



COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

CNPJ 47.902.648/0001-17



RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO - 2025

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO: A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET apresenta o Relatório da Administração referente ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, elaborado em conformidade com a legislação societária vigente, com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as diretrizes aplicáveis às empresas de economia mista controladas pelo Poder Público Municipal.

As atividades desenvolvidas pela CET abrangem, entre outras frentes, a operação de tráfego, a engenharia viária, a implantação e manutenção da sinalização viária, fiscalização e as ações de educação de trânsito. Essas atividades contribuem para a melhoria contínua das condições de mobilidade e acessibilidade na capital paulista, apoiando a implementação das políticas públicas conduzidas pela Prefeitura do Município de São Paulo e pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito - SMT.

Nesse contexto, destaca-se o **Compromisso de Desempenho Institucional - CDI**, instrumento de governança por meio do qual são pactuadas entre a CET e a Municipalidade metas de investimentos, produtos, indicadores de desempenho e resultados contábil-financeiros. O acompanhamento dessas metas ocorre por meio de processo formal de avaliação institucional conduzido pelo Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta - COGEAI e pela Junta Orçamentário-Financeira - JOF, responsáveis pelo monitoramento e aprovação dos resultados das entidades da Administração Indireta do Município.

Registra-se que o Relatório de Acompanhamento do Compromisso de Desempenho Institucional - CDI referente ao exercício de 2024 foi aprovado pelas instâncias competentes, enquanto o ciclo CDI-2025 encontra-se em fase de apuração de resultados, aguardando o cronograma das etapas de avaliação conduzidas pelo COGEAI.

No que se refere aos resultados econômico-financeiros, as demonstrações contábeis da Companhia refletem os efeitos das operações realizadas ao longo do exercício de 2025.

Cabe destacar que a CET exerce atividades de interesse público voltadas à gestão da mobilidade urbana do Município de São Paulo, cujas receitas e estrutura econômico-financeira estão diretamente vinculadas às políticas públicas e aos contratos de prestação de serviços firmados com a Administração Municipal.

A Administração reafirma seu compromisso com o fortalecimento das práticas de governança corporativa, com o aprimoramento da gestão institucional e com a transparência na prestação de contas à sociedade e aos órgãos de controle.

RESUMO EXECUTIVO

O presente Relatório da Administração apresenta as principais atividades desenvolvidas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET no exercício de 2025, bem como os resultados operacionais, institucionais e econômico-financeiros alcançados no período. Empresa de economia mista vinculada à Prefeitura do Município de São Paulo, a CET exerce papel estratégico na gestão do sistema viário da cidade, atuando na operação e monitoramento da circulação, na implantação e manutenção da sinalização viária, na segurança viária e na promoção de ações educativas voltadas à melhoria das condições de mobilidade urbana.

Durante o exercício de 2025, a Companhia manteve atuação permanente no monitoramento e na gestão da circulação viária da cidade de São Paulo, por meio de equipes operacionais distribuídas nas diversas regiões do município e da atuação contínua da Central de Operações.

Entre as principais atividades desenvolvidas destacam-se o monitoramento das condições de circulação viária, o atendimento a ocorrências no sistema viário, o apoio operacional a eventos de grande porte e o acompanhamento de obras e intervenções urbanas com impacto na mobilidade.

Principais referenciais do exercício de 2025

- Malha viária monitorada: aproximadamente **20 mil km de vias**
- Número de colaboradores: **3.763**
- Comunicações recebidas por meio do Canal 156: **143.395 registros**
- Remoções de interferências registradas pelas equipes operacionais: **74.693**
- Eventos e intervenções viárias acompanhados: **56.949**
- Extensão da rede cicloviária da cidade: **778 km**

No campo institucional, as atividades da Companhia encontram-se alinhadas às diretrizes da Prefeitura do Município de São Paulo e da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito - SMT, bem como ao Compromisso de Desempenho Institucional - CDI, instrumento de governança que estabelece metas e indicadores pactuados entre a Companhia e a Municipalidade.

No âmbito econômico-financeiro, a Companhia registrou prejuízo líquido de R\$ 412,9 milhões, influenciado principalmente pelo reconhecimento contábil de provisões relacionadas a contingências judiciais. Ao final do exercício, o patrimônio líquido apresentou saldo negativo de R\$ 546,5 milhões, refletindo resultados acumulados de exercícios anteriores e o reconhecimento dessas obrigações contingenciais.

I. APRESENTAÇÃO DA COMPANHIA

A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET é uma empresa de economia mista vinculada à Prefeitura do Município de São Paulo, constituída pela **Lei Municipal nº 8.394**, de 28 de maio de 1976, e dotada de personalidade jurídica de direito privado.

A Companhia tem como acionista majoritário a Prefeitura do Município de São Paulo e tem por finalidade prestar serviços voltados à gestão do sistema viário da cidade, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana e da segurança no trânsito.

Entre suas atribuições institucionais destacam-se o planejamento, a operação e o monitoramento da circulação viária, a implantação e manutenção da sinalização de trânsito, a fiscalização e o controle operacional do sistema viário, bem como o desenvolvimento de ações educativas voltadas à conscientização da população para um trânsito mais seguro.

A CET atua de forma integrada com os órgãos da administração municipal e demais entidades públicas envolvidas na gestão da mobilidade urbana, contribuindo para a implementação das políticas públicas voltadas ao transporte e à circulação na cidade de São Paulo. Foi designada como Entidade Executiva de Trânsito, em 30 de dezembro de 2021, por meio do Decreto Municipal nº 60.982/2021, quando passou a organizar também as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI no município de São Paulo.

No encerramento do exercício de 2025, a Companhia contava com **3.763 colaboradores**, distribuídos entre áreas técnicas, operacionais e administrativas responsáveis pela execução das atividades relacionadas à gestão do sistema viário da cidade (Fonte: CET/DPA-RH).

II. DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES E RESULTADOS

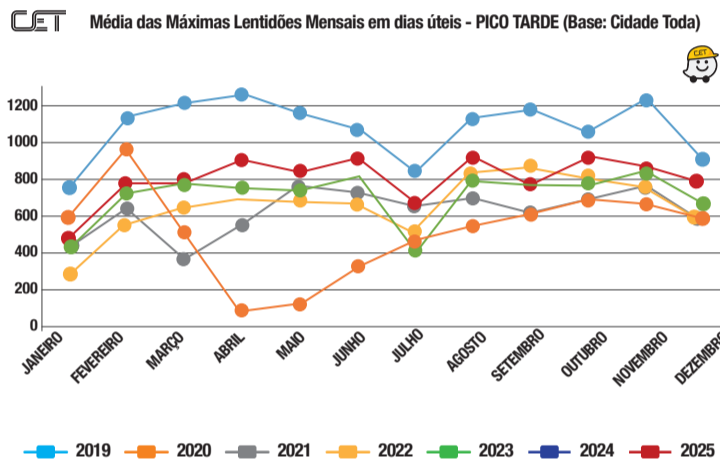
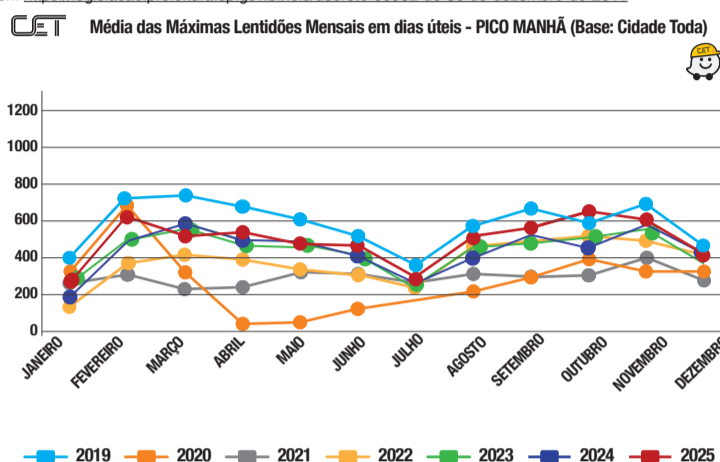
1. OPERAÇÃO DE TRÁFEGO

As equipes operacionais de campo e a Central de Operações da CET mantêm atuação ininterrupta, assegurando atendimento permanente à população e contribuindo para a mobilidade, acessibilidade e segurança viária no Município de São Paulo. Essas equipes atuam de forma integrada para organizar a circulação de pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas, com o objetivo de mitigar ocorrências de lentidão e manter níveis de fluidez compatíveis com os parâmetros operacionais definidos pela Companhia.

A Companhia de Engenharia de Tráfego é responsável pela operação do trânsito e pela avaliação e divulgação do desempenho da circulação viária, utilizando como indicador a extensão de lentidão. Com o avanço tecnológico e a parceria estabelecida com o Waze, a CET substituiu o método manual de coleta (Monitrans) pela medição automatizada fornecida pela plataforma. Esse novo método possui sensibilidade aproximadamente três vezes superior ao processo anterior e abrange toda a malha viária da cidade, totalizando cerca de 20 mil quilômetros. Os resultados de lentidão média, mensal e anual, segmentados pelos picos da manhã e da tarde, estão apresentados nos gráficos abaixo, alimentados pela tabela a seguir: (Fonte: CET/SET/GCO)

¹ Disponível em <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-8394-de-28-de-maio-de-1976>

² Disponível em <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-60982-de-30-de-dezembro-de-2021>



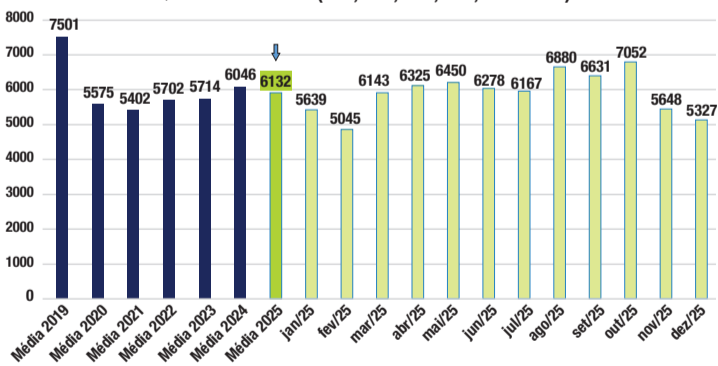
	Lentidão - Média das Máximas Lentidões Mensais - CET-WAZE (CIDADE TODA)																								Média Anual	Vias monitoradas (km)	
	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho		Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro				
	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde	Pico Manhã	Pico Tarde			
2019	396	759	718	1135	728	1215	662	1264	594	1161	510	1069	356	847	565	1127	661	1177	590	1059	685	1233	460	906	577	1079	Cidade
2020	323	594	673	961	320	515	36	87	45	122	118	334	168	474	208	547	295	615	387	689	320	667	327	611	268	518	Cidade
2021	243	425	311	643	224	367	234	550	323	753	310	727	254	654	304	698	287	611	300	694	395	764	272	573	288	622	Cidade
2022	133	286	367	556	415	647	388	705	333	696	295	678	226	522	458	830	477	878	504	821	493	767	405	593	375	665	Cidade
2023	250	435	488	719	550	783	467	748	463	736	411	816	186	411	454	792	476	772	499	774	553	831	366	669	430	707	Cidade
2024	181	324	495	685	577	862	484	706	479	819	415	820	267	609	394	645	524	755	450	767	572	972	415	788	438	729	Cidade
2025	270	478	614	773	516	804	534	910	470	846	468	917	290	673	504	926	557	776	649	923	602	858	412	772	490	805	Cidade

A análise das médias históricas de lentidão do ano de 2025 indica que os índices nos picos da manhã e da tarde, apesar de crescentes, permanecem inferiores aos observados no período pré-pandemia de COVID-19 (2020-2021). No exercício de 2025, a extensão média das máximas lentidões registrada **490 km no pico da manhã** e **805 km no pico da tarde** para toda a cidade, conforme dados obtidos pelo sistema CET/Waze.

