

CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

2020

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET

CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

APRESENTAÇÃO

Em conformidade com o art. 8º, inciso I e VIII, da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, subscreve a presente Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa referente ao exercício social de 2020.

IDENTIFICAÇÃO GERAL

CNPJ/MF: 47.902.648/0001-17

Sede: São Paulo - SP

Tipo de Estatal: Sociedade de Economia Mista

Acionista Controlador: Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP

Tipo Societário: Sociedade Anônima

Tipo de Capital: Fechado

Abrangência de Atuação: Local

Setor de Atuação: Engenharia de Tráfego

ADMINISTRADORES

Conselheiros de Administração (agosto/2020)

- Jorge Eloy Gomes Pereira - Presidente
- Adevilson Maia
- Alexandre Akio Motonaga
- Arthur Xavier
- Getúlio Kiyotomo Hanashiro
- George Herman Rodolfo Tormin
- Johnson Souza Nascimento
- Milton Roberto Persoli
- Sebastião Ricardo Carvalho Martins

Diretores (agosto/2020)

- Jair de Souza Dias - Diretor Presidente
- Hemilton Tsuneyoshi Inouye
- Roberto Lucca Molin
- Marcelo Moraes Isiama
- Valtair Ferreira Valadão
- Eduardo Cavali Jorge

1. INTERESSE PÚBLICO SUBJACENTE ÀS ATIVIDADES EMPRESARIAIS:

Na década de 70, o trânsito da cidade de São Paulo era o resultado do crescimento rápido e desordenado refletido pela instalação de indústrias automobilística, êxodo rural, ampliação de rodovias que se conectavam na cidade, expansão do sistema viário e verticalização dos imóveis. Foram implantadas melhorias no sistema viário urbano, como novas vias e a rótula central pelo Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo – DETRAN, órgão responsável pelo trânsito à época. No entanto, haviam problemas de congestionamento e conflitos viários. São Paulo tinha cerca de 6 milhões de habitantes, os semáforos eram de tempo fixo, ou seja, um único plano para dia todo, a sinalização horizontal não existia e a sinalização vertical era precária. Em pesquisa, os problemas de trânsito ocupavam o primeiro lugar entre as preocupações da população paulista da época. A construção do Metrô e do Minhocão exigiram a implantação de desvios com aplicação das técnicas de engenharia de tráfego.

Neste contexto, foi criada a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, constituída pela Lei nº 8.394 de 28 de Maio de 1.976, sendo o objeto social:

I - planejar e implantar, nas vias e logradouros do Município, a operação do sistema viário, com o fim de assegurar maior segurança e fluidez do trânsito e do tráfego;

II - promover a implantação e a exploração econômica de equipamentos urbanos e atividades complementares, na forma e em locais definidos por Decreto do Executivo Municipal, de modo a melhorar as condições do trânsito e do tráfego;

III - prestar serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário, mediante contratos com pessoas de direito público ou privado e, ainda, com pessoas físicas.

Nos primeiros anos, a CET realizou 10 mil intervenções, desde sinalização viária, adequações geométricas de vias, ações de educação e readequação dos tempos de semáforos, aplicando conceitos e técnicas de engenharia de tráfego. O resultado foi uma sensível melhoria na fluidez e na segurança.

Em 1979, depois da CET estruturar uma área de segurança, registrou-se 2495 mortes em acidentes de trânsito, a população era de cerca de 8 milhões de pessoas e a frota de 1,3 milhões de veículos. Em 1981, quando a CET assumiu a Zona Azul, haviam 19 mil vagas de estacionamento rotativo, otimizando e disciplinando espaço urbano público.

Inúmeras ações foram realizadas nestes mais de 40 anos de existência, sendo a CET referência nacional e internacional.

Com uma população de mais de 12 milhões de habitantes, São Paulo finalizou o ano de 2019 com 791 mortes decorrentes de acidentes de trânsito, frota de mais de 8 milhões de veículos cadastrados no DETRAN e 43.840 vagas de zona azul.

A identidade organizacional da CET, abaixo apresentada, está em consonância com o objeto social e norteia o desenvolvimento das atividades e políticas públicas.

| |
|---|
| Missão |
| Contribuir para a Mobilidade da cidade de São Paulo, por meio do estímulo e da integração dos diferentes modais de deslocamentos, primando pela segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida. |
| Visão |
| Ser reconhecida como empresa que contribui para a mobilidade, a segurança viária e a qualidade de vida na cidade de São Paulo. |
| Valores |
| Respeito Qualificação Trabalho em equipe Inovação tecnológica |

2. POLÍTICAS PÚBLICAS:

As políticas públicas da CET envolvem atividades no sentido de ordenar o trânsito, efetivar a sinalização viária, desenvolver a mobilidade ativa, educação no trânsito com intuito de garantir a segurança viária, além de esforços na redução de gastos, ações de sustentabilidade e incrementos financeiros.

