos de redução de passivos, a METROBUS vem desde 2021 melhorando o seu patrimônio líquido conforme demonstrado no quadro abaixo:

O esforço na redução de despesas objetivando diminuir a subvenção do Tesouro estadual é uma das diretrizes que vem permeando à empresa.

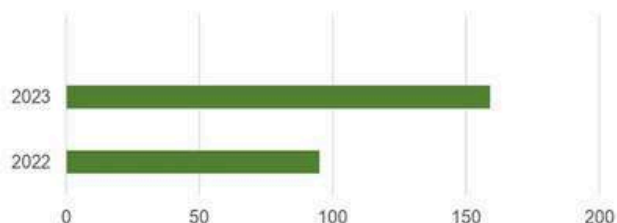
Cabe ressaltar o esforço da área Jurídica diminuindo consideravelmente o número de ações desfavoráveis a METROBUS, como também a redução do número destas ações, desonerando assim o financeiro da empresa para os próximos anos neste tema.

Apesar dos índices de aumento do combustível a diesel e dos custos (peças) de manutenção estarem bem acima da inflação, a METROBUS vem “step-by-step” conseguindo progredir também neste quesito, o que deverá ser intensificado quando da finalização do plano de substituição da frota diesel por elétrica e biometano e do novo formato de Gestão até 2026 (vide capítulo “Plano de Negócios”).



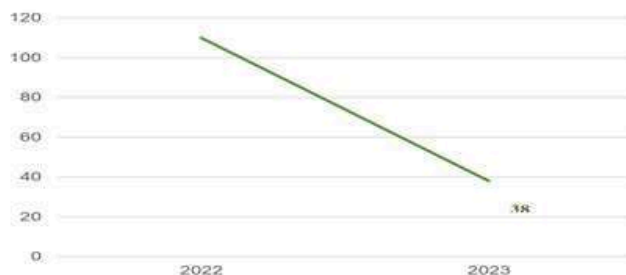
PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

DECISÕES FAVORÁVEIS A METROBUS



Houve um **aumento de 67%** no número de decisões favoráveis, quando da comparação entre os anos 2022 e 2023.

REDUÇÃO DO NÚMERO DE AÇÕES EM DESFAVOR DA METROBUS



2022 - 110 ações novas (88 trabalhistas | 22 cíveis)
2023 - 38 ações novas (16 trabalhistas | 22 cíveis)
REDUÇÃO DE 65%

18.4. Evolução Patrimonial

Comparando o resultado de 2025 com o resultado de 2024, a empresa apresentou uma queda no patrimônio líquido pouco expressiva, em relação ao prejuízo apurado no exercício.





19. CAPÍTULO V

19.1. PLANO DE NEGÓCIOS

O que é um Plano de Negócios?

O Plano de Negócio é uma importante ferramenta de planejamento utilizada para minimizar erros e simular viabilidade econômica e financeira para qualquer empresa. Trata-se de um documento estruturado que descreve detalhadamente todos os aspectos do negócio, desde sua visão e missão até sua operação prática e estratégias de crescimento.

Para cumprir nossa missão e visão de forma sustentável, atender à legislação vigente e às necessidades e expectativas das partes interessadas, a METROBUS aprovou seu Plano de Negócios para o ciclo 2025-2026. Este plano está alinhado com as diretrizes e metas para prestar serviços de transporte coletivo com maior eficiência, conforto e segurança concomitantemente com retorno para os acionistas.

O Plano de Negócios do ciclo 2025-2026 foi construído com base no diagnóstico realizado sobre os investimentos necessários para a renovação da frota por veículos 100% elétricos e biometanos até o final de 2026, em função do tempo de uso da frota atual como também com uma mudança no conceito de foco no objetivo principal da empresa.

Com base no Plano de Negócios aprovado, está sendo construído um Planejamento Estratégico de médio prazo, que se desdobrará nas metas estratégicas de todas as unidades da empresa, abrangendo as dimensões econômico-financeira, de mercado, de processos internos, de pessoas e de sustentabilidade. O objetivo principal é promover ações que impulsionem as metas necessárias para a eficácia dos resultados.

As diretrizes estratégicas básicas para o desenvolvimento do planejamento envolvem:

Sustentabilidade econômico-financeira: Assegurar a viabilidade econômica e financeira da empresa de médio a longo prazo.