O monitoramento contínuo da malha viária, realizado 24 horas por dia, possibilita a identificação tempestiva de interferências que impactam a circulação ou a segurança dos usuários, permitindo a adoção imediata de medidas corretivas pelas equipes operacionais. Para fins de demonstrativo institucional, em 2025 foram registradas **143.395 comunicações** provenientes dos municípios por meio do canal 156 da Prefeitura (**média de 11.949 registros mensais**). No mesmo período, as equipes operacionais registraram **74.693 remoções de interferências** nos Boletins de Atividades de Campo - BAC. Entre as principais ocorrências atendidas destacam-se veículos imobilizados, sinistros de trânsito, incidentes envolvendo caminhões com excesso de dimensão ou carga especial, ocorrências com produtos perigosos e tombamentos. (Fonte: CET/SET/GCO)

O Gráfico a seguir "Quantidades TOP 6" e a tabela das ocorrências mais atendidas pela CET, demonstram o trabalho operacional realizado na cidade, seguido da tabela que o alimenta:

Quantidades TOP6 (205, 206, 207, 302, 303 e 304)



Ocorrências Top 6	Média 2019	Média 2020	Média 2021	Média 2022	Média 2023	Média 2024	Média 2025	jan/25	fev/25	mar/25	abr/25	mai/25	jun/25	jul/25	ago/25	set/25	out/25	nov/25	dez/25	média
205 - Auto Moto ou Utilitário Imobilizado na Via	3862	2804	3010	3147	3097	3006	2817	2805	2627	2969	2996	2974	2777	2673	2923	2788	3176	2537	2563	2817
206 - Ônibus Imobilizado na Via	817	394	344	405	422	500	559	560	477	562	532	590	463	473	644	658	657	524	567	559
207 - Caminhão Imobilizado na Via	1279	1004	882	942	939	1020	973	950	830	959	1025	989	1000	957	1179	1005	1078	932	776	973
302 - Sinistro de Trânsito com Vítima	505	447	394	448	483	631	721	544	426	646	686	825	806	896	922	888	843	654	510	721
303 - Sinistro de Trânsito sem Vítima	960	857	715	694	700	811	965	715	631	923	977	972	1102	1060	1102	1167	1190	906	835	965
304 - Atropelamento	78	69	58	67	73	80	97	65	54	84	109	100	130	108	110	125	108	95	76	97
Total Geral	7501	5575	5402	5702	5714	6046	6132	5639	5045	6143	6325	6450	6278	6167	6880	6631	7052	5648	5327	6132

Dando prosseguimento, outra atividade de relevância e grande empenho das equipes operacionais são os atendimentos aos eventos na cidade de São Paulo. Em atendimento ao objeto social da Companhia e à Lei Municipal 14.072/2005³ - Lei de Eventos, que autoriza a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET a cobrar pelos custos operacionais de serviços prestados em eventos relativos à operação do sistema viário, para atender a esta crescente demanda são realizadas várias ações voltadas à gestão do sistema viário, incluindo avaliação, planejamento, autorização, acompanhamento, operacionalização e execução de EVENTOS com diferentes níveis de impacto no sistema viário. Essas atividades abrangem:

- **Concentrações Públicas:** shows, desfiles, blocos e festividades que demandam análise técnica e medidas operacionais específicas.
- **Autorizações Especiais:** circulação de veículos com dimensões ou características diferenciadas, mediante condicionantes técnicas.
- **Ocorrências Especiais:** concretagens, mudanças, podas de árvores e sinistros com cargas perigosas ou tombamentos.

Complementarmente à Lei de Eventos, a Companhia também realiza análise, autorização, operacionalização, fiscalização e monitoramento de **obras na via pública** (classificada como eventos na referida legislação), garantindo conformidade técnica, segurança e mitigação de interferências na mobilidade da cidade.

³ Disponível em <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14072-de-18-de-outubro-de-2005/>

Essas operações, além de receita própria acessória à Companhia, asseguram a eficiência da circulação e acessibilidade, gerando benefícios diretos e indiretos ao município, preservando a mobilidade em todas as regiões da cidade. Na tabela a seguir são apresentados os registros do quantitativo de EVENTOS no ano de 2025:

Tipo de EVENTO	Total acumulado 2025
Concentrações Públicas - tipo 11	3.348
Autorizações Especiais - tipo 14	2.335
Ocorrências Especiais Programadas - tipo 15	10.567
Obras - tipo 24 - Cadastradas (- 95.24 Nfe Única)	40.699
Total Realizado	56.949
Total de eventos cobráveis	47.923
Isentos	3.660
PMSP e CET	809
Estratégicos	762
Cancelados /Não Autorizados/Sem Acompanhamento /Rotina	3.795
Total de eventos não cobráveis	9.026

Fonte: CET/GEV

Como exemplos de eventos do tipo **Concentrações Públicas** pode-se elencar: Carnaval de Rua e do Sambódromo, GP São Paulo de Fórmula 1 em Interlagos, SP E-Prix no circuito Anhembi, grandes shows e festivais (como *Lollapalooza* e *CXXP*), Réveillon na Avenida Paulista, Virada Cultural, jogos esportivos nos estádios e arenas multiuso, feiras corporativas. Tais atividades demandam análises de impacto viário, definição de condicionantes operacionais, elaboração de planos de circulação e monitoramento em tempo real, dado seu elevado potencial de interferência na malha viária.

³ Disponível em <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14072-de-18-de-outubro-de-2005/>

No âmbito dos eventos do tipo **Obras na Via Pública**, destacam-se intervenções metroviárias, requalificações de corredores de ônibus, recuperação estrutural de pontes e viadutos, construção de piscinões, contenção de córregos e o programa municipal de recapeamento, todas exigindo avaliação técnica, definição de medidas mitigadoras, fiscalização de campo e acompanhamento operacional contínuo. A CET atua de forma integrada no planejamento e na gestão dessas atividades, realizando análise técnica dos pedidos, emissão de **Autorizações e Termos de Permissão de Ocupação da Via (TPOV)**, além de monitoramento e intervenções operacionais nas áreas impactadas.

A atuação do corpo técnico e operacional da Companhia assegura a manutenção dos níveis adequados de acessibilidade, segurança, fluidez e mobilidade para todos os usuários da infraestrutura viária, incluindo o turista nacional e internacional nesta equação, bem como gera impacto socioeconômico positivo à cidade conforme divulgado pela SPTuris (disponível em: <https://observatorioideturismo.com.br/>).

2. SEGURANÇA VIÁRIA

Em atendimento à segunda **Década da Segurança Viária 2021-2023**⁴ da Organização das Nações Unidas-ONU, ao **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito-PNATTRANS** (Lei Federal nº 13.614/2018⁵), e ao **Plano de Segurança Viária- PSV - Vida Segura** da PMSP (Decreto Municipal nº 58.717/2019⁶), a CET contribui, no que tange ao seu escopo, para redução do número de mortes na cidade. Cabe ressaltar que a segurança viária é eixo transversal das atividades da CET e, para alcançar resultados almejados, exige atuação conjunta de diversos órgãos municipais, estaduais e federais (ex.: socorro e atendimento às vítimas; condições do sistema viário; legislação, regulamentação e normatização; fiscalização envolvendo o condutor e o veículo).

Em 2025, a Companhia prosseguiu orientando suas estratégias à **redução de sinistros e vítimas fatais**, alinhada às diretrizes da **SMT/PMSP** e ao **Programa de Metas - PdM 2025-2028**⁷. Entre as metas, com participação direta ou indireta da CET, destaca-se a **Meta 46** (implantação de 200 km de faixas azuis para motociclistas), voltada à mitigação de ocorrências com esse modal. Esta meta está incluída no **Compromisso de Desempenho Institucional - CDI 2025**, onde a CET prioriza ações direcionadas aos **usuários vulneráveis**, especialmente **pedestres, ciclistas e motociclistas**, por meio de intervenções de engenharia, operação, fiscalização e educação de trânsito, monitoradas como produtos e/ou indicadores de desempenho do CDI. Destacam-se as seguintes ações/programas:

- **PROJETO FAIXA AZUL:** este projeto tem como objetivo disciplinar e melhorar a segurança dos motociclistas e a circulação dos demais veículos, minimizando situações de risco e conflito entre motociclistas e demais condutores. Trata-se de sinalização experimental, cuja implantação foi autorizada pela SENATRAN, por meio das Portarias 119/22, nº 1.015/22, 942/23, 318/24, 675/24, e 217/25. Aplica-se a vias que apresentam lentidões no trânsito e volume significativo de motociclistas circulando entre faixas. O ano de 2025, foi finalizado com a implantação de **232,7 km**, em **46 vias** na cidade com a sinalização do projeto de faixa azul, lembrando ainda que o projeto Faixa Azul foi premiado em 2022 pela SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito, com o primeiro lugar na Categoria VIII - Órgãos Integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) dos Municípios. A criação do prêmio SENATRAN tem como objetivo incentivar a sociedade brasileira à produção técnica, científica e artística de trabalhos voltados ao tema Segurança no Trânsito. (Fonte: GPV).

⁴ Disponível em <https://www.no.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

⁵ Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm

⁶ Disponível em <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58717-de-17-de-abril-de-2019>

⁷ Disponível em <https://programademetas.prefeitura.sp.gov.br/>

continua →



Esta publicação é certificada pelo Estadão, e foi publicada na página de Relação com o Investidor, o Estadão RI. Sua autenticidade pode ser conferida no QR Code ao lado ou pelo site: <https://estadaori.estadao.com.br/publicacoes/>

★ continuação

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

• **FRENTE SEGURA/BOX DE MOTOS:** este projeto tem o objetivo de reduzir o índice de sinistros envolvendo motos e consiste em criar espaço exclusivo para motociclistas em cruzamentos semaforizados, junto à linha de retenção, gerando uma área de acomodação à frente dos demais veículos, o que favorece a segurança na saída do tempo verde do semáforo, bem como a visibilidade entre pedestres e motociclistas. Em 2025, foram implantados **110 novos boxes de motos**. (Fonte: SET/GPO).

• **PROJETOS DE MINIRROTATÓRIAS:** este projeto tem o objetivo de reduzir o índice de sinistros, com a indução da redução da velocidade, melhorando a visualização dos veículos em aproximação, quando na chegada de um cruzamento, direcionando os veículos a realizar uma rotatória antes de seguir seu destino. Em 2025, foram implantadas **43 novas rotatórias**. (Fonte: SET/GPO).

• **NOVAS FAIXAS DE PEDESTRES:** este projeto tem o objetivo de orientar e melhorar a segurança dos pedestres na travessia viária, bem como uma melhor visualização por parte dos motoristas da travessia dos pedestres. Em 2025, foram implantadas **2.853 novas faixas de travessia**. (Fonte: SET/GPO).

• **PROGRAMA ÁREAS CALMAS:** O objetivo deste projeto é a redução de sinistros de trânsito em uma determinada área, por meio de uma redução da velocidade veicular, alterações de geometria, implantação de sinalização, ampliação de passeios/estreitamento de pista. Em 2025, foram implantados os projetos executivos de obras da **Área Calma São Miguel** por empresa contratada por SMT. Conforme compromisso assumido, foram elaborados projetos funcionais do Centro/Sé e Centro/República (projetos executivos de obras elaborados por empresa contratada por SMT). Adicionalmente, os projetos funcionais e relatório da **Área Calma Largo Treze** foram elaborados pela CET, para posterior desenvolvimento dos projetos básicos pela SMT. Encontra-se em elaboração estudos e propostas das **Áreas Calmas Bela Vista e Penha**. Cabe lembrar que este Programa venceu o Prêmio SENATRAN 2023, Categoria V - Implementação de Iniciativas, Soluções Tecnológicas e/ou Projetos Relacionados à Infraestrutura Urbana. (Fonte: SPP/GID).

• **PROGRAMA ROTAS ACESSÍVEIS:** As Rotas Acessíveis têm como principal objetivo tornar os trajetos mais seguros e autônomos às pessoas com deficiências e com mobilidade reduzida, tornando os deslocamentos mais acessíveis e garantindo a equiparação de oportunidades para todos. Em 2025, foram elaborados projetos executivos de obras por empresa contratada pela SMT referente às **Rotas Acessíveis Barra Funda, Marechal Deodoro, Ipiranga, Linha Azul** (Vila Mariana) e **Centro**, onde também foram implantadas as botoeiras sonoras pelo contrato PPP. As implantações de botoeiras sonoras estão sendo executadas pelos serviços prestados pela Concessionária Iluminação Paulistana SPE S.A., sob gestão da Agência Reguladora de Serviços Públicos do Município de São Paulo - SP Regula, por meio de Parceria Público-Privada - PPP. Desde 2025 estão sendo priorizadas as implantações das **botoeiras sonoras pela PPP em 12 Rotas Acessíveis (dentro do minialém viário):** República, Santa Cecília, Luz, Bela Vista, Consolação, Paulista, Barra Funda 2, Sumaré, Mirandópolis, Itaim Bibi, Belenzinho e Vila Prudente. Para conhecimento, posteriormente serão priorizadas outras **9 Rotas Acessíveis:** Brooklin, Largo Treze de Maio, Chácara Santo Antônio, Interlagos, Campo Limpo, Guaianases, São Miguel, Parada Pinto e Vila Maria, porém ainda sem previsão de implantação. Cabe ressaltar que essas **21 Rotas Acessíveis já possuem projetos funcionais** de piso táteis e de ajustes de guias rebaixadas elaborados pela CET. (Fonte: SPP/GID)

• **PROGRAMA DE SEGURANÇA/ MOBILIDADE EM PONTOS CRÍTICOS:** As gerências operacionais, indicaram 2 pontos críticos por departamento de engenharia de campo, baseados nos sinistros de trânsito registrados no período de 2015 a 2025 (Fonte: DETRAN Infosiga), para análise e proposição de ações operacionais e medidas de engenharia, visando minimizar e/ou eliminar as prováveis causas de sinistros de trânsito. Para o ano de 2025 foram trabalhados **54 pontos críticos** onde, após análises, foram elaborados **108 projetos de sinalização viária** além de **ações operacionais**. (Fonte: SET/GPO)

• **AVALIÇÃO E AJUSTES DOS TEMPOS SEMAFÓRICOS DE TRAVESSIAS MELHORANDO A SEGURANÇA VIÁRIA E MOBILIDADE:** Cada gerência operacional, por meio de seus departamentos responsáveis pelos semáforos, indicou 1 (um) Corredor Estratégico para que fossem realizadas as revisões semaforizadas dos tempos de travessia de pedestres, totalizando para 2025 a análise dos tempos de pedestres de **8 Corredores**. Estes corredores foram definidos tendo como base o índice de sinistros de trânsito registrados no período de janeiro de 2021 a dezembro de 2024 (Fonte: DETRAN-Infosiga). Os Corredores definidos para a revisão foram os seguintes: Av. Luís Dumont Villares, Av. Sumaré, Av. Vila Ema, Av. Sen. Teotônio Vilela, Av. Eng. Luís Carlos Berrini, Av. Tancredo Neves, Av. Paranaguá e Av. Vital Brasil. Foram analisados os tempos semaforizados de **106 cruzamentos**, com **224 travessias de pedestre** sinalizadas com Grupos Focais específicos para pedestre, além da funcionalidade das **136 botoeiras para pedestre**. (Fonte: SET/GPO).

• **AÇÕES E CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO:** Na cidade de São Paulo, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e de Transporte-SMT e a Secretaria Executiva de Mobilidade e Trânsito-SEMTRA, por intermédio da CET, preocupadas com a segurança viária, realizam ações de educação de trânsito em busca de conscientizar a sociedade, com vistas à internalização de valores que contribuem para a criação de um ambiente favorável ao atendimento de seu compromisso com a "valorização da vida" focando o desenvolvimento de valores, posturas e atitudes, no sentido de garantir o direito de ir e vir dos cidadãos. Destacam-se:

• **Movimento Maio Amarelo:** Esta é uma ação coordenada entre o Poder Público e a Sociedade Civil, realizada durante todo o mês de maio. A CET apoia esse movimento, por tratar-se de ato multissetorial que envolve todos os segmentos sociais a assumir comportamentos mais seguros no trânsito, que hoje mata e sequela milhões em todo o mundo. Coloca em pauta o tema segurança viária, mobilizando toda a sociedade, envolvendo os mais diversos segmentos: órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, federações e sociedade civil organizada para engajar-se em ações educativas e preventivas nas mais diferentes esferas, chamando a atenção para o alto índice de mortes e feridos no trânsito, e conscientizar a população em busca da redução dos sinistros, fazendo com que cada "ator do trânsito" tenha como premissa a preservação da sua própria vida e a dos demais cidadãos(Fonte: SME/GMC);

• **Ações presenciais ou on-line:** atendimento a aproximadamente 9.820 participantes.

• **X (Twitter):** Impacto Total: 64.596.627

• **Instagram:** Impacto Total: 3.990.554

• **Facebook:** Impacto Total: 1.763

• **Semana da Mobilidade:** Anualmente, entre 18 e 25 de setembro, é celebrada a Semana Nacional da Mobilidade, que celebra o Dia Mundial sem Carro (22 de setembro). Ao longo de todo o ano, os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito se empenham na realização de ações de educação, fiscalização e engenharia, com vistas à mobilidade segura, acessível e ambientalmente sustentável. Nessa semana, as ações são intensificadas, cujo objetivo visa à reflexão sobre a forma como nos deslocamos nas vias. Visa, com as campanhas e ações educativas, informar, orientar e reduzir sinistros com as pessoas no trânsito na cidade de São Paulo, bem como melhorar a comunicação com a população por meio de iniciativas que incentivam mudanças de comportamentos no trânsito tanto por parte de pedestres quanto de motoristas, contribuindo assim para a segurança de todos que circulam nesta cidade de São Paulo, em particular, nas vias com alta demanda de pedestres e veículos (Fonte: SME/GMC);

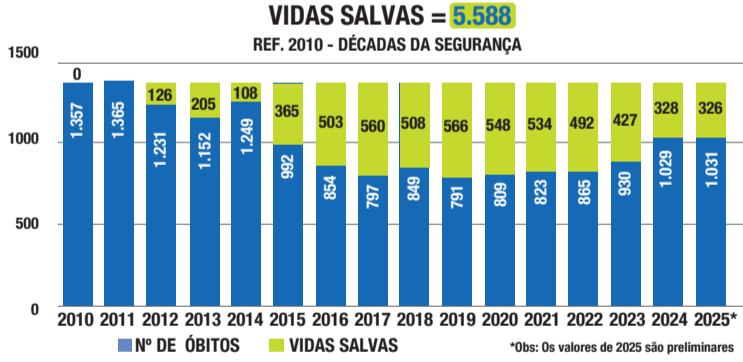
• **Ações presenciais ou on-line:** atendimento a aproximadamente 6.990 participantes.

3. BALANÇO DAS VIDAS SALVAS

Muitos fatores contribuem para a ocorrência dos sinistros, sejam eles sem vítimas ou com vítimas feridas e até fatais. A ABNT NBR 10697:2020 estabelece que devem ser considerados óbitos de trânsito, apenas aqueles ocorridos em até 30 dias após a ocorrência do sinistro.

Os dados disponíveis em 19/02/26 revelam que em 2025, **1.031 pessoas morreram** em consequência de sinistros de trânsito. Esse número nos mostra uma elevação com relação aos anos anteriores, por resultar no índice de **8,66 mortes por 100 mil habitantes** em dezembro de 2025. Considerando a régua inicial antes da primeira Década de Segurança Viária da Organização das Nações Unidas - ONU, 2010, a Companhia demonstra que, por meio das suas ações técnico-operacionais, e ações em conjunto com outros órgãos da PMSP, do Governo Estadual e Federal, tem em seu escopo o comprometimento na busca constante para a redução do número de sinistros, principalmente de mortes no trânsito da cidade.

Cabe esclarecer que os dados de óbitos são obtidos no site INFOSIGA do governo estadual. Nesse site os dados são publicados mensalmente, sendo que os números referentes aos meses e até mesmo aos anos anteriores, podem sofrer pequenas alterações. Assim, a depender da data de consulta ao site INFOSIGA, como resultado de investigação mais minuciosa de diversos fatores (ex: causa mortis, data do óbito, local do sinistro) pode-se observar ligeiras alterações nos números anteriormente divulgados no site. A partir dos dados obtidos, com a premissa de que várias ações têm sido adotadas visando melhorar a segurança viária, podemos inferir que, apesar do aumento sistemático da frota de veículos, especialmente a de motocicletas, no ano de 2025 foram **salvas 326 pessoas**, com o comprometimento na busca de melhores resultados, temos até o momento **5.588 vidas salvas, acumulado** no período de 2011 a 2025, tendo como referência 2010, conforme demonstra o gráfico a seguir:



Fonte: INFOSIGA em 19/02/2026.

4. MOBILIDADE ATIVA - REDE CICLOVIÁRIA

A Cidade de São Paulo tem mais de **12 milhões de habitantes** e a frota veicular registrada em dezembro de 2024 é de **9.748.457**, sendo **50.717 ônibus** e **1.563.156 motocicletas** (16,04% do total), segundo registros do Ministério dos Transportes. A malha viária conta com cerca de **20 mil quilômetros** e **778,0 km de Rede Cicloviária** (dez.2025). Atualmente, rede cicloviária, faixas exclusivas de ônibus, transportes por aplicativos e milhares de motocicletas, que não faziam parte do cenário urbano há 49 anos quando da criação da CET, compartilham o sistema viário da cidade, propiciando um deslocamento harmônico para os diferentes usuários.

No ano de 2025, deu-se continuidade aos estudos da malha cicloviária da Cidade de São Paulo, com o objetivo estratégico de estimular a mobilidade ativa, de maneira segura, para incentivar a população a utilizar este tipo de modal (bicicleta), garantindo a funcionalidade e sua conectividade, estimulando a multimodalidade e colaborando com o tema "sustentabilidade" na Cidade. Neste sentido, há um alinhamento entre as ações da SMT e a CET, onde a CET segue o Planejamento Cicloviário da expansão da malha alinhado ao Programa de Metas da PMSP. Este planejamento consiste na contínua avaliação e levantamento da malha existente, elaboração de estudos de viabilidade técnica para expansão, considerando os pilares da Rede Cicloviária: conectividade, linearidade, intermodalidade, funcionalidade e segurança, bem como a classificação viária (hierarquização viária), vias com prioridade para o transporte coletivo; política de estacionamento e a determinação da tipologia a ser adotada (ciclovia/ciclo faixa/calçada partilhada).

No Plano de Metas-PdM - da PMSP 2025/2028 - **Meta 45 - Atingir 1000 km de malha cicloviária**, estimulando uma mobilidade que contribui para a preservação ambiental e promove a qualidade de vida, que alinhado ao **Compromisso de Desempenho Institucional** - CDI, foi estabelecido à CET, a elaboração de **158,0 km de projetos de ciclovias/ciclofaixas**, entre 2025-2028. Somente no ano de 2025 foram elaborados **151,12 km de projetos funcionais** de ciclovias/ciclofaixas.

O Programa Permanente de Manutenção de Malha Cicloviária, iniciado em novembro de 2023, tem como objetivo prolongar a vida útil das estruturas já implantadas. Até então, a manutenção das estruturas fazia parte do Programa de Reparo de Ruas da PMSP. Como a ciclofaixas e ciclovias possuem características diferentes, necessita atendimento especializado. Entre janeiro e dezembro de 2025 foram realizadas **manutenções em 75,8 km de estruturas cicloviária**.

5. EDUCAÇÃO, TREINAMENTO E COMUNICAÇÃO

O Centro de Treinamento e Educação de Trânsito - CETET, foi criado em 1980, com a finalidade de ministrar ações de educação para o município da cidade de São Paulo e para o público interno à Companhia. É por meio dele que a CET se tornou referência em educação de trânsito. O Centro passa por atualizações constantes quanto à metodologia e aplicação de ações educativas para os mais diferentes públicos-alvo. São atividades presenciais, híbridas e a distância que compõem há anos a educação disponível a todos os municípios da cidade de São Paulo. O número de pessoas atendidas em 2025 foi subdividido em:

• Atividades Educativas de **Artes Cênicas**, incluindo ações na Rua: **59.946 participantes**

• Atividades para **Condutores** (incluindo **ciclistas e motociclistas**): **19.599 participantes**

• Atividades para **Público Escolar** e Pessoa **Idosa** e com **Deficiência**: **39.199 participantes**

• Cursos em **EaD** (público externo): **2.952 participantes**

• **15º Prêmio CET: 11.849 participantes**

• **Portal Interativo: 335.517 acessos**

• **Treinamentos internos** (EaD e presencial): **11.189 participantes**

• **Biblioteca CET: 22.889 publicações**, sendo pouco mais de **5.000 publicações da própria companhia** (notas e boletins técnicos, por exemplo). Obs. Não há registros de dados de acesso, pois encontra-se fechada por questões técnicas.

As atividades e Programas que compõem a Educação e Treinamento são realizadas presenciais, modo *on-line*, virtuais e EaD, eventos extraordinários e complementares, atendendo ao público externo e interno da Companhia; pessoas de todas as idades (da Ed. Infantil ao Idoso); pedestres, ciclistas e condutores; pessoas com ou sem deficiência.

Estas ações possibilitaram que a Educação e o Treinamento, em 2025 atingissem, de forma direta, **144.734 participantes**. Além disso, os conteúdos do **Portal da Educação** obtiveram **335.517 acessos**. O empenho em educação reverbera, a curto prazo, na difusão de conhecimento sobre segurança e trânsito, mas também, em uma postura mais consciente para um trânsito mais seguro e humano para todos. (Fonte: SME/DUC).

6. SINALIZAÇÃO E IMPLANTAÇÃO

Foram realizados os serviços de execução de sinalização viária (Implantação e/ou manutenção), nas modalidades descritas (Fonte: SSI/DGS):

• Horizontal-pintura de solo (Extrudado, Hot-Spray, Tinta Frio, Metilmetacrilato, Película Refletiva): **687.945 m²**;

• Vertical-placas (Regulamentação, Advertência, Orientação, Indicativas): **46.918** placas+colunas/braços/pórticos;

• **Dispositivos Auxiliares** e de proteção (tachas, tachões, prismas, elementos separadores de pista, gradis, defensas): **Prismas: 26 un.; Tachas: 75.735 un.; Tachões: 51.375 un.; Defensas: 7.008 m²**;

• **Lombadas: 640 un. - Lombo faixas: 17 un.**;

• Placas de **Logradouro: 24.842 un.**;

• Câmeras **CFTV**-Fornecimento de câmeras IP PTZ tipo domo (com licença de software, braço de sustentação e os insumos necessários para fixação de 6 a 15 metros ou torres de 30 metros em poste metálico ou poste de concreto ou teto de túneis);

• **124 câmeras**;

• Rede de **dutos em MND + MD: 30.692 m.**;

• Fornecimento de **substituição de cabo óptico** em rede subterrânea - **122.038 m**.

• Detector de Altura - Manutenção em **25 detectores** de altura implantados em 2024/2025.

A produção de sinalização executada em 2025 também atendeu à **demanda de zeladoria** e Programa do Plano - PdM - de Metas (PMSP) e do CDI, com ações da área de sinalização, tais como: Faixa Azul, Sinalização de Solo - Recape, Ciclovia, Faixa Exclusiva de Ônibus, Minirrotatórias, Box de Motos, Novas Faixas de Pedestres.

A **Dotação** utilizada para execução desses serviços foi de **R\$ 173.369.162** (cento e setenta e três milhões, trezentos e sessenta e nove mil e sessenta e dois reais), bem como para aquisição de materiais de estoque do Almoxarifado de Sinalização, para execução de projetos com equipes próprias.

Outro fator importante a ser lembrado é que a área de Sinalização é a responsável pelo **recebimento, triagem, estocagem, reutilização** e principalmente pela **recuperação dos materiais relativos à sinalização viária** provenientes da retirada das vias públicas da Cidade de São Paulo, por equipes próprias da CET e/ou contratadas por motivo de abaloamentos, alterações da sinalização do viário, vandalismo e atualização da sinalização, através do trabalho de recuperação e/ou readequação dos equipamentos de sinalização viária, começando pelo custo de fabricação versus a compra de terceiros, o que nos traz uma **economia em 2025 de R\$11.740.672,40 com a reutilização** (Fonte: SSI/GHV/DHV-3). Não se pode deixar de mencionar o ponto de vista **ecológico-sustentável**, a reutilização de materiais que a princípio seriam totalmente descartados, bem como viabiliza a agilidade da sua disponibilização às equipes de sinalização de campo que na maioria das vezes necessitam das placas para atender às demandas imediatas por motivos de segurança viária. Além dos benefícios apresentados neste tópico, tal ação está diretamente alinhada com os objetivos de sustentabilidade da empresa (ODS 03; 06; 09; 11; 12; 13).

Informamos também o desenvolvimento do "Sistema de Alimentação por Energia Solar Fotovoltaica para alimentação de câmeras de monitoramento, com transmissão de imagens por antenas de rádio e contador de bicicletas", projeto este elaborado pela própria área de Sinalização da Companhia, para o fornecimento e instalação do Sistema de **Energia Solar para alimentação elétrica** do conjunto de **Câmera de Monitoramento e Rádio Transmissão** e dos **Contadores de Bicicletas** instalados nas ciclovias do município de São Paulo.

Esses projetos e trabalhos, continuam sendo executados em 2025, sempre à procura de atualizações tecnológicas e expansão do sistema.

Observa-se que os serviços da **Sinalização Semafórica foram transferidos para a SP-Regula**, com concessão à Ilumina-SP (PPP) a partir de 01/09/22, cabendo à CET atividades de planejamento e coordenação das atividades de implantação; a elaboração dos estudos semaforizados de programação; acionamentos para ações de manutenção etc.

7. GOVERNANÇA CORPORATIVA

Em cumprimento à Lei das Estatais (Lei Federal 13.303/2016*) e demais dispositivos legais e normativos, a Governança Corporativa da CET tem como principal atribuição, verificar se a empresa atua de acordo com a legislação em vigor, e se a Companhia vem cumprindo as regras e procedimentos internos na administração de todos os seus contratos e demais instrumentos normativos. No ano de 2025, a área de Governança secretariou: **04 Assembleias** Gerais de Acionistas - AGE, **09 reuniões do Comitê de Elegibilidade** - CE, **14 reuniões do Conselho Fiscal** - CF, **26 reuniões do Conselho de Administração** - CONSAD, **07 reuniões do Comitê de Auditoria Estatutário** - CAE e **61 reuniões de Diretoria** e fez, dentre outras atribuições, o constante acompanhamento de dados indicadores para auxiliar diversas áreas da CET. (Fonte: GGC)

Outras atividades vinculadas à governança são a gestão de riscos, a divulgação constante e treinamento dos empregados do **Código de Conduta e Integridade** da CET e a disponibilização do **Canal de Denúncias** (que teve início em 2020). No ano de 2025, a Companhia recebeu e deu andamento à análise de **41** solicitações enquadradas no escopo do Canal.

Por fim, visando ao cumprimento de metas de transparência e publicidade das informações a seus stakeholders, foram disponibilizados na Internet no site CET: na página "**Acesso à informação/Institucional**" e na Intranet (rede interna à Companhia) os materiais referentes aos instrumentos de Governança Corporativa. Ainda em atendimento ao estabelecido à referida legislação, a Companhia de Engenharia de Tráfego elaborou e publicou em 2025 a **Carta Anual de Governança Corporativa e Políticas Públicas** referente ao ano de 2024. Os resultados que compõem a Carta de Governança referente ao exercício de 2025 estão em fase de apuração e divulgados oportunamente.

Ainda no âmbito de suas atribuições, a área de governança deu ciência da aprovação do Relatório de Acompanhamento do CDI 2024 e da recomendação encaminhada pelo COGEAI aos órgãos estatutários em 20 de outubro de 2025, por meio do SEI nº 6017.2025/0012851-9 e dada ciência à alta administração da Companhia conforme procedimentos padrão.

* Disponível em: https://planalto.gov.br/ccivil_3/ato2015-2018/2016/lei/13303.htm

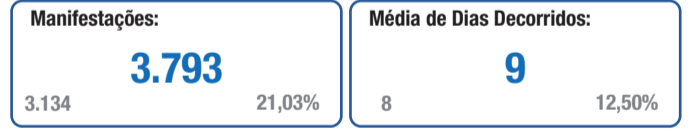
8. OUVIDORIA

A Ouvidoria é o meio de comunicação entre o usuário do serviço público (cidadãos, empresas e colaboradores da companhia) e a CET, tem como objetivo promover a cidadania, ampliando a participação do município e o controle social, visando à melhoria dos serviços prestados pela CET.

Dentre as atribuições da Ouvidoria, destaca-se a incumbência de receber a manifestação protocolada pelo município, examinar, tramitar para a área competente e retornar ao interessado com a resposta. Desta forma, é possível que a CET avalie ou reavalie, criteriosamente, a solicitação do cidadão e, sempre que necessário, adotar medidas corretivas e preventivas com a finalidade de prestar um serviço célere e eficiente.

8.1. Relatório das Manifestações na Ouvidoria

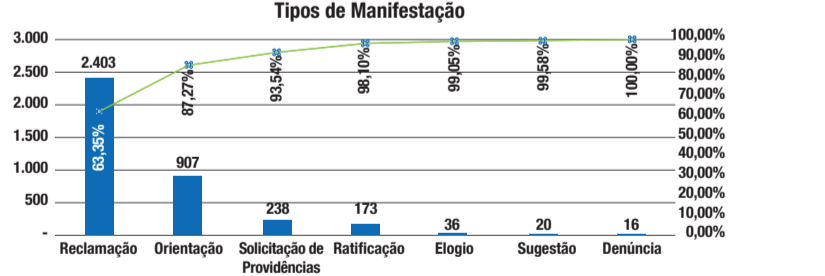
O ano de 2025 finalizou com **3.793 manifestações** protocoladas na Ouvidoria, um **aumento de 659 (21,03%)** manifestações em comparação com o ano de 2024. Diante dessa maior interação entre o município e a CET em virtude da disponibilidade dos diversos canais de comunicação, o tempo médio de resposta aumentou de 8 dias (2024) para **9 dias (2025)**.



Fonte: Ouvidoria CET

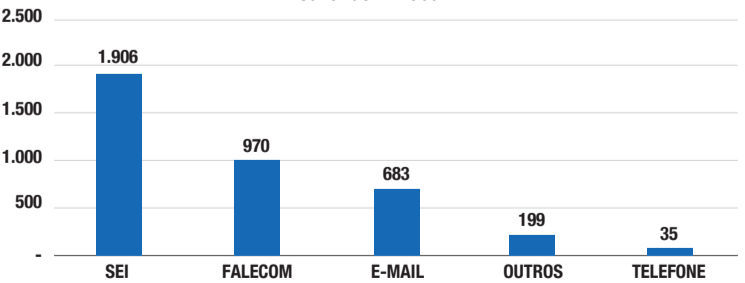
De acordo com o artigo 16, da Lei Federal nº 13.460 de 26 de junho de 2017, que dispõe sobre participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública, a "ouvidoria encaminhará a decisão administrativa final ao usuário, observado o prazo de trinta dias, prorrogável de forma justificada uma única vez, por igual período". Sendo assim, com um tempo médio de 9 dias de resposta ao município, verifica-se que a CET demonstra agilidade para análise e conclusão das manifestações recebidas.

Dentro da classificação "tipos de manifestações", **63,35%** foram cadastradas como reclamações, enquanto **23,91%** foram tratadas como orientações feitas pela Ouvidoria aos municípios. A somatória destes dois tipos de manifestações totaliza 87,27% das demandas recebidas.



Fonte: Ouvidoria CET

A Ouvidoria possui diversos canais de entrada dos quais o Sistema Eletrônico de Informação da Prefeitura da Cidade de São Paulo - SEI - representou **50,25%**, para registro das diversas manifestações dos municípios em 2025. O segundo canal de entrada é o *Falecom*, formulário disponível no site da Companhia.

Canal de Entrada


Fonte: Ouvidoria CET

Nesse recorte de **1.149 manifestações** respondidas diretamente pela Ouvidoria, apresentado pelos gráficos a seguir, demonstra que **30,29%** das manifestações não precisaram ser internalizadas às áreas técnicas da Companhia.

continua →



Esta publicação é certificada pelo Estadão, e foi publicada na página de Relação com o Investidor, o Estadão RI. Sua autenticidade pode ser conferida no QR Code ao lado ou pelo site: <https://estadaori.estadao.com.br/publicacoes/>



COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

CNPJ 47.902.648/0001-17



★ continuação

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

Sumário Executivo		
Meta	Cumprimento	Observação
Resultado Econômico	Atingido	A empresa apresentou rob de R\$ 345.768 mil, frente à meta de 286.223 mil.
Resultado Financeiro	Atingido	A CET apresentou geração de caixa de R\$ 59.930 mil frente à meta de R\$ 8.373 mil.
Meta Pessoal	Atingido	A empresa cumpriu a meta de relação ao quantitativo e às despesas com pessoal.
Plano de Investimentos	Não Satisfatório	A entidade cumpriu um dos seus 3 itens do plano de investimentos.
Produtos	Satisfatório	A empresa logrou êxito em todos os quatro produtos apresentados.
Indicadores	Satisfatório	Dos quatro indicadores apresentados, a empresa logrou êxito em três deles.

(Fonte: GGC)

Referente à tabela, pode-se verificar que a Companhia teve resultados positivos em todas as metas pactuadas, excetuando-se o item "PLANO DE INVESTIMENTOS" cujo resultado aparece como "não satisfatório", com a observação de COGEAI de que "a entidade cumpriu um dos seus três itens do Plano de Investimento". Esclarecemos que, neste quesito, o plano tático previu ações em 3 áreas de atuação: (i) veículos/equipamentos; (ii) informática; e (iii) benfeitorias nos postos de trabalho. Em virtude de prazos processuais advindos da legislação que versa acerca do tema, houve um atraso do início dos contratos e, por consequência, das execuções no que tange às ações de informática e às obras nos postos de trabalho, cujas realizações se estenderam pelo ano 2025. Na mesma tabela, apontou-se que no item "INDICADORES", cujo resultado foi "Satisfatório" com a observação de que "dos quatro índices apresentados, a empresa logrou êxito em três deles". Esclarecemos que o plano tático previa os seguintes itens: (i) tempo médio de disponibilidade da equipe operacional em campo; (ii) quantidade de pessoas atendidas em educação de trânsito; (iii) produção de Sinalização viária em m²; e (iv) índice de mortos a cada 100 mil habitantes. O indicador não atingido se refere à meta de 4,5 óbitos por 100 mil habitantes, cujo resultado apurado no CDI de 2024 foi de 8,6. O referido índice atende à Meta 39 do Plano de Metas (PdM) 2021-2024 da Prefeitura, que ao longo do exercício foi extinta na revisão do referido PdM. Cabe esclarecer que o índice estipulado é altamente desejável, no entanto audacioso, não podendo ser atribuído unicamente à atuação da CET. Para salvar vidas no trânsito há um conjunto de ações que necessitam desde a adesão dos usuários até o envolvimento de diversos órgãos e entidades, tanto nos níveis municipais, estaduais e federais, tais como condições físicas e estruturais do sistema viário incluindo as calçadas, tempo de socorro às vítimas e disponibilidade de leitos, legislação e regulamentação que ordenem o trânsito e seus atores, fiscalização de alcoolemia/drogas ilícitas, inadequação do condutor (ex.: habilitação) ou irregularidades do veículo, comportamento inseguro dos usuários (Ex: rachas).

Ao final do ciclo do **CDI 2024**, JOF exarou o seguinte parecer de encaminhamento no processo SEI que trata do assunto: "que o Relatório de Acompanhamento seja encaminhado à CET para que possa tomar as seguintes providências: (i) que seja dada a devida publicidade ao relatório; (ii) que seja dada ciência do conteúdo e das recomendações aos órgãos estatutários (Diretoria Executiva, Conselho de Administração e Conselho Fiscal); e (iii) demais providências que entenderem cabíveis" e deliberou **pela aprovação, acompanhando a recomendação do COGEAI**. Todas as providências solicitadas foram devidamente executadas pela CET tempestivamente.

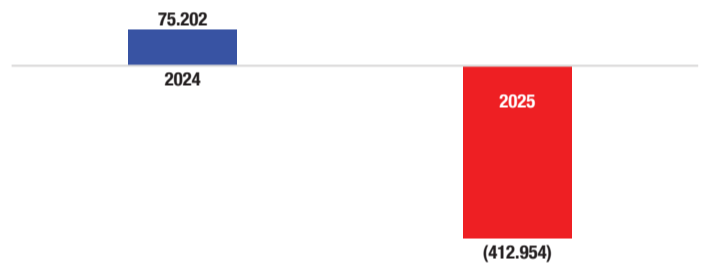
Portanto, atendendo às recomendações de COGEAI/JOF e às ações e resultados apresentados neste relatório, a CET continua demonstrando o empenho e o compromisso da empresa com a população de São Paulo, nas questões de segurança viária, mobilidade e governança corporativa e estratégica, cumprindo com seu objetivo social.

III. SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

As demonstrações contábeis da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, foram elaboradas em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil e refletem os efeitos das operações realizadas ao longo do período.

Os valores apresentados nas tabelas e demonstrativos deste capítulo estão expressos em **milhares de reais (R\$ mil)**, salvo indicação em contrário.

1. RESULTADO DO EXERCÍCIO



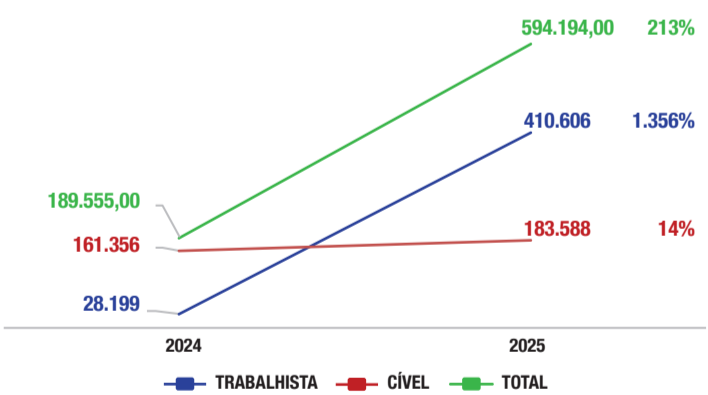
Fonte: GOC

No exercício de 2025, a Companhia registrou prejuízo líquido de R\$ 412,9 milhões. Esse resultado foi influenciado principalmente pelo reconhecimento contábil de provisões relacionadas a contingências judiciais e pela estrutura de custos necessária à execução das atividades institucionais desempenhadas pela CET.

O patrimônio líquido da Companhia apresentou saldo negativo de R\$ 546,5 milhões ao final do exercício, refletindo principalmente resultados acumulados de exercícios anteriores e o reconhecimento contábil de obrigações contingenciais registradas de acordo com as normas contábeis vigentes.

Cabe destacar que a CET exerce atividades de interesse público voltadas à gestão da mobilidade urbana do Município de São Paulo, cujas receitas e estrutura econômico-financeira estão diretamente vinculadas às políticas públicas e aos contratos de prestação de serviços firmados com a Administração Municipal.

2. CONTINGÊNCIAS JUDICIAIS



Fonte: GOC

Entre os fatores que impactaram o resultado econômico-financeiro do exercício destacam-se provisões relacionadas a contingências judiciais de natureza trabalhista e cível, cujo acompanhamento é realizado permanentemente pela Administração e pela Assessoria Jurídica da Companhia.

No âmbito **trabalhista**, destaca-se controvérsia iniciada em 2013, com o ajuizamento de dissídio coletivo pelo Sindicato dos Engenheiros, visando à aplicação do piso salarial previsto na Lei nº 4.950-A/1966. A decisão judicial transitou em julgado em 2018, consolidando o entendimento sobre a matéria. Posteriormente, em 2020, foi proposta ação de cumprimento coletivo, cujo encerramento em 2023 possibilitou o início de execuções individuais, circunstância que passou a representar potencial passivo trabalhista relevante para a Companhia.

No campo **cível**, encontra-se em discussão judicial a natureza jurídica de cobrança realizada pela CET em razão de intervenções em vias públicas. A controvérsia consiste em definir se tal cobrança estaria em desacordo com entendimento firmado pelo Supremo Tribunal Federal.

As provisões relacionadas a essas contingências foram registradas nas demonstrações contábeis da Companhia com base na avaliação da Assessoria Jurídica e em conformidade com as normas contábeis aplicáveis, refletindo estimativas de perdas consideradas prováveis.

A Administração acompanha permanentemente a evolução desses processos e vem adotando providências administrativas e jurídicas voltadas à mitigação de riscos e à adequada gestão do passivo contingencial.

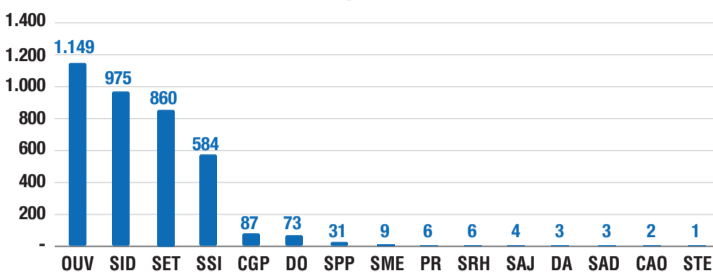
Disponível em: <https://planalto.gov.br/ccivil/03/leis/14950a.htm>

3. GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

Mesmo diante dos impactos decorrentes do reconhecimento dessas contingências, a CET mantém seu compromisso com o aperfeiçoamento dos mecanismos de planejamento, controle e gestão institucional, buscando continuamente a melhoria da eficiência operacional e da sustentabilidade econômico-financeira da Companhia.

A Administração segue adotando medidas voltadas ao fortalecimento da governança corporativa, ao aprimoramento dos processos de gestão e ao monitoramento permanente dos riscos institucionais, de forma a assegurar a adequada prestação dos serviços públicos relacionados à mobilidade urbana no Município de São Paulo.

Manifestações por Áreas

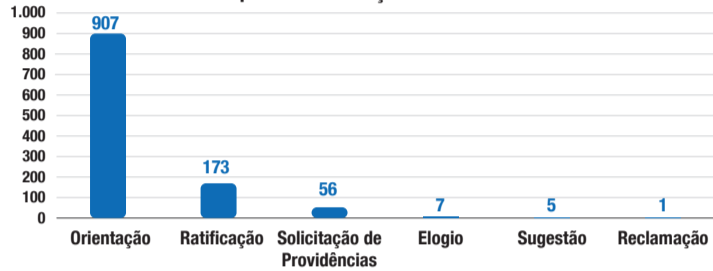


Fonte: Ouvidoria CET

Legenda:

OUV - Ouvidoria; SID - Superintendência de Inteligência e Gestão de Dados; SET - Superintendência de Engenharia de Tráfego; SSI - Superintendência de Engenharia de Sinalização e Infraestrutura; CGP - Chefe de Gabinete da Presidência; DO - Diretoria de Operações; SPP - Superintendência de Planejamento e Projetos; SME - Superintendência de Marketing, Mídias, Desenvolvimento e Educação de Trânsito; PR - Presidência SRH - Superintendência de Recursos Humanos; SAJ - Superintendência de Assuntos Jurídicos; SAD - Superintendência Administrativa; DA - Diretoria de Administração; CAO - Comissão de Apuração de Ocorrências; STE - Superintendência de Tecnologia.

Tipo de Manifestação e Assuntos



Fonte: Ouvidoria CET

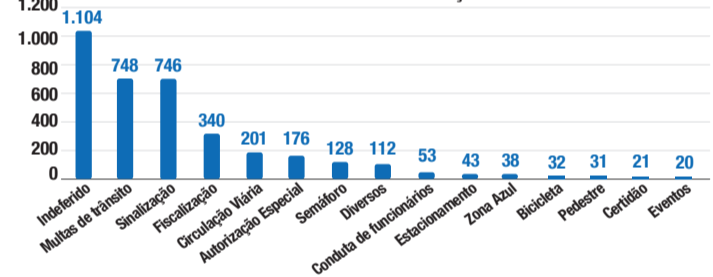
O recorte acima corrobora a afirmação anterior, pois 78,50% das demandas atendidas pela Ouvidoria referem-se a orientações que, somando as Ratificações (172), o percentual sobe para 93,47%.

No quesito problemas reportados à Ouvidoria, 82,75% referem-se aos 5 temas mais demandados:

- Indeferido* (29,11%);
- Multas de trânsito (19,72%);
- Sinalização (19,66%);
- Fiscalização (8,96%);
- Circulação Viária (5,30%).

Onde: *Indeferido: manifestações respondidas em sua maioria através de orientações, ratificações de respostas já fornecidas ou não podem prosseguir por falta de informação.

Assuntos das Manifestações



Fonte: Ouvidoria CET

8.2. Indicador de Transparência Ativa

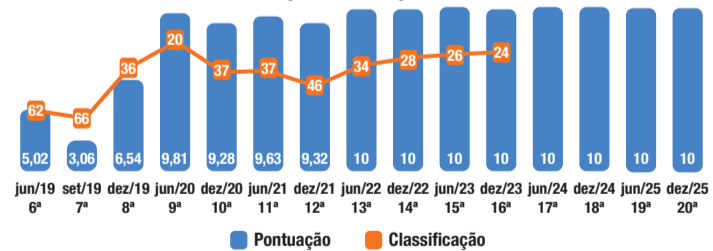
O Indicador de Transparência Ativa da Controladoria Geral do Município de São Paulo (CGM-SP) avalia a transparência das informações públicas fornecidas pelos órgãos municipais, visando garantir uma gestão pública acessível e compreensível para os cidadãos.

Definida pela Lei nº 12.527/2011 - Lei de Acesso à Informação, a transparência ativa exige a divulgação proativa de dados sobre atuação, recursos e políticas públicas, sem necessidade de solicitação. O indicador da CGM-SP mede o cumprimento dessa exigência pelas secretarias, autarquias e fundações municipais, analisando a clareza, a organização, a periodicidade e a acessibilidade das informações. O objetivo é garantir acesso a dados completos e atualizados, facilitando o controle social e fortalecendo a democracia. Além disso, o indicador pressiona os órgãos municipais a aprimorar a transparência, promovendo uma gestão pública mais ética e responsável.

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo tem demonstrado avanços significativos em relação à Transparência Ativa nos últimos anos que refletem seu compromisso contínuo em aprimorar a transparência ativa e a sustentabilidade em suas operações, alinhando-se às diretrizes estabelecidas pela administração municipal.

Índice de Transparência Ativa - ITA

Evolução da Avaliação da CET



(Fonte: Ouvidoria CET) Obs.: A partir de 2024 o indicador deixou de ranquear os avaliados pelo atingimento de mais de 90% com nota 10.

9. COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL - CDI

O **Compromisso de Desempenho Institucional - CDI** é um importante instrumento formal acordado entre a CET e a Municipalidade, por meio do qual são estabelecidas metas de investimento, entrega de produtos, indicadores, meta de pessoal e contábil-financeiros, refletindo o escopo das atividades da Companhia, em atendimento ao Plano de Metas da Prefeitura (PdM), à Lei Federal 13.3003/2016 e ao Decreto Municipal 58.093/2018. As medições são realizadas ao longo do ano, e os resultados são avaliados pelo Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta (COGEAI) e pela Junta Orçamentário Financeira (JOF). O cumprimento e a aprovação do CDI seguem um rito formal definido junto à Municipalidade. Desta forma, o ciclo **CDI-2025** encontra-se atualmente em fase de apuração dos resultados, conforme o cronograma oficial definido pelo COGEAI, sendo que está previsto que o desfecho de 2025 deve acontecer no ano de 2026. Apresentamos a seguir o parecer final do CDI 2024 emitido em 2025.

O Relatório de Acompanhamento do Compromisso de Desempenho Institucional - CDI CET 2024 foi aprovado conforme o respectivo sumário executivo (Fonte: GGC):

continua →



Esta publicação é certificada pelo Estadão, e foi publicada na página de Relação com o Investidor, o Estadão RI. Sua autenticidade pode ser conferida no QR Code ao lado ou pelo site: <https://estadaori.estadao.com.br/publicacoes/>

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

CNPJ 47.902.648/0001-17

CET - BALANÇO PATRIMONIAL EM DEZEMBRO DE 2025 E 2024 (Em R\$ Mil)			
ATIVO	Notas	2025	2024
Circulante			
Caixa e Equivalentes de Caixa	4	23.232	135.953
Contas a Receber	5.1	12.374	23.622
Provisão para Crédito de Liquidação Duvidosa	5.1	(3.407)	(15.678)
Estoques	6	5.149	5.221
Provisão para Perdas nos Estoques	6	(1.308)	(1.380)
Adiantamentos	7	12.460	8.356
Impostos e Contribuições a Recuperar	8	12.056	32.706
Despesas do Exercício Seguinte e Outros Créditos		468	501
		61.023	189.301
Não Circulante			
Contas a Receber	5.2	32.776	17.594
Provisão para Crédito de Liquidação Duvidosa	5.2	(32.776)	(17.594)
Depósito Judicial e Outros Créditos		150.699	44.857
Provisão de Outros Valores a Receber		(1.052)	(1.052)
Imobilizado	9	11.900	12.939
Intangível	9	5.141	6.684
		166.688	63.428
Total do Ativo		227.712	252.729

CET - DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO EM DEZEMBRO DE 2025 E 2024 (Em R\$ Mil)					
Descrição	Reservas de Capital			Lucros (Prejuízos) Acumulados	Total
	Capital Integralizados	Incentivos Fiscais	Doações		
Saldo em 31/12/24	105.715	40	1.232	(240.531)	(133.544)
Ajustes de Exercícios Anteriores	-	-	-	-	-
Prejuízo Líquido do Exercício	-	-	-	(412.954)	(412.954)
Saldo em 31/12/25	105.715	40	1.232	(653.485)	(546.498)

CET - NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS EM DEZEMBRO DE 2025 E 2024 (Em R\$ Mil)				
---	--	--	--	--

1. CONTEXTO OPERACIONAL
A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, empresa de economia mista da Prefeitura do Município de São Paulo, constituída pela Lei nº 8.394 de 28 de maio de 1.976, dotada de personalidade jurídica de direito privado, tem por objetivo a prestação de serviços e execução de obras relacionadas com a operação, manutenção e ampliação do sistema de tráfego da Cidade de São Paulo, através do controle e avaliação de desempenho da malha viária, elaboração de estudos, projetos e pareceres sobre a sinalização semafórica e viária, desenvolvimento de sistemas especiais, treinamento e educação de trânsito e transporte.