Através do trabalho da Gerência de Gestão Estratégica – GGE, em conjunto com as demais unidades da CET, as atividades são desenvolvidas de forma a aderir ao Programa de Metas do Município de São Paulo pactuadas com a população e apresentadas no website:

<http://programademetas.prefeitura.sp.gov.br/>

No contexto do Programa 2017/2020, na questão mobilidade urbana e segurança viária, destacam-se os objetivos estratégicos que estão vinculados a ação da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte – SMT, nos quais a CET está envolvida:

| O.E. 2017/2018 | O.E. 2019/2020 | Descrição 2019/2020 |
|-------------------|-------------------|--|
| 26 | 12 | Conectar e requalificar a rede cicloviária |
| 25 | 24 | Reduzir mortes no trânsito |

Considerando o objeto social da CET (item1) e em consonância com o Programa de Metas, a companhia vem desenvolvendo com a Prefeitura Municipal de São Paulo o Compromisso de Desempenho Institucional – CDI. Os indicadores e metas apresentados pela companhia são para o período de 2017 a 2021, sendo que o Plano Tático de 2019/2020 foram ratificados na Secretaria Municipal da Fazenda. Este documento tem por objetivo a avaliação do desempenho da CET, conforme metas, indicadores e objetivos estratégicos.

São objetivos estratégicos do CDI:

- ✓ Aprimorar tecnologias para melhorar a mobilidade urbana: compreende a avaliação e a implementação de tecnologias avançadas de semáforos e a integração de sistema inteligentes, com o desenvolvimento de aplicativos móveis e a gestão de dados provenientes do sistema de fiscalização eletrônica, visando aprimorar a gestão e contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana.
- ✓ Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida: compreende a identificação, a proposição e a implementação de medidas de planejamento, de engenharia e de educação de trânsito, visando à proteção para vida no trânsito, com abrangência dos diversos agentes no trânsito (pedestres, motociclistas, ciclistas, motoristas do transporte individual e coletivo).
- ✓ Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo: compreende a avaliação e a implantação de novas tecnologias, novas medidas públicas e incentivo ao uso de novos modais, visando a otimização do espaço urbano e o compartilhamento harmonioso e a integração dos diversos agentes do trânsito usuários de diferentes modais.
- ✓ Fortalecer a Governança Corporativa: compreende ações direcionadas à eficiência nos processos desenvolvidos; à transparência pública e ao fortalecimento da gestão perante à sociedade.

A seguir, destaca-se as atividades executadas pela CET em conformidade aos objetivos estratégicos:

- a) Operação e Manutenção da Sinalização Viária: ações relacionadas com a implantação e manutenção das sinalizações horizontais, verticais, semaforicas, Painéis de Mensagens Variadas (PMV's), obstáculos viários e demais sinalizações que compõe o sistema viário da cidade de São Paulo;
- b) Programa Operacional de Segurança - POS: desenhado para ampliar a segurança dos pedestres, aumenta o tempo verde do pedestre, prioriza a fiscalização nos enquadramentos referentes a segurança dos pedestres, executa a manutenção da sinalização;

- c) Área Calma: estudos que viabilizem alterações no sistema viário, sinalizações específicas, reconfiguração de áreas ajardinadas, instalação de mobiliários urbanos, tais ações são definidas como o “Redesenho Urbano” e impactam diretamente na segurança, principalmente dos pedestres.
- d) Rotas acessíveis: estudos para a criação de calçadas acessíveis para o público com mobilidade reduzida;
- e) Ciclomobilidade: elaboração de Projetos de Requalificação da Rede Ciclovária da Cidade de São Paulo prevendo a manutenção e conectividade das ciclovias/ciclofaixas existentes;
- f) Educação no Trânsito: composto pelo conjunto de atividades educativas de trânsito, abrangendo o atendimento de um público representativo dos diversos usuários dos sistemas de tráfego e transportes urbanos (pedestres, condutores e público em geral).

As atividades compreendem:

- ✓ Atendimento no Espaço Vivencial Caio Graco aos alunos do Fundamental I e II.
- ✓ Teatro ensino aos alunos do ensino médio, palestras (segurança no trânsito e qualidade de vida).
- ✓ Pilotagem segura para motociclistas e ciclista.
- ✓ Mobilidade urbana e qualidade de vida.

Além dos demais cursos a distâncias e atendimentos externos para todos os públicos.

3. METAS RELATIVAS AO DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES QUE ATENDAM AOS OBJETIVOS DE POLÍTICAS PÚBLICAS:

A parametrização das atividades elencadas e desenvolvidas pela CET permitem analisar a evolução e o desenvolvimentos destas por meio de metas/indicadores. Estão abaixo relacionadas, as metas acordadas em compromissos da CET quanto à execução dos diversos projetos gerados pelas atividades já destacadas:

- a) Redução no índice de mortos no trânsito: reduzir o índice de morte no trânsito para valor igual ou inferior a 6,00 a cada 100 mil habitantes ao ano até 2020, em conformidade ao Plano da ONU, “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”.
- b) Tempo médio de disponibilidade da equipe operacional em campo (min): compreende no tempo de disponibilidade diária da equipe operacional em campo, excetuando-se o intervalo de descanso. A meta proposta para o ano de 2020 é de 321 minutos (5h21min.), considerando a jornada de trabalho operacional de 400 minutos (6h40min).