Excelência na prestação do serviço de transporte coletivo com qualidade e inovação: Implementar melhorias contínuas nos serviços oferecidos, incorporando inovações tecnológicas e operacionais.





PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

Proatividade nos relacionamentos: Fomentar relações proativas com todas as partes interessadas, garantindo transparência e colaboração.

Capital humano como diferencial competitivo: Valorizar e desenvolver o capital humano, reconhecendo-o como um fator essencial para a competitividade da empresa.

Estas diretrizes visam orientar a METROBUS para um futuro sustentável, eficiente e inovador, atendendo plenamente às necessidades dos seus clientes e às exigências legais e regulamentares.

Considerando as inovações tecnológicas envolvidas na renovação de sua frota operacional totalmente elétrica e a biometano as dificuldades técnicas e operacionais próprias, associadas à dificuldades inerentes à sua natureza jurídica (sociedade de economia mista) no que tange a aquisição de suprimentos, serviços e formação de pessoal técnico especializado, optou-se, via lei, pela atribuição da responsabilidade pela execução dos processos de manutenção, limpeza e carregamento da futura frota elétrica e a biometano, à entidade especialmente designada para tal, com o objetivo de que houvesse foco na operação dos veículos elétricos e a biometano com a melhor qualidade possível.

Esta atribuição legal está se concretizando via constituição do Consórcio BRT, do qual a METROBUS detém 7,5% de participação.



Com a implantação total dos novos veículos, muitos dos processos operacionais mudarão como também a prioridade de acompanhamento da execução dos mesmos: **I)** O combustível que era somente diesel, passou a ser, também, a energia elétrica e a biometano; **II)** os equipamentos de monitoramento dos ônibus como também das condições de viagens e dirigibilidade do motoristas passarão a serem mais sofisticados; **III)** A logística de carregamento dos novos ônibus passou a ser outra (diferentemente do abastecimento atual a diesel que demora cerca de 15 min, os carregamentos elétricos gastam em média de 3 a 5 horas para metade da autonomia (em km)) do veículo atual, enquanto o abastecimento a biometano gasta 2,37h.



PLANO DE NEGÓCIOS 2025 - 2026

Considerando a implantação destes novos processos ao longo dos próximos anos, a mudança no foco da Gestão, e a mudança de tecnologia em implantação, elaborou-se um Plano de Negócios, a valores presente, como o objetivo a ser perseguido nos próximos anos. Importante ressaltar que se trata de um plano com base no planejamento de um grande projeto que encontra-se EM CURSO, o cenário abaixo 2025/2027 é uma estimativa, o qual será atualizado no segundo semestre de 2026 com os veículos a biometano.

CENÁRIO 2025/2027

CENÁRIOS (Valores Anuais de orçamento com visão por semestre)	1.SEM/25	2.SEM/25	1.SEM/26	2.SEM/26	1.SEM/27
	6ebus + 10eBRTNS	45ebus+20eBRTNS	45ebus+20eBRTNS	83ebus+60BRTNS	83ebus+60BRTNS
	(implantado) Obras Terminais/Estações	em Implantação/Acomp.+Testes Obras Terminais/Estações	(implantado) Fim Obras Term./Estações	Em implantação/Acomp.+Testes,	(implantado)
1 RECEITA ANUAL DE PASSAGEIROS:	52.524.353	55.121.202	60.605.390	73.460.980	82.880.828
2 DESPESAS ANUAIS					
2.1 Custo Total de Pessoal (próprio + Terceiros)	50.153.996	51.948.992	50.104.377	63.403.228	59.750.388
2.1.1 Redução (Comissionados+Terceiros)		750.000	1.844.615	1.085.909	3.652.839
2.1.2 Acréscimo de Motoristas BRTNS	2.544.996	2.544.996		10.179.984	
2.1.3 Acréscimo de Motoristas p/operar 75(+8)ebus				4.204.776	
2.2 Custo com Combustível/Energia:	14.442.103	12.884.214	13.298.552	13.618.507	13.449.557
2.2.1 Custo com Diesel.....	13.403.892	8.377.433	5.983.880	3.590.328	0
2.2.2 Custo com Energia p/carregamento.....	1.038.211	4.506.781	7.314.672	10.028.179	13.449.557
2.3 Custo com Manutenção+Lavagem Elétrico: (Manutenção Consórcio BRT)	201.600	1.116.000	1.116.000	2.224.800	2.224.800
2.4 Custo com Manutenção Ônibus Desel: (Manutenção própria)	13.378.524	8.232.938	6.174.703	4.116.469	0
2.5 Outras Despesas	9.706.000	7.764.800	6.211.840	4.969.472	3.975.578
SALDO FINAL.....	-35.357.870	-26.825.742	-16.300.082	-14.871.495	3.480.505