2. ELABORAÇÃO E APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS
As demonstrações contábeis, elaboradas para a data-base de 31 de dezembro de 2025, foram preparadas em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil com observância na legislação societária vigente, normas regulamentares emanadas do Conselho Federal de Contabilidade, que incluem estimativas e premissas, como a mensuração de provisões para perdas de créditos a receber, estimativas de valor justo de certos instrumentos financeiros, estimativas para a determinação da vida útil de ativos e provisões necessárias para passivos contingentes, portanto, os resultados efetivos poderão divergir das estimativas e premissas realizadas. Essas demonstrações contábeis, foram disponibilizadas para exame dos Auditores independentes em 18 de fevereiro de 2026.

3. PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS
a. Aplicações Financeiras
As aplicações financeiras estão avaliadas ao custo, acrescidas dos rendimentos auferidos até a data do balanço. A Companhia mantém seus recursos aplicados em fundos de investimentos financeiros e certificados de depósitos bancários. Todas as aplicações possuem liquidez imediata, cujos montantes atualizados refletem o valor de realização na data do balanço. As modalidades de aplicações contratadas são consideradas conservadoras e de baixo risco, uma vez que a Companhia opera somente com Instituições financeiras consideradas de primeira linha.

b. Estoques
São avaliados pelo custo médio de aquisição e/ou de reposição, os quais são inferiores ao valor de mercado. São constituídas provisões para estoques sem movimentação e sem perspectivas de utilização, nas atividades operacionais da Companhia.

c. Depósitos Judiciais
Registrados pelo valor original dos depósitos, atualizados pela TR - Taxa Referencial, até a data do balanço, e refletem as posições obtidas junto às instituições financeiras custodiantes dos recursos.

d. Imobilizado
Está registrado pelo custo de aquisição. As depreciações são calculadas pelo método linear, com base em taxas que refletem a vida útil estimada dos bens.

e. Intangível
Está registrado pelo custo de aquisição. As amortizações são calculadas conforme prazo de vigência do contrato, relativos aos softwares adquiridos junto a terceiros.

f. Fornecedores
Estão demonstrados pelos compromissos assumidos, acrescidos dos reajustes contratuais incidentes até a data da entrega dos bens e/ou materiais ou da conclusão da prestação de serviços.

Em cumprimento a NBCTG 12 - Ajuste a valor presente, a Companhia declara que as obrigações contraídas junto aos fornecedores de bens e serviços, são liquidadas no prazo máximo de 90 (noventa) dias, portanto, não houve a aplicação de ajustes a valor presente.

g. Processos Julgados
Referem-se aos saldos de obrigações com processos judiciais já julgados onde houve acordo de parcelamento na Justiça do Trabalho.

h. Instrumentos Financeiros Derivativos
A empresa não opera com tais operações e não possuía, em 31 de dezembro de 2025, instrumentos financeiros derivativos.

i. Apuração de Resultado
As receitas e despesas são contabilizadas de acordo com o regime de competência. As principais receitas da Companhia são oriundas da prestação de serviços firmado com a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito e dos serviços prestados à iniciativa privada.

4. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA						
Descrição	2025	2024				
Bancos Conta Movimento	422	90				
Títulos Vinculados ao Mercado Aberto	22.810	135.863				
Total	23.232	135.953				
Correspondem aos valores de caixa, depósitos bancários de livre movimentação e investimentos temporários em instituições financeiras, que podem ser utilizados a qualquer momento e com riscos insignificantes de alteração de valor. A seguir apresentamos a movimentação da conta de Títulos Vinculados no Mercado Aberto.						
Rendi-						
Disponibilidades	2024	Aplicação	mentos	Resgate	IOF	2025
Banco do Brasil	21.151	185.003	969	(205.486)	-	1.637
CEF	112.420	1.078.650	6.280	(1.178.770)	(203)	18.377
Itaú	217	47.718	118	(47.363)	-	690
CEF- Leilão	2.075	5.679	431	(6.079)	-	2.106
Total	135.863	1.317.050	7.798	(1.437.698)	(203)	22.810
As aplicações financeiras correspondem às operações de fundos de investimentos de renda fixa e certificados depósitos bancários, as quais são realizadas com instituições que operam no mercado financeiro nacional e são contratadas em condições e taxas normais de mercado, tendo como característica alta liquidez, baixo risco de crédito e remuneração pela variação da CDI.						

5. CONTAS A RECEBER				
Descrição	2025	2024		
Gestão de Trânsito na Cidade de São Paulo	990	14		
Eventos em vias e logradouros da cidade de São Paulo	5.033	22.076		
Outras Contas a Receber	6.351	1.532		
	12.374	23.622		
(-) Provisão para Perdas de Créditos Liquidação Duvidosa	(3.407)	(15.678)		
	8.967	7.944		
Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa: foi constituída, sobre os serviços prestados à iniciativa privada - rubrica de Eventos e Logradouros em Vias e Logradouros da Cidade de São Paulo.				
5.2. Contas a Receber Não Circulante				
Descrição	2025	2024		
Gestão de Trânsito na Cidade de São Paulo	2.266	2.266		
Talões de Zona Azul	14.048	14.048		
Eventos em Vias e Logradouros da Cidade de São Paulo	15.182	-		
Outras Contas a Receber	1.280	1.280		
	32.776	17.594		
(-) Provisão para Perdas de Créditos	(32.776)	(17.594)		

6. ESTOQUES				
Descrição	2025	2024		
Material de Sinalização Viária	3.591	3.302		
Peças e Acessórios para Veículos	510	545		
Suprimentos	1.048	1.373		
Sub-total	5.149	5.220		
(-) Provisão para Obsolescência nos Estoques	(1.308)	(1.380)		
Total	3.841	3.840		

7. ADIANTAMENTOS				
Descrição	2025	2024		
Adiantamento de Férias	5.881	5.170		
Adiantamento para Despesas Médicas	5.011	2.780		
Outros Adiantamentos	1.568	396		
Total	12.460	8.346		

8. IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES A RECUPERAR				
Descrição	2025	2024		
I.R Saldo Negativo a Compensar	-	22.089		
Per/Dcomp-Ped.Eletron.de Restituição e Decl. de Restituição	1.569	1.464		
CSLL Saldo Negativo a Compensar	7.815	7.459		
Créditos Tributários Cofins/Pasep	1.868	743		
Outros Impostos e Contrib. a Recuperar	175	440		
INSS a Compensar	2.183	2.065		
(-) Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa - INSS	(1.554)	(1.554)		
Total	12.056	32.706		

9. IMOBILIZADO							
Imobilizado	Saldo 31/12/24	Adições	Baixas	Depreciação	Depreciação acumulada	Saldo 31/12/25	Tx Depreciação anual
Aparelhos e Instrumentos Técnicos	402	-	-	93	-	309	10%
Benfeitorias	156	-	-	46	-	110	4%
Computadores e Periféricos	87	5	-	27	-	65	20%
Ferramentas em Geral	13	-	-	1	-	12	10%
Instalações	1.951	356	-	299	-	2.008	10%
Imóveis	8.471	-	-	664	-	7.807	8%
Máquinas e Equipamentos	1.257	52	-	322	-	987	10%
Móveis e Utensílios	993	196	7	169	7	1.020	10%
Veículos	44	8	6.953	-	6.919	18	20%
Ajuste ao Valor de Mercado	(435)	-	-	1	-	(436)	-
Total	12.939	617	6.960	1.622	6.926	11.900	-
Intangível							
Software	6.684	-	-	1.543	-	5.141	20%

O imóvel próprio da CET, situado à Rua Barão de Itapetininga, nº 18 foi oferecido como garantia de execução, na ação de cobrança proposta pela empresa Consladel Construtora e Laços Detectores e Eletrônica Ltda, processo 0001505-2017.8.26.0053.

10. ENCARGOS SOCIAIS E FGTS A RECOLHER
Descrição **2025** **2024**
FGTS a Recolher 5.306 3.648
INSS a Recolher 12.189 15.344
Total **17.495** **18.992**

11. IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES A RECOLHER
Descrição **2025** **2024**
Imposto de Renda a Recolher 12.501 10.777
COFINS - Contrib. Financiamento da Segur. Social 5.376 8.922
PASEP - Progr. Form. Patrim. Serv. Público 1.164 1.934
CSLL a Recolher - 5.855
Outros - 1.713 1.669
Total **20.754** **29.157**

12. IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL SOBRE O RESULTADO FISCAL DO EXERCÍCIO
O imposto de renda e a contribuição social sobre lucro líquido foram calculados pelas alíquotas previstas na legislação tributária, com seus valores correspondentes nas demonstrações de resultados.
Descrição **2025** **2024**
Prejuízo/Lucro contábil do exercício (412.954) 75.202
Adições 469.073 69.904
Exclusões 61.140 51.974
CSLL antecipado no exercício 6.205 7.299
IRPJ antecipado no exercício - 20.040
Em 2024 através do processo 0008101-49.2014.4.03.6100 e processo administrativo da RFB 13032.689729/2024-71. O Tribunal Regional da 3ª região

reconheceu o direito da CET à Imunidade Recíproca Prevista no Art. nº 150, V "a" da Constituição Federal.

Esta decisão proferida em segunda instância veio a reconhecer o direito da CET, deixar de se submeter à incidência aos Impostos Federais sobre o Patrimônio Líquido e Renda e os Serviços Vinculados às finalidades essenciais de sociedade de economia mista municipal.

12.a Imposto de Renda - Prejuízos Fiscais
A título de informação, destacamos que o valor dos prejuízos fiscais acumulados a compensar em 31 de dezembro de 2025 é de R\$ 115.284 mil (R\$ 110.264 mil em 2024).

12.b Contribuição Social sobre o Lucro Líquido
Quanto à contribuição social base negativa, destacamos que em 31 de dezembro de 2025, a Companhia possui o montante a compensar de R\$ 124.959 mil (R\$ 119.575 mil em 2024).

13. PROVISÃO PARA CONTINGÊNCIAS
Está registrado nestas rubricas no Passivo Não Circulante, o montante de R\$ 594.194 mil em 2025 (R\$ 189.555 mil em 2024) referentes à:

Movimentação	Ajuste				Saldo 2025
	2024	Inclusões	Paga-mentos	Cancelamentos	
Trabalhistas					
Empregados	9.947	169.211	102	(15.855)	(13.184)
Trabalhistas					
Terceirizados	2.105	1.623	-	(924)	(992)
Trabalhistas Outros	16.147	274.978	31.451	(50.674)	(13.329)
Total Trabalhistas	28.199	445.812	31.553	(67.453)	(27.505)
Cíveis	161.356	23.285	-	(949)	(104)
Total	189.555	469.097	31.553	(68.402)	(27.609)

a. Os processos trabalhistas foram avaliados pela Administração da Companhia baseado na opinião de sua Assessoria Jurídica. Para os casos em que há

CET - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO EM DEZEMBRO DE 2025 E 2024 (Em R\$ Mil)			
	Notas	2025	2024
Receita Operacional Bruta			
Serviços de Engenharia de Tráfego		1.281.610	1.305.350
Eventos Diversos		65.963	72.393
Caçambas e Cartão Morador		-	3
Outros Contratos de Engenharia		1.140	-
		1.348.713	1.377.746
Impostos e Contribuições		(125.464)	(131.174)
Receita Operacional Líquida		1.223.249	1.246.572
Custos dos Serviços Prestados	15	(1.019.732)	(900.804)
Resultado Operacional Bruto		203.517	345.768
Receitas/(Despesas) Operacionais		(628.146)	(273.215)
Pessoal e Encargos		(174.101)	(161.156)
Honorários da Administração		(1.662)	(1.411)
Processamento de Dados		(47.610)	(61.999)
Provisão Contingências, Legais e Judiciais		(401.833)	(37.702)
Infra Estrutura		(33.648)	(21.505)
Gerais e Administrativas		(22.266)	(13.313)
Outras Receitas Administrativas		52.974	23.871
Resultado Antes das Receitas e Despesas Financeiras		(424.629)	72.553
Despesas Financeiras		(6.761)	(3.272)
Receitas Financeiras		13.937	11.776
Outras Receitas/Despesas			
Venda de Imobilizado		4.499	-
Resultado Antes dos Tributos		(412.954)	81.057
Imposto de Renda			
Contribuição Social		-	(5.855)
Prejuízo/Lucro Líquido do Exercício		(412.954)	75.202
Prejuízo/Lucro Líquido por Ação - R\$ Mil		(0,003906)	0,0007114

CET - DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA EM DEZEMBRO DE 2025 E 2024 (Em R\$ Mil)			
Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais	Notas	2025	2024
Prejuízo/Lucro do Exercício		(412.954)	75.202
Ajustes			
Depreciação/Amortização		3.198	2.268
Baixa do Ativo Imobilizado		-	(9)
Ajuste do Imobilizado		2	120
Ajuste de Exercícios Anteriores		-	(15.117)
Apuração de Ganho de Impairment		-	(1)
Redução (Aumento) no Ativo:			
Contas a Receber		(3.934)	87
Provisão de Riscos no Recebimento de Créditos		2.912	(1.613)
Estoques		2	(501)
Impostos, Contribuições e Outros Créditos		(89.268)	(21.873)
Aumento (Redução) no Passivo:			
Provisões Férias e Salários a Pagar		(564)	3.830
Encargos Sociais e FGTS a Recolher		(1.496)	(1.956)
Impostos e Contribuições a Recolher		(8.403)	4.318
Fornecedores/Contas a Pagar		398.400	22.926
Caixa líquido proveniente das atividades operacionais		(112.105)	67.681
Atividades de Investimentos			
Investimento em Ativo Imobilizado		(616)	(458)
Investimento em Ativo Intangível		-	(7.011)
Caixa Líquido Usado nas Atividades de Investimentos		(616)	(7.469)
Atividades de Financiamentos			
Aumento de Capital		-	-
Caixa Líquido Usado nas Atividades de Financiamento			

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

CNPJ 47.902.648/0001-17

★ continuação

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

LUÍS FELIPE VIDAL ARELLANO
 Presidente

LUIZ CARLOS DE MORAES CAETANO
 Conselheiro

JOÃO PREVIZ RODRIGUES
 Conselheiro

RICARDO LORENZINI BASTOS
 Conselheiro

RAFAEL AUGUSTO GALVANI FRAGA MOREIRA
 Conselheiro

ELISABETE FRANÇA
 Vice-Presidente

CRISTIANO DE ARRUDA BARBIRATO
 Conselheiro

THIAGO RUBIO SALVIONI
 Conselheiro

DIRETORIA

MILTON ROBERTO PERSOLI
 Diretor Presidente

PAULO EDUARDO SOARES JUNIOR
 Diretor de Operações

FELIPE MORRONE
 Diretor Administrativo e Financeiro

LUANA MORAES MARCONDES DOS SANTOS
 Diretor de Representação

RESPONSÁVEL TÉCNICO

JULIO FERNANDO C. P. DA SILVA
 Contador - CRC nº 1SP251136/O-0

PARECER DO CONSELHO FISCAL

O Conselho Fiscal da **Companhia de Engenharia de Tráfego - CET**, reunido em 19 de março de 2026, no exercício de suas atribuições legais e estatutárias, procedeu ao exame do **Relatório da Administração** e das **Demonstrações Contábeis** da Companhia referentes ao exercício social encerrado em **31 de dezembro de 2025**, compreendendo o **Balanco Patrimonial**, a **Demonstração do Resultado do Exercício**, a **Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido**, a **Demonstração dos Fluxos de Caixa** e as **Notas Explicativas**, elaboradas em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil. No desempenho de suas funções de fiscalização, o Conselho Fiscal baseou-se nos documentos disponibilizados pela Administração, nas informações e esclarecimentos prestados pelos responsáveis pelas áreas técnicas da Companhia, bem como nas análises e discussões realizadas no âmbito deste Conselho. O Conselho Fiscal considerou, ainda, o **Relatório dos Auditores Independentes** -

Metrópole Auditores Independentes Associados, datado de **03 de março de 2026**, que expressa opinião no sentido de que as demonstrações contábeis apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Companhia em 31 de dezembro de 2025, bem como o desempenho de suas operações e os fluxos de caixa do exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. **Observa-se** que o resultado do exercício foi impactado, principalmente, pelo reconhecimento contábil de provisões relacionadas a contingências judiciais, registradas em conformidade com as normas contábeis aplicáveis e com base na avaliação da Assessoria Jurídica da Companhia, conforme divulgado nas Notas Explicativas às demonstrações contábeis. Com fundamento nos exames efetuados, nas informações prestadas pela Administração e no relatório emitido pelos auditores independentes, o **Conselho Fiscal opina que o Relatório da Administração e as**

Demonstrações Contábeis da Companhia estão em condições de serem submetidos à apreciação da Assembleia Geral de Acionistas, manifestando-se **favoravelmente à aprovação das contas da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025**, nos termos da **Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976**.

 São Paulo, 19 de março de 2026
Samuel Ralze de Godoy
 Presidente

Fernanda Barbosa Garcia
Fernanda de Luca Silva Theodora Kopoulos
Henry Yoshinobu Yokoyama
Marília Alves Barbour

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

Ilmo. Sr. Presidente da **Companhia de Engenharia de Tráfego do Estado de São Paulo SP - CET SP** CNPJ nº 47.902.648/0001-17.

Relatório de Auditoria (01 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2025)
Opinião

Examinamos as Demonstrações Contábeis **Companhia de Engenharia de Tráfego do Estado de São Paulo SP - CET** que compreendem as Demonstrações Contábeis compostas pelo Balanço Patrimonial - **BP**; Demonstração do Resultado do Exercício - **DRE**; Demonstração do Resultado Abrangente - **DRA**; Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido - **DMPL**; Demonstração do Fluxo de Caixa - **DFC**; e Notas Explicativas - **NE** do **exercício financeiro findo em 31 de dezembro de 2025**, assim como o resumo das principais políticas contábeis.

Em nossa opinião, as Demonstrações Contábeis acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da **Companhia de Engenharia de Tráfego do Estado de São Paulo SP - CET** em 31 de dezembro de 2025, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo nesta data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Base para Opinião
 Nossa auditoria foi conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Nossas responsabilidades, em conformidade com tais normas, estão descritas na seção a seguir intitulada "Responsabilidades do auditor pela auditoria das Demonstrações Contábeis".

Somos independentes em relação à Instituição, de acordo com os princípios éticos relevantes previstos no Código de Ética Profissional do Contador e nas normas profissionais emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade - **CFC**, e cumprimos com as demais responsabilidades éticas de acordo com essas normas. Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.

Responsabilidade da Administração pelas Demonstrações Contábeis

A administração da **Companhia de Engenharia de Tráfego do Estado de São Paulo SP - CET** é responsável pela elaboração e adequada apresentação dessas

Demonstrações Contábeis de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, e pelos controles internos que ela determinou como necessários para emitir a elaboração

de Demonstrações Contábeis livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro. Na elaboração das Demonstrações Contábeis, a administração é responsável, pela avaliação da capacidade da Agência continuar operando, divulgando seus serviços e quando aplicável, reportar os assuntos relacionados com a sua continuidade operacional e o uso dessa base contábil na elaboração das Demonstrações Contábeis, a não ser que a administração pretenda liquidar a Instituição ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações. Os responsáveis pela governança da Instituição são aqueles com responsabilidade pela supervisão do processo de elaboração das Demonstrações Contábeis.

Responsabilidade do Auditor pela Auditoria das Demonstrações Contábeis.
 Nosso objetivo é o de obter segurança razoável de que as Demonstrações Contábeis, tomadas em conjunto, estão livres de distorções relevantes, independentemente se causadas por fraude ou erro, e, emitir relatório de auditoria contendo nossa opinião.

Pontuamos que segurança razoável é um alto nível de segurança, mas, não uma garantia de que a auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, sempre detectam as eventuais distorções relevantes existentes.

As distorções podem ser decorrentes de fraude ou erro e são consideradas relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões econômicas dos usuários tomadas com base nas referidas Demonstrações Contábeis.

Como parte da auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, exercemos julgamento profissional e mantemos ceticismo profissional ao longo da auditoria.

Além disso:

- Identificamos e avaliamos os riscos de distorções relevantes nas Demonstrações Contábeis, independentemente se causada por fraude ou erro, planejamos e executamos procedimentos de auditoria em resposta a tais riscos, bem como obtemos evidência de auditoria apropriada e suficiente para fundamentar nossa opinião. O risco de não detecção de distorção relevante, resultante de fraude é maior do que proveniente de erro, já que a fraude pode envolver o ato de burlar os controles internos, conluio, falsificação, omissão ou representações falsas intencionais.



Esta publicação é certificada pelo Estadão, e foi publicada na página de Relação com o Investidor, o Estadão RI. Sua autenticidade pode ser conferida no QR Code ao lado ou pelo site: <https://estadaori.estadao.com.br/publicacoes/>