- c) Demandas de Atendimento Semafórico (unid.): nesta meta quanto menos atendimentos melhor. Refere-se a demonstração do funcionamento dos equipamentos de ordenamento do trânsito (semáforos). Desta forma, ficou estabelecido um número menor ou igual a 48.000 atendimentos em 2020.
- d) Número de vias que passaram por revisão do tempo de ciclo e/ou revisão de travessia de pedestres: prevê a melhor adequação dos tempos semafóricos nas diversas vias do sistema viário. Para 2020, a CET fará a revisão num número maior ou igual a sete eixos.
- e) Sinalização horizontal implantada em metros quadrados (m²): implantar quantidade maior ou igual a 149.514 m² em 2020.
- f) Sinalização vertical implantada em número de placas (unidades): implantar número maior ou igual a 8.224 unidades em 2020, referente as sinalizações recuperadas pela CET.
- g) Índice de conectividade da rede cicloviária: compromisso de implantar uma conectividade de 70% das ciclovias existentes até dezembro de 2020. Tal ação leva em conta as manutenções das vias cicláveis e eventuais trechos a serem implantados para o cumprimento da meta.
- h) Números de atendimentos em ações de educação de trânsito (quantitativo): previsão para 2020 o atendimento maior ou igual a 74.607 pessoas, usuárias diretas ou não, do sistema viário, através de cursos presenciais, semi - presenciais e a distância.

Todas as metas apresentados aderem, como as atividades descritas, ao Programa de Metas da PMSF, também constam como indicadores do contrato firmado entre a CET e SMT para o ano de 2020 em seu Anexo IV. Tais metas/indicadores, definem as cláusulas do contrato onde haverá penalidades financeiras caso não sejam cumpridas, além de estarem, direta e/ou indiretamente, vinculadas ao CDI – Plano Tático 2019/2020.

4. RECURSOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS:

4.1 Recursos orçamentários previstos em 2020 para a CET

A CET é uma empresa de administração indireta que realiza serviços para a população de São Paulo e não visa lucro.

A receita operacional total prevista inicialmente para 2020 para realização das atividades da empresa: serviços de engenharia, planejamento, projeto, operação, educação do trânsito, sinalização viária, modernização e infraestrutura é de R\$ 1.069,05 bilhões, com as seguintes origens:

| Receita | Origem | Valor (R\$ milhões) |
|--|--|----------------------------|
| Contrato SMT/GAB/CET – SERV. ENGENHARIA | PPA – Programa 3009: Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (*) | 938,28 |
| Exploração Estacionamento Zona Azul | Própria | 98,40 |
| Eventos Diversos | Própria | 23,70 |
| Estacionamento | Própria | 1,44 |
| Outras Receitas (financeira, venda de ativos: leilão veículos) | Própria | 7,23 |
| Total Geral das Receitas | | 1.069,05 |

(*) O Órgão é 87.10 (FMDT-Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito), sendo como exemplo de dotação: 87.10.26.572.572.3009.4702.33903900.08.

Este valor total contempla as ações do item 2 desta carta, previstas também no CDI – Plano Tático de 2019/2020 e parcialmente as previstas no Plano de Metas, tais como: elaboração de projetos de sinalização e manutenção de ciclovias.

5. IMPACTO ECONÔMICO-FINANCEIRO SOCIAL DA OPERACIONALIZAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

O indicador do número de mortes no trânsito por 100 mil habitantes é uns dos principais balizadores da política pública.

Em 2011, a Prefeitura de São Paulo aderiu a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito” (2011-2020) da ONU. A meta é reduzir para a metade o número de mortes no trânsito, ou seja, o indicador era 12 mortes/100 mil habitantes em 2011 deve chegar a 6/100mil hab., em 2020.

Através das atividades voltadas a mobilidade e a segurança, como as citadas no item 2, tem-se observado reduções gradativas nas mortes no trânsito por meio do monitoramento dos índices de acidentes de trânsito. A tabela 1, apresenta a redução dos índices de mortes por 100 mil habitantes no período de 2011 à 2019.

Tabela 1 – Índice de Mortes no Trânsito no Município de São Paulo

| ÍNDICE DE MORTES NO TRÂNSITO | | | | | |
|-------------------------------------|----------------|----------|--------------------------|--------------|----------|
| Período | Todos usuários | Pedestre | Motorista/ passageiro | Motociclista | Ciclista |
| 2011 | 12 | 5,42 | 1,64 | 4,5 | 0,43 |
| 2012 | 10,79 | 4,73 | 1,76 | 3,84 | 0,46 |
| 2013 | 9,56 | 4,27 | 1,66 | 3,35 | 0,29 |
| 2014 | 10,47 | 4,65 | 1,73 | 3,69 | 0,39 |
| 2015 | 8,26 | 3,49 | 1,43 | 3,08 | 0,26 |
| 2016 | 7,51 | 3,06 | 1,43 | 2,75 | 0,27 |
| 2017 | 6,56 | 2,73 | 0,97 | 2,56 | 0,3 |
| 2018 | 6,95 | 2,9 | 0,9 | 3 | 0,2 |
| 2019 | 6,44 | 2,92 | 0,85 | 2,42 | 0,25 |

Em 2019, ocorreu redução no índice geral de mortes, porém com elevação de pedestres e ciclistas em relação a 2018.

Há diversas ações da CET que isoladas e/ou em conjunto com outros órgãos contribuem para esta redução ao longo dos anos. Também há diferentes fatores que podem refletir no aumento deste número, como: economia, condições de trabalho e alteração de legislação.

Diante das diversas ações realizadas, a diferença do número de mortes do ano de 2010 e do ano de 2019 foi de 566 vidas salvas. A diferença do número de pessoas não vitimadas em acidentes de trânsito entre estes dois anos foi de 16.502 pessoas. Estes números representam uma economia de R\$ 975,3 milhões no ano (metodologia da ANTP e IPEA de 2003, sobre “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas” com valor atualizado para dezembro/2019).

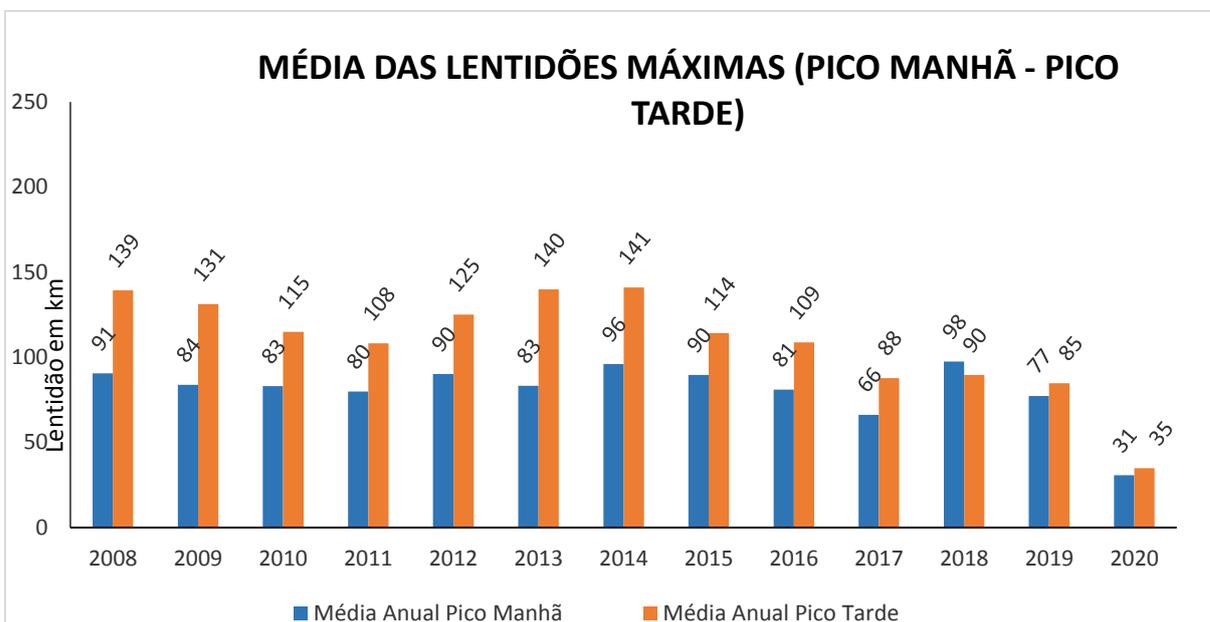
Também há retornos para a sociedade decorrentes de outras ações operacionais, de sinalização e educação elencadas que geram retorno social positivo elevado, os quais não foram mensurados ainda. Destaca-se o empenho da Companhia em elaborar os projetos para implantação/manutenção de Ciclovias e Ciclofaixas, cujos resultados positivos refletirão no âmbito social, ambiental e financeiro.

Mensalmente, os administradores e diretoria da CET acompanham os seguintes indicadores:

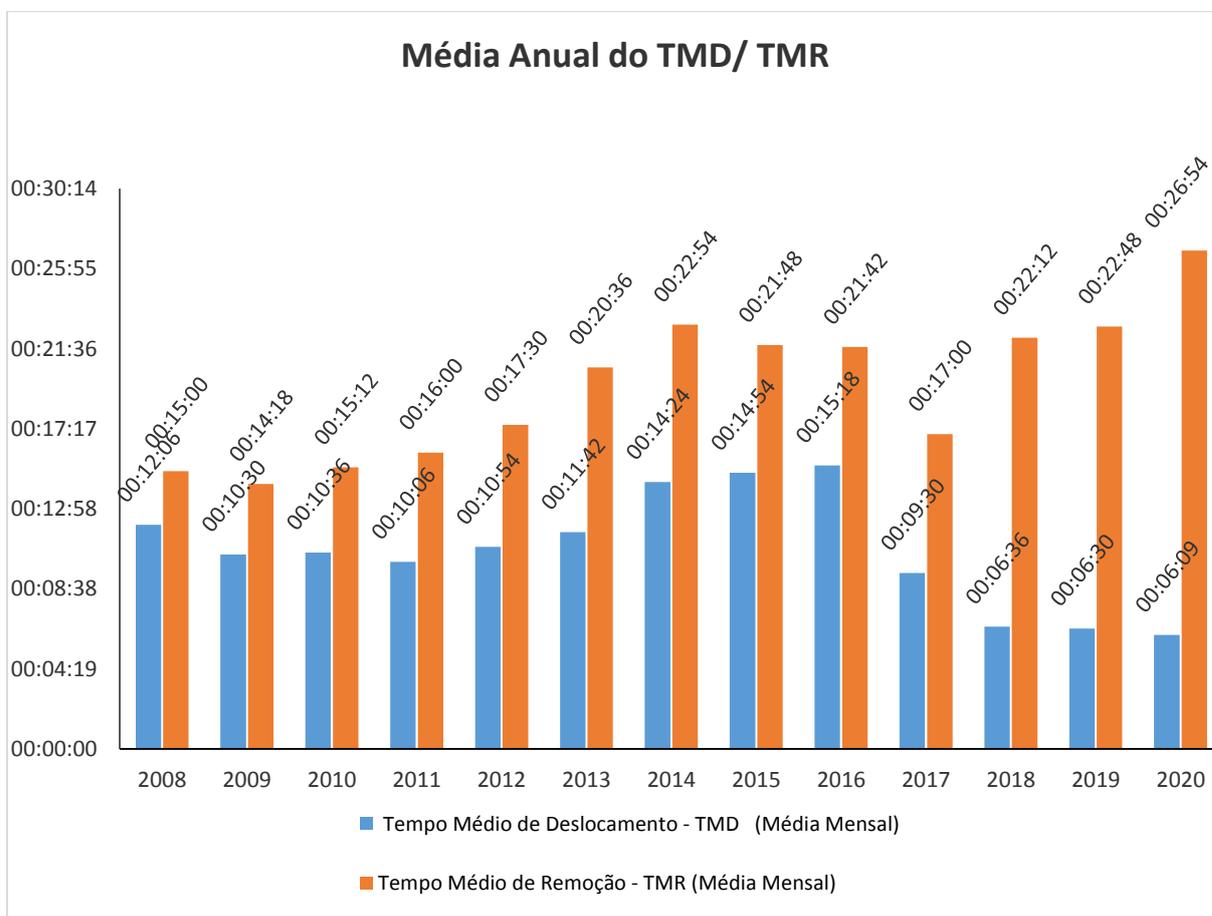
- ✓ Índice de mortes no trânsito/100mil habitantes
Observação: índice se refere a média dos 12 últimos meses.



- ✓ Média das lentidões (km) no sistema viário de São Paulo (pico manhã e pico tarde)
Observação: 2020 referência de janeiro a julho.



- ✓ Tempo médio (min.) de deslocamento operacional para atendimento de ocorrências na via.
Observação: 2020 referência de janeiro a julho.



- ✓ Tempo médio (min.) de remoção de interferências (vide gráfico anterior)

Os três últimos são indicadores de desempenho operacional, porém também são impactados por ações externas.

6. CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO:

O Conselho é o órgão de administração da CET, de natureza colegiada e autônomo dentro de suas prerrogativas e responsabilidades, atribuições deliberativas e normativas, na forma da lei e do Estatuto Social da empresa.

O Conselho tem como missão, a prática de todos os atos necessários à gestão permanente da CET.

O Conselho de Administração será composto por, no mínimo, 07 (sete) e, no máximo, 09 (nove) membros eleitos pela Assembleia Geral e por esta destituíveis a qualquer momento, para o mandato de 02 (dois) anos, até um limite máximo de 03 (três) reconduções consecutivas.

6.1. Mensagem do Conselho de Administração:

Administrar o trânsito é o grande desafio diário. Ajustar o sistema viário é tarefa presente que aproxima e distancia motoristas e pedestres na ocupação dos espaços.

É neste contexto que a CET fortalece sua missão de “Ordenar e regulamentar o uso do sistema viário público, operar e fiscalizar sua utilização e orientar o comportamento da população, visando garantir os objetivos da segurança e mobilidade no trânsito.”

As principais ações da CET estão voltadas a redução de mortes no trânsito, melhorias sistemáticas para a mobilidade e segurança, através da engenharia, da operação, da educação e do fortalecimento dos instrumentos de governança corporativa com implementação plena da Lei 13.303/16.

Destaca-se ainda a continuidade dos esforços para o atingimento dos resultados previstos, no CDI – Plano Tático 2019/2020 e no Programa de Metas da Prefeitura com a ampliação e manutenção da Rede Cicloviária e redução do número de mortes no trânsito.

7. ESTRUTURAS DE CONTROLES INTERNOS E GERENCIAMENTO DE RISCOS

A Estrutura de Controles Internos e de Gerenciamento de Riscos implantada atualmente na empresa estão em conformidade a Lei Federal nº 13.303/2016, compreendendo:

7.1 Comitê de Auditoria Estatutário

O Comitê é órgão estatutário auxiliar do Conselho de Administração, de caráter permanente, com competências e atribuições estabelecidas na legislação e regulamentação aplicável, pelo disposto no Estatuto Social e no Regimento Interno.

O Comitê reportar-se diretamente ao Conselho de Administração, atuando com independência em relação aos demais órgãos da CET.

O Comitê tem como missão a prática de todos os atos necessários à execução de suas competências, bem como supervisionar as atividades de auditoria, dentro de suas competências legais e estatutárias, visando auxiliar o Conselho de Administração.

7.2 Auditoria Interna

A Auditoria Interna será vinculada ao Conselho de Administração, por meio do Comitê de Auditoria Estatutário, e tem como atribuições:

- I - avaliar a conformidade dos trabalhos, processos e resultados da Companhia com as normas, regulamentos internos e legislação específica;
- II - aferir a adequação do controle interno, a efetividade do gerenciamento dos riscos e dos processos de governança e a confiabilidade do processo de coleta, mensuração, classificação, acumulação registro e divulgação de eventos e transações, visando o preparo de demonstrações financeiras.

7.3 Ouvidoria

Órgão independente, vinculado à Presidência, cujas funções são exercidas de maneira impessoal, na coleta e apuração de reclamações e fatos que direta ou indiretamente afetem a empresa e/ou sua imagem, interna ou externa.

7.4 Departamento de Gestão de Riscos e Controles Internos

Criado em fevereiro de 2019, este departamento compõe a estrutura da Gerência de Governança Corporativa – GGC, (vinculada ao Diretor Presidente), e tem a atribuição de propor procedimentos que assegurem a pronta interrupção de irregularidades ou infrações detectadas, bem como com a tempestiva remediação dos danos gerados, promovendo elaboração e monitoramento contínuo de planos de ação para mitigação dos riscos identificados.

Os instrumentos de Governança Corporativa foram implantados e divulgados internamente e no site da empresa dando total transparência, como: a política de Gestão de Risco e o Código de Conduta e Integridade - CCI.

A política de Gestão de Riscos foi aprovada no Conselho Administrativo da empresa em junho/2018 e define os riscos aos quais a empresa pode estar sujeita, classificando-os de acordo com a sua natureza, em: estratégicos, operacionais, financeiros, regulatórios e cibernéticos.

O Conselho de Administração da CET é o responsável por determinar os objetivos estratégicos da empresa e o perfil de risco aceitável para alcançar tais objetivos.

O Departamento de Gestão de Riscos em parceria com as áreas de Informática e Marketing com aprovação dos Órgãos Estatutários da empresa, colocou em funcionamento em 28 de agosto de 2020 no site CET, o Canal de Denúncias exclusivo para denúncias de atos ilícitos, corrupção, assédio moral e assédio sexual e outros que impactem no CCI, atendendo os aspectos previstos na legislação, destacando-se o sigilo. Tratar-se de canal exclusivo para o recebimento e registro de denúncias internas e externas, anônimas ou declaradas, que envolvem as atividades e/ou

empregados da empresa e partes relacionadas, possibilitando maior controle e ordenamento para apuração.

A operação do sistema Canal de Denúncias CET é realizada pelo Comitê de Conduta Integridade (CCI), composto por 3 empregados de carreira de diferentes áreas, indicados pela Gerência de Governança Corporativa com aprovação dos nomes pelo Conselho de Administração – CONSAD. O CCI possui regimento interno específico, recomendado pelo Comitê de Auditoria Estatutário - CAE e aprovado pelo Conselho de Administração, objetivando regular a função dos membros e determinar o fluxo de tratativas das manifestações recebidas neste canal.

No website da CET <http://www.cetsp.com.br/consultas/aceso-a-informacao/institucional/instrumentos-de-governanca-corporativa.aspx> estão disponíveis os regimentos internos dos Conselhos, Comitês, Auditoria Interna, Política de Gestão de Risco e o Estatuto Social da empresa, readequados conforme a legislação.

7.5 Conselho Fiscal

O Conselho é o órgão permanente da CET, de natureza colegiada e autônomo dentro de suas prerrogativas e responsabilidades, com competências e atribuições previstas na lei, no Estatuto Social e em seu regimento interno.

O Conselho tem como missão a prática de todos os atos necessários à fiscalização permanente da CET, bem como daqueles previstos na legislação.

Destaca-se que há contratação anual de auditor independente para auditar as contas anuais da Companhia.

7.6 Comitê de Elegibilidade

O Comitê de Elegibilidade verifica a conformidade do processo de indicação e de avaliação de membros para a Diretoria, o Conselho de Administração, o Comitê de Auditoria Estatutário e para o Conselho Fiscal, com competência para auxiliar o acionista controlador na indicação desses membros.

8. FATORES DE RISCO

O Departamento de Gestão de Riscos e Controles Internos iniciou em Março/19 as atividades de mapeamento de riscos e acompanhamento de projetos estratégicos relacionados ao objeto social da empresa.

Até dezembro de 2019 foram acompanhados projetos estratégicos em suas diversas fases, com base na política de gestão de riscos instaurada na CET. No decorrer de

2020, tais projetos continuaram a se desenvolver, considerando estarem já em fase de processo.

O Departamento de Gestão de Riscos - DGR também coordena os trabalhos da Comissão para apuração de Ocorrências com Veículos da Frota e Equipamento Eletrônico Portátil – CAO, cuja função é avaliar os acidentes ocorridos, determinar a responsabilidade civil dos eventuais envolvidos, promover o ressarcimento dos danos, propor medidas preventivas e ou corretivas e indicar, se houver, a existência de indícios de outras espécies de infração a apurar.

O impacto ao patrimônio da CET, resultante de acidentes envolvendo veículos da frota e equipamentos diversos, decorre do desempenho de uma atividade operacional que pode eventualmente apresentar riscos com diferentes graus de impacto e probabilidade, o que requer tratamento institucional adequado.

Além do exposto, o Departamento de Gestão de Riscos tem a função de acompanhar o processo e auxiliar a área responsável a desenvolver um procedimento tecnicamente exequível e consistente, que inicialmente mitigue e posteriormente sane a incongruência apontada por órgãos regulatórios e fiscalizadores, detectar se as falhas apontadas por estes procedem e se as recomendações apresentadas têm fundamento e aplicabilidade no que diz respeito a corrigir a divergência apresentada. São consideradas as fases de Identificação, Avaliação, Tratamento e Monitoramento, sendo analisados os diversos graus de impacto e probabilidade que são obtidos através de matriz de risco customizada à realidade da Companhia.

9 – REMUNERAÇÃO

O valor da remuneração paga aos empregados, incluindo a diretoria, está publicada no endereço da CET <http://www.cetsp.com.br/consultas/aceso-a-informacao/institucional.aspx>, sendo composto: salário, comissões, adicional noturno e horas extras.

A remuneração dos administradores do Conselho Administrativo está publicada no website da CET: <http://www.cetsp.com.br/media/993451/membros2020.pdf>, dos Conselheiros Fiscais: <http://www.cetsp.com.br/media/993460/Membros2020.pdf>, dos membros do Comitê Estatutário: <http://www.cetsp.com.br/media/1017734/membroscae.pdf> e do Comitê de Elegibilidade são empregados da CET e não recebem adicional.

Em conformidade com a Lei nº 10.101/2000, a CET tem o Programa de Participação dos Resultados – PPR, tendo os seguintes objetivos:

- ✓ Incentivar a produtividade, buscando contínuo aperfeiçoamento do desempenho em toda a empresa;
- ✓ Estimular o interesse dos empregados na contribuição para gestão da empresa;

- ✓ Reconhecer o esforço dos empregados na construção dos resultados;
- ✓ Fortalecer a parceria entre o empregado e a empresa.

Para 2019, os indicadores foram:

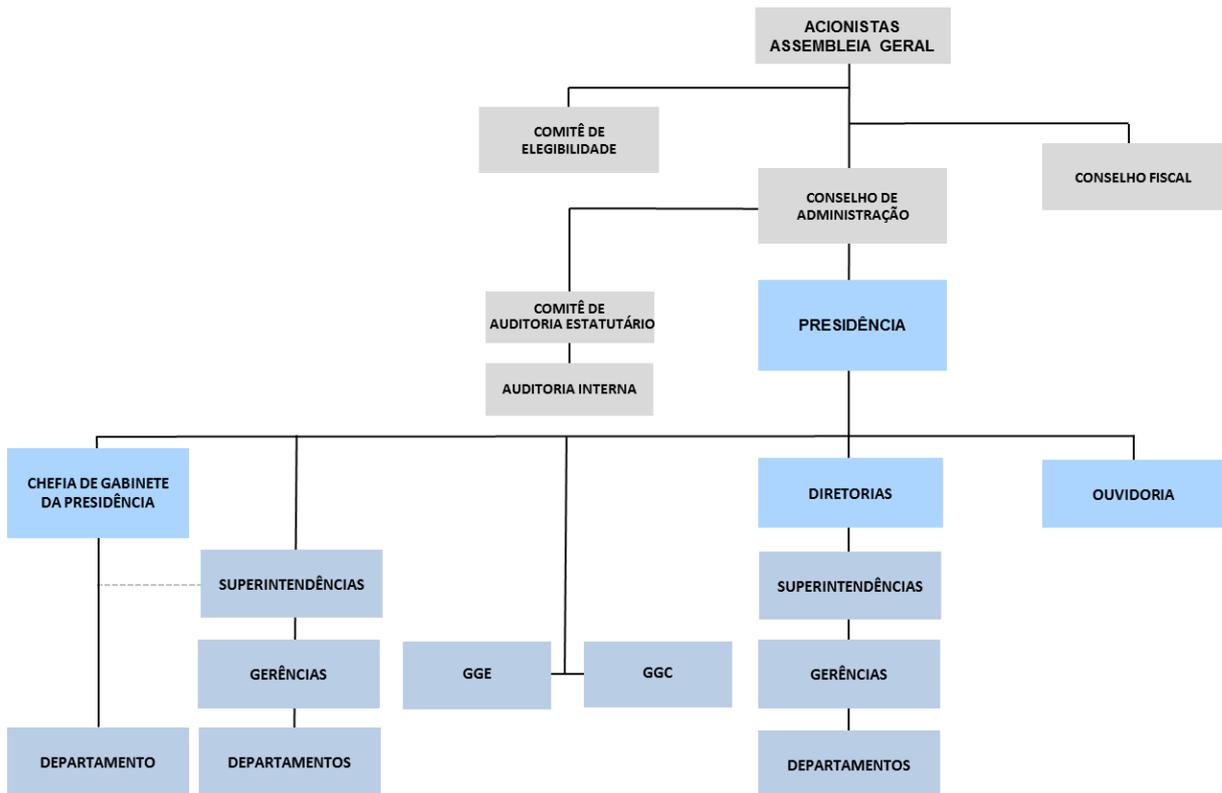
- a) A Lei de Acesso a Informação - LAI -: garantir o exercício pleno do direito de acesso previsto na Constituição Federal, a Lei nº 12.527, define os mecanismos, prazos e procedimentos para a entrega das informações solicitadas à administração pública pelos cidadãos e estão previstas medidas de responsabilização dos agentes públicos que retardarem ou negarem indevidamente a entrega de informações.
- b) Tempo de Disponibilidade da Equipe de Campo: composto pela média aritmética do tempo de disponibilidade das equipes de campo medido por meio de sistema específico de registro e controle de atividades.
- c) Atividades Educativas para a Promoção da Mobilidade Segura: composto pelo conjunto de atividades educativas de trânsito, abrangendo o atendimento de um público representativo dos diversos usuários dos sistemas de tráfego e transportes urbanos: pedestres, condutores e público em geral.
- d) Revitalização da Sinalização Vertical: troca de placas através de fabricação própria.
- e) Assiduidade: composto pelo percentual de assiduidade e pontualidade de cada empregado, durante o período de apuração. Serão consideradas as ausências ao trabalho (faltas e atrasos) que gerarem desconto ao empregado em folha de pagamento.

Os valores pagos são calculados proporcionalmente ao atingimento das metas definidas.

10 – GOVERNANÇA CORPORATIVA

Em fevereiro de 2019, foi criada a Gerência de Governança Corporativa, para o atendimento a Lei 13.303/16 e o Decreto Municipal 58.093/18, cuja função é monitorar, implementar ações, ferramentas e instruções para auxiliar no cumprimento da legalidade, com transparência e conformidade, que a lei exige.

De forma macro, a estrutura da Companhia pode ser observada no organograma abaixo:



É um dos objetivos estratégicos da CET, priorizar a implantação dos instrumentos de Governança Corporativa, seus mecanismos e boas práticas.

Se encontra instaurado e em funcionamento as estruturas organizacionais: Conselhos de Administração, Conselho Fiscal, Comitê de Auditoria Estatutário, Comitê de Elegibilidade, Auditoria Interna, Governança Corporativa e Gestão Estratégica, bem como os instrumentos: Regulamentos Internos, Código de Conduta e Políticas, canal de Denúncias, Relatório de Sustentabilidade, Consolidados e divulgados o Planejamento e Projetos Estratégicos, e em desenvolvimento: Gestão de Risco/Mapeamento de Risco.

Os instrumentos de governança e seus objetivos também estão citados no CDI – Compromisso de Desempenho Institucional da CET, nos períodos de 2017/2018 e de 2019/2020, compromissados junto a SF/JOF/COGEAI, esclarecendo que o CDI é uma das exigências explicitadas na Lei 13.303/16.

11. AVALIAÇÃO DOS ADMINISTRADORES

O desempenho da empresa está associado ao desempenho dos empregados e dos administradores desta. Em cumprimento ao Art. 13 da Lei 13.303/2016, os administradores e membros dos comitês, da equipe de 2019, realizaram auto avaliação, cujo resultado é apresentado a seguir:

- ✓ **DIRETORIA INDIVIDUAL E COLETIVA:** as funções foram cumpridas adequadamente em 79,86% dos aspectos verificados, havendo espaço para ampliar as melhorias em 16,67%, 1,39% não foi respondida e 2,08% não se aplica. Média da Diretoria: 7,78.
- ✓ **CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO:** resultado positivo, sendo que 85,93% dos itens da avaliação foram classificados como adequados/excelentes, 1,11% não se aplica, em 12,59 % há possibilidade de melhorar em alguns aspectos e 0,37% não teve resposta.
- ✓ **CONSELHO FISCAL:** 87,93% dos aspectos foram positivos, 5,17% não se aplica, 6,04% há possibilidade de melhorar em alguns aspectos e 0,86 sem resposta.
- ✓ **COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO:** 79,71% dos resultados decididos pelos membros são positivos, 18,84% dos aspectos necessitam melhorar e 1,45% não se aplica.
- ✓ **COMITÊ DE ELEGIBILIDADE:** 88,89% dos resultados decididos pelos membros são positivos, 3,70% dos aspectos necessitam melhorar e 7,41% não se aplica.

A avaliação dos atuais administradores (2020) será realizada em 2021.

12. APROVAÇÃO

Esta Carta Anual de Políticas Públicas e de Governança Corporativa – 2020, foi aprovada pelo Conselho de Administração em 20 de outubro de 2020.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO – CET

Conselheiros de Administração subscritores da Carta Anual

Jorge Eloy Gomes Pereira - Presidente

Adevilson Maia

Alexandre Akio Motonaga

Arthur Xavier

Getúlio Kiyotomo Hanashiro

George Herman Rodolfo Tormin

Johnson Souza Nascimento

Milton Roberto Persoli

Sebastião Ricardo Carvalho Martins

Elaboração

Gerente da Gestão Estratégica

Teidy Hirasaka

Gerente de Governança Corporativa

Daniela Laselva Rebelo

Equipe Técnica

Cristina Maria Soja

Rodrigo do Carmo Molina

Tatiana Aparecida Galante