A Revolução da Frota Verde

A Realidade Anterior: Frota Legada

- Dependência de veículos a diesel (frota antiga).
- Alta emissão de ruídos e poluentes atmosféricos.
- Alto custo de manutenção mecânica.

O Futuro 2025-2026: A Revolução Verde

- Substituição por frota 100% limpa e pioneirismo nacional.
- Tecnologia de última geração.
- Tipos de Veículos: Ônibus 100% Elétricos Articulados (23m e 28m), Ônibus Biometano, e Ônibus Elétricos Super Padron (15m).

A transição não é conceitual; já está em operação, melhorando a experiência do usuário e zerando as emissões.



Infraestrutura Sustentável: Viabilizando a Operação Verde

O Maior Eletroposto do Brasil

- Capacidade de 6,05MW.
- 25 carregadores de alta potência (com 2 bicos cada).
- Capacidade para energizar 50 ônibus elétricos simultaneamente na garagem da Metrobus.



O Futuro Bioposto Leste

- Status: Em construção próximo ao Terminal Novo Mundo.
- Impacto: Será o maior do país, ampliando a capacidade de abastecimento com biometano, reduzindo a emissão de gases em cerca de 90% em relação ao diesel.

Painel de Metas 2025-2026

Terminais Reformados/Revitalizados

4

20

Substituição por EV Articulados (23m)

38

45

Frota EV no Eixo Norte-Sul

20

40 adquiridos

Infraestrutura do Eletroposto (6,05MW)

100% Concluída

Capacitação EV de Motoristas

10%

90%



Pilares da Operação Futura

1

Pontualidade (Operação)

Garantir a precisão e a aderência à planilha de operação estipulada pelo órgão gestor, assegurando regularidade na malha expandida.

2

Segurança (Risco)

Reduzir drasticamente o índice de acidentes no trânsito através de treinamento contínuo de direção defensiva para motoristas.

3

Sustentabilidade (Frota)

Finalizar a transição completa da frota para veículos 100% Elétricos e Bliometano (redução de 90% de emissões vs. diesel).

4

Marketing (Cliente)

Foco em métricas de satisfação: aumentar o número de viagens realizadas e suprimir os feedbacks negativos via Ouvidoria.

O Objetivo Final 2025-2026

Rentabilizar o Ativo

Garantir a sustentabilidade financeira, eficiência orçamentária e valorização da empresa como estatal modelo de Goiás.

Excelência Operacional

Atingir ganhos inéditos de eficiência e produtividade, ancorados em compliance rígido e tecnologia embarcada.

Respeito ao Cidadão

Entregar segurança, conforto e previsibilidade absolutos para os usuários do transporte público na Região Metropolitana.

Metrobus. Pioneirismo, Transparência e o Futuro da Mobilidade em Goiás.



20. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A METROBUS está empenhada em aprimorar suas operações para alcançar melhores resultados, focando continuamente na modernização por meio da incorporação de novas tecnologias, processos robustos e práticas atualizadas.

No biênio (2025–2026) estamos avançando em uma profunda transformação integrante da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC), com iniciativas estratégicas, como a revitalização das estações e terminais do Eixo Anhanguera, a inauguração do BRT Norte-Sul, a renovação da frota com veículos elétricos de última geração e a adoção de ferramentas avançadas de gestão. Essas ações posicionarão a METROBUS como uma empresa de referência, alinhada ao compromisso com a sustentabilidade e a redução da poluição ambiental.

Reconhecemos os desafios que ainda temos pela frente para alcançar este patamar, mas estamos confiantes de que, com o apoio do Governo do Estado de Goiás, atingiremos nossos objetivos.

Avante, rumo à transformação do transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia!