



**Tribunal de Contas  
Mato Grosso**  
**TRIBUNAL DO CIDADÃO**

**Secretaria de Controle Externo de Obras e Infraestrutura**

Telefone(s): 65 3613-7631 / 7632 / 2985

e-mail: [engenharia@tce.mt.gov.br](mailto:engenharia@tce.mt.gov.br)

## **ANEXO XI**

### **Consulta Pública**

#### **Relatório de Gestão de Riscos - GT Mobilidade**

# RELATÓRIO GESTÃO DE RISCOS

**Elaborado pelo GT MOBILIDADE CUIABÁ:**

Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos – SEMOB/MDR

Caixa Econômica Federal – Agente Financeiro

Governo do Estado do Mato Grosso

**Apoio:**

Coordenação Geral de Governança Corporativa – SECEX/MDR

06 de março de 2020

## INTRODUÇÃO

O presente relatório visa apresentar cenários alternativos para subsidiar os processos subsequentes quanto a reestruturação do projeto do VLT da RM de Cuiabá, atualmente com obras paralisadas, por meio da identificação, avaliação, administração e controle de potenciais eventos de riscos para cada cenário.

Os 04 (quatro) relatórios produzidos pelo GT Mobilidade Cuiabá foram o referencial técnico que orientou a identificação e avaliação dos potenciais eventos de riscos de cada cenário de alternativa.

Foi utilizada como referência para construção deste relatório a metodologia de Gestão de Riscos do Ministério do Desenvolvimento Regional, aprovada/alterada pela Resolução CIGov nº 03, 16 de janeiro de 2020. Neste sentido, cabe esclarecer que a metodologia foi adaptada para aplicação no caso específico deste projeto, em caráter excepcional, e não no processo de governança da instituição, considerando o fato da existência de diferentes cenários possíveis para retomada do empreendimento já iniciado e com obra paralisada.

Desta forma, a gestão de risco do empreendimento, uma vez tomada a decisão entre as alternativas para reestruturação, necessariamente precisa ser revista no sentido de aprofundar os demais aspectos não tratados neste relatório.

## **1. CENÁRIOS ALTERNATIVOS PARA REESTRUTURAÇÃO**

CENÁRIO 01 – Retomar o projeto no escopo original, por meio de obra pública, via regime diferenciado de contratação, com a operação posterior a cargo do Governo do Estado do Mato Grosso.

CENÁRIO 02 – Retomar o projeto do VLT no escopo original, por meio de Parceira-Público-Privado, incluindo a obra e a operação do sistema.

CENÁRIO 03 – Retomar o projeto do VLT com escopo reduzido (revisão de metas do contrato original), por meio de obra pública, via regime diferenciado de contratação, com a operação posterior a cargo do Governo do Estado do Mato Grosso.

CENÁRIO 04 - Retomar o projeto do VLT com escopo reduzido (revisão de metas do contrato original), por meio de Parceira-Público-Privado, incluindo a obra e a operação do sistema.

CENÁRIO 05 – Realizar a mudança do modo de transporte para Sistema BRT, com ônibus elétrico, por meio de obra pública, via regime diferenciado de contratação, com a operação posterior a cargo do Governo do Estado do Mato Grosso.

CENÁRIO 06 - Realizar a mudança do modo de transporte para Corredor Exclusivo de Ônibus, com ônibus a diesel, por meio de obra pública, via regime diferenciado de contratação, com a operação posterior a cargo do Governo do Estado do Mato Grosso.

## 2. IDENTIFICAÇÃO DOS POTENCIAIS EVENTOS DE RISCO

Para os 06 (seis) cenários de reestruturação do empreendimento foram identificados e avaliados os seguintes potenciais eventos de risco.

Tabela 01 – Eventos de riscos e categorias

▼	Eventos de Riscos	Categoria de Risco
19.	Aumento no impacto das desapropriações	Orçamentário
18.	Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	Conformidade
17.	Baixa viabilidade de expansão do sistema	Operacional
16.	Aumento da tarifa para o usuário	Estratégico
15.	Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	Conformidade
14.	Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	Operacional
13.	Baixa compatibilidade do modal com a demanda	Operacional
12.	Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	Operacional
11.	Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	Operacional
10.	Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	Operacional
09.	Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	Reputação
08.	Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	Integridade
07.	Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	Operacional
06.	Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	Estratégico
05.	Alto custo de operação e manutenção do sistema	Fiscal
04.	Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	Estratégico
03.	Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	Reputação
02.	Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	Orçamentário
01.	Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	Fiscal

### 3. PROBABILIDADE X IMPACTO (CRITÉRIOS E PESOS)

Foram considerados os seguintes critérios e pesos para a avaliação da probabilidade e do impacto de cada potencial evento de risco.

Tabela 02 - PROBABILIDADE

Aspectos Avaliativos	Evento pode ocorrer apenas em circunstâncias excepcionais	Evento pode ocorrer em algum momento	Evento deve ocorrer em algum momento	Evento com grande probabilidade de ocorrer	Evento quase certo de ocorrer
Frequência Observada/Esperada	Muito baixa ( $\leq 20\%$ )	Baixa ( $>20\% \leq 40\%$ )	Média ( $>40\% \leq 60\%$ )	Alta ( $>60\% \leq 80\%$ )	Muito alta ( $>80\%$ )
Peso	1	2	3	4	5

Tabela 03 - FATORES DE IMPACTO

Custo final do projeto (CAPEX)	Custo de operação (OPEX)	Conformidade / Regulação	Percepção do serviço público (usuário: frequência, tempo de viagem, acessibilidade e lotação)	Peso
30%	30%	15%	25%	100%
+ de 50%	+ de 50%	Determinação de distrato do contrato com a União (encerramento definitivo do projeto)	Forte piora na prestação do serviço	<b>5- Muito Alto</b>
até 50%	até 50%	Pode acarretar em ações de caráter pecuniários (multas / dano ao erário)	Piora baixa na percepção do serviço	<b>4 - Alto</b>
até 35%	até 35%	Pode acarretar em ações de caráter corretivo (determinação)	Percepção indiferente na melhora do serviço	<b>3 - Moderado</b>
até 25%	até 25%	Pode acarretar em ações de caráter orientativo (recomendação)	Baixa melhora na percepção do serviço	<b>2 - Baixo</b>
até 10%	até 10%	Pouco ou nenhum impacto	Melhora na percepção do serviço prestado	<b>1 – Muito Baixo</b>

#### 4. RESULTADO DA AVALIAÇÃO PROBABILIDADE X IMPACTO PARA OS CENÁRIOS ALTERNATIVOS

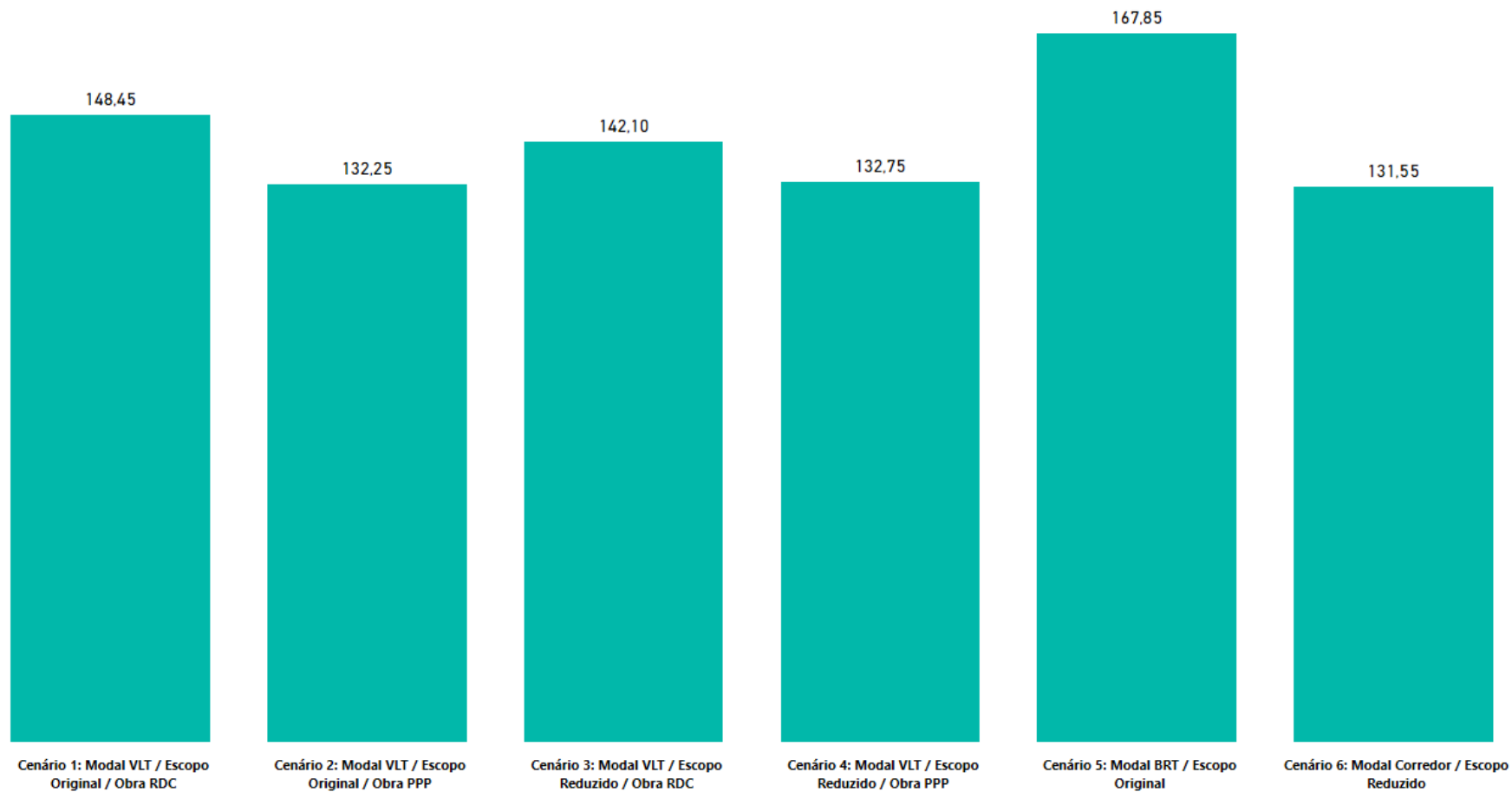


Gráfico 01 – Probabilidade de impacto por cenários



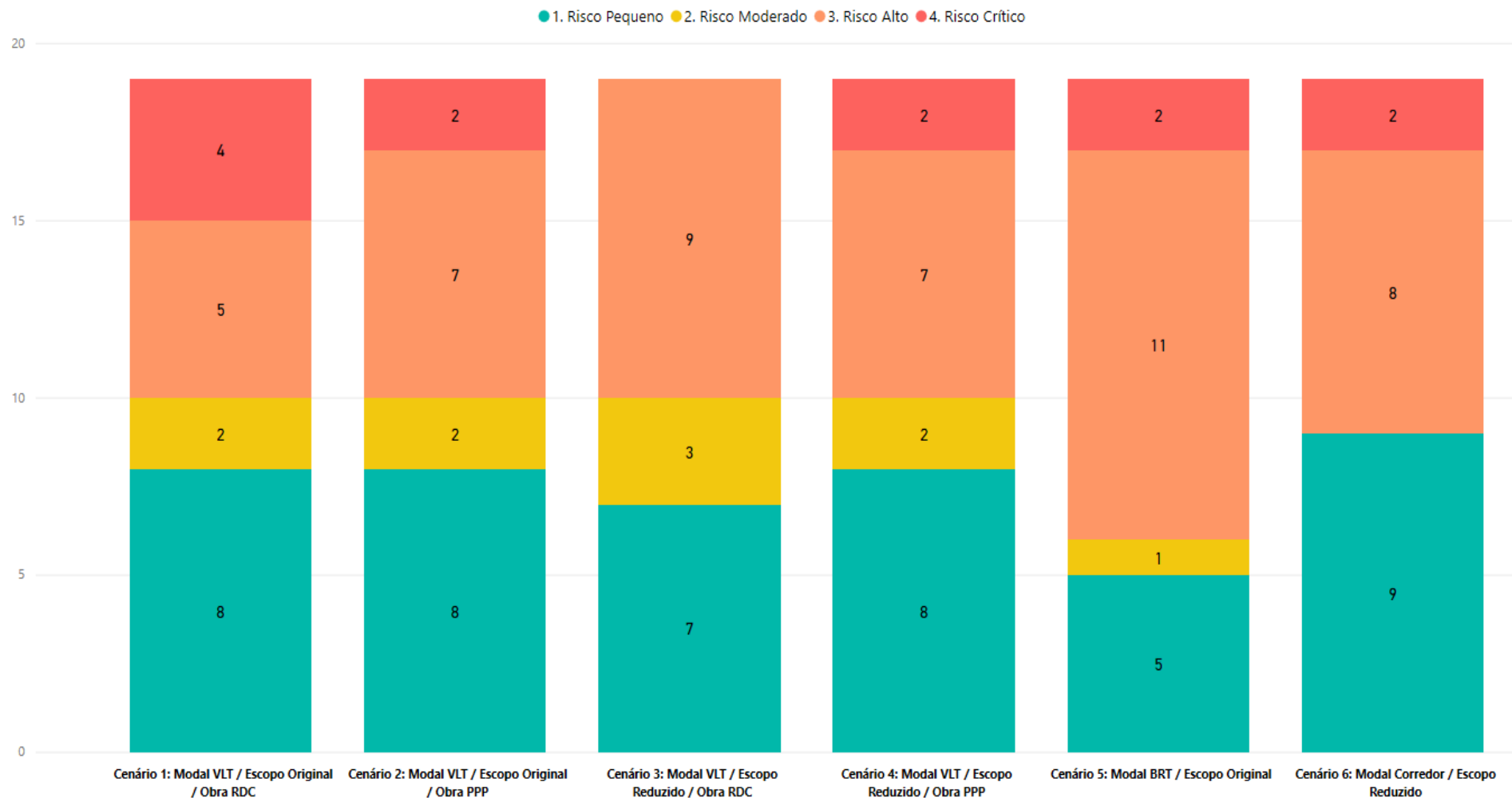


Gráfico 02 – Contagem nível de risco por evento

● Custo Final do Projeto CAPEX ● Custo de Operação OPEX ● Conformidade e Regulação ● Prestação do Serviço (usuário)

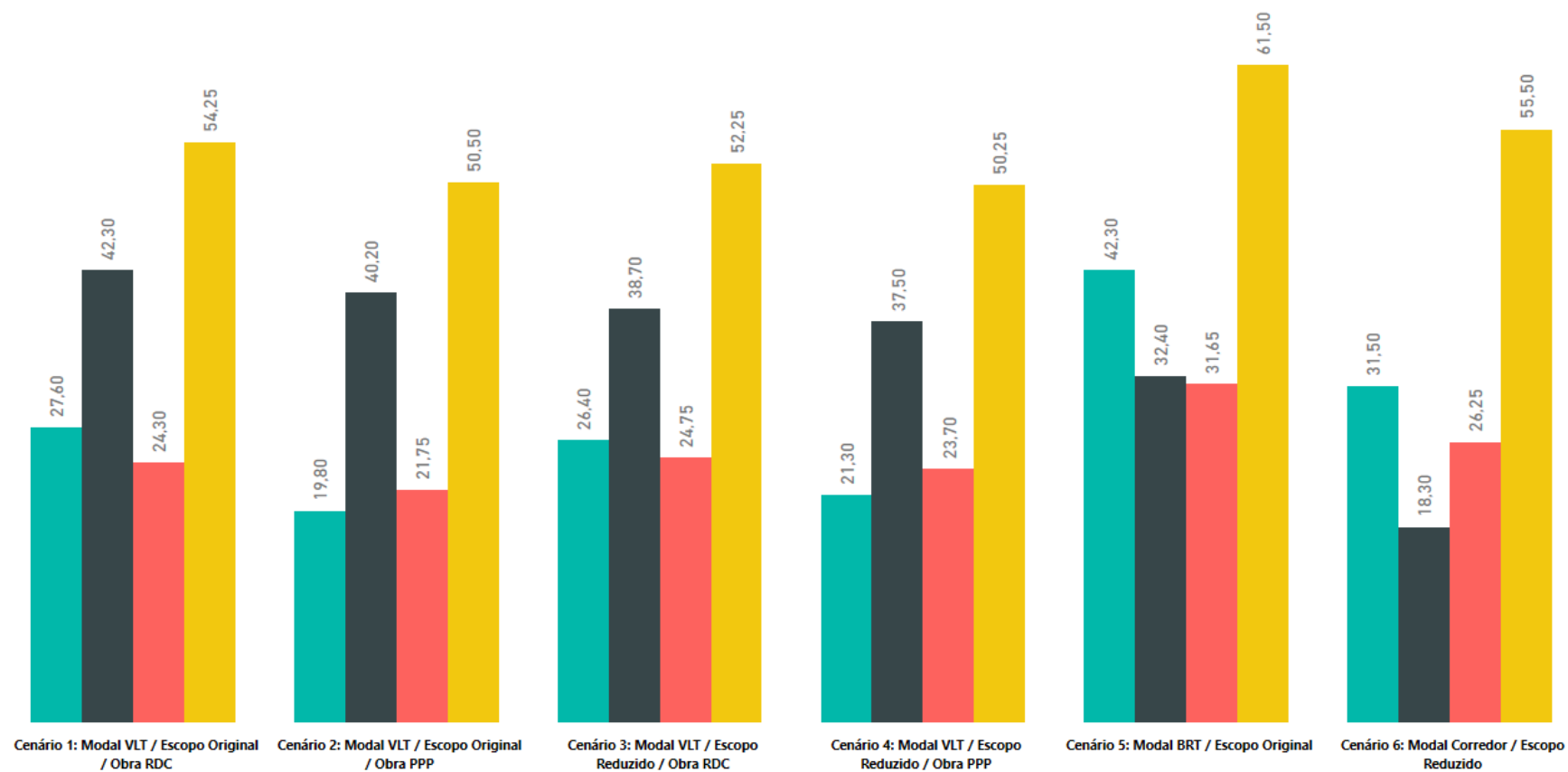


Gráfico 03 – Fatores de impacto por cenário



Gráfico 04 – Eventos de risco mais frequentes associados a variável de impacto

## 5. PLANO DE AÇÃO PARA “RISCOS CRÍTICO” E “RISCOS ALTO”.

Para os eventos de riscos avaliados como “Risco Crítico” e “Risco Alto”, em cada um dos seis cenários, foram indicados um plano de ação para mitigação com seus respectivos responsáveis. O “Risco Moderado” e “Risco Pequeno” não tiveram indicados neste relatório um plano de ação, conforme metodologia.

Tabela 04 – Cenário 01 (Retomar o projeto no escopo original, por meio de obra pública, via regime diferenciado de contratação, com a operação posterior a cargo do Governo do Estado do Mato Grosso).

Evento de Risco	Categoria do Risco	Orçamentário Financeiro?	Nível de Risco	CONTROLE/AÇÃO PROPOSTA	Tipo	Área Responsável	Responsável pela Implantação
01. Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Buscar receitas alternativas durante a concessão	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
02. Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	Orçamentário	Sim	Risco Alto	Análise de capacidade de endividamento (valor excedente)	Corretiva	Estado	Sefaz
	Orçamentário	Sim	Risco Alto	Buscar outras fontes de recursos não onerosos para o estado	Compensatório	Estado	Sefaz
03. Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	Reputação	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
04. Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
05. Alto custo de operação e manutenção do sistema	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Adoção de medidas tendentes a redução de custos com energia, pessoal e tributação	Preventiva	Estado	SINFRA
	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Formatação de contratos que atendam os princípios da eficiência e economicidade em atividades meio (Ex.: serviço de manutenção da infraestrutura, limpeza, segurança)	Preventiva	Estado	SINFRA
06. Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
07. Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	Operacional	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
08. Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	Integridade	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
09. Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	Reputação	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
10. Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	Operacional	Não	Risco Alto	Elaborar planos de desvio de tráfego	Preventiva	Estado e municípios	Estado e municípios
	Operacional	Não	Risco Alto	Implementar plano de comunicação	Preventiva	Estado e municípios	Estado e municípios
11. Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	Operacional	Não	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
12. Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	Operacional	Não	Risco Alto	Aplicar a RDC	Preventiva	Estado	SINFRA
13. Baixa compatibilidade do modal com a demanda	Operacional	Não	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
14. Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	Operacional	Não	Risco Alto	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Operacional	Não	Risco Alto	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Operacional	Não	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras
	Operacional	Não	Risco Alto	Instituir os planos de mobilidade metropolitana e municipais	Preventiva	Estado e municípios	SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
15. Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	Conformidade	Não	Risco Crítico	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Instituir os planos de mobilidade metropolitana e municipais	Preventiva	Estado e municípios	SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
16. Aumento da tarifa para o usuário	Estratégico	Não	Risco Crítico	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Estratégico	Não	Risco Crítico	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Estratégico	Não	Risco Crítico	Buscar receitas alternativas durante a concessão	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
17. Baixa viabilidade de expansão do sistema	Operacional	Não	Risco Alto	Fomentar a ocupação territorial ao longo dos eixos e evitar a expansão do perímetro urbano, por meio da revisão da legislação de uso e ocupação do solo	Corretiva	Estado	Municípios
18. Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	Conformidade	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
19. Aumento no impacto das desapropriações	Orçamentário	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			

Tabela 05 - Cenário 02 (Retomar o projeto do VLT no escopo original, por meio de Parceira-Público-Privado, incluindo a obra e a operação do sistema).

Evento de Risco	Categoria do Risco	Orçamentário Financeiro?	Nível de Risco	CONTROLE/AÇÃO PROPOSTA	Tipo	Área Responsável	Responsável pela Implantação
01.Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Buscar receitas alternativas durante a concessão	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
02.Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	Orçamentário	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
03.Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	Reputação	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
04.Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
05.Alto custo de operação e manutenção do sistema	Fiscal	Sim	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a redução de custos com energia, pessoal e tributação	Preventiva	Estado	Parceiro Privado
	Fiscal	Sim	Risco Alto	Formatação de contratos que atendam os princípios da eficiência e economicidade em atividades meio (Ex.: serviço de manutenção da infraestrutura, limpeza, segurança)	Preventiva	Estado	Parceiro Privado
06.Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
07.Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	Operacional	Não	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
08.Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	Integridade	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
09.Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	Reputação	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
10.Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	Operacional	Não	Risco Alto	Elaborar planos de desvio de tráfego	Preventiva	Parceiro Privado	Estado e municípios
	Operacional	Não	Risco Alto	Implementar plano de comunicação	Preventiva	Parceiro Privado	Estado e municípios
11.Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	Operacional	Não	Risco Alto	Maior aproveitamento do escopo original na formatação da modelagem	Compensatório	Estado	Parceiro Privado
12.Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	Operacional	Não	Risco Alto	Utilizar métodos alternativos para execução rápida da obra	Preventiva	Estado	Parceiro Privado
13.Baixa compatibilidade do modal com a demanda	Operacional	Não	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
14.Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	Operacional	Não	Risco Alto	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Operacional	Não	Risco Alto	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Operacional	Não	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras
	Operacional	Não	Risco Alto	Instituir os planos de mobilidade metropolitana e municipais	Preventiva	Estado e municípios	SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
15.Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	Conformidade	Não	Risco Crítico	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Instituir os planos de mobilidade metropolitana e municipais	Preventiva	Estado e municípios	SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
16.Aumento da tarifa para o usuário	Estratégico	Não	Risco Alto	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Estratégico	Não	Risco Alto	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	Parceiro Privado
	Estratégico	Não	Risco Alto	Buscar receitas alternativas durante a concessão	Compensatório	Estado	Parceiro Privado
17.Baixa viabilidade de expansão do sistema	Operacional	Não	Risco Alto	Fomentar a ocupação territorial ao longo dos eixos e evitar a expansão do perímetro urbano, por meio da revisão da legislação de uso e ocupação do solo	Corretiva	Estado	Municípios
18.Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	Conformidade	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
19.Aumento no impacto das desapropriações	Orçamentário	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			

Tabela 06 - Cenário 03 (Retomar o projeto do VLT com escopo reduzido, por meio de obra pública, via regime diferenciado de contratação, com a operação posterior a cargo do Governo do Estado do Mato Grosso)

Evento de Risco	Categoria do Risco	Orçamentário Financeiro?	Nível de Risco	CONTROLE/AÇÃO PROPOSTA	Tipo	Área Responsável	Responsável pela Implantação
01. Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	Fiscal	Sim	Risco Alto	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Alto	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Alto	Buscar receitas alternativas durante a concessão	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
02. Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	Orçamentário	Não	Risco Alto	Análise de capacidade de endividamento (valor excedente)	Corretiva	Estado	Sefaz
	Orçamentário	Não	Risco Alto	Buscar outras fontes de recursos não onerosos para o estado	Compensatório	Estado	Sefaz
03. Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	Reputação	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
04. Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
05. Alto custo de operação e manutenção do sistema	Fiscal	Sim	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a redução de custos com energia, pessoal e tributação	Preventiva	Estado	SINFRA
	Fiscal	Sim	Risco Alto	Formatação de contratos que atendam os princípios da eficiência e economicidade em atividades meio (Ex.: serviço de manutenção da infraestrutura, limpeza, segurança)	Preventiva	Estado	SINFRA
06. Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	Estratégico	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
07. Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	Operacional	Sim	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
08. Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	Integridade	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
09. Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	Reputação	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
10. Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	Operacional	Sim	Risco Alto	Elaborar planos de desvio de tráfego	Preventiva	Estado e municípios	Estado e municípios
	Operacional	Sim	Risco Alto	Implementar plano de comunicação	Preventiva	Estado e municípios	Estado e municípios
11. Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	Operacional	Não	Risco Alto	Maior aproveitamento do escopo original	Compensatório	Estado	SINFRA
12. Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	Operacional	Não	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
13. Baixa compatibilidade do modal com a demanda	Operacional	Não	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
14. Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	Operacional	Não	Risco Alto	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Operacional	Não	Risco Alto	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Operacional	Não	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
	Operacional	Não	Risco Alto	Instituir os planos de mobilidade metropolitana e municipais	Preventiva	Estado e municípios	SINFRA
15. Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	Conformidade	Não	Risco Alto	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Conformidade	Não	Risco Alto	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Conformidade	Não	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
	Conformidade	Não	Risco Alto	Instituir os planos de mobilidade metropolitana e municipais	Preventiva	Estado e municípios	SINFRA
16. Aumento da tarifa para o usuário	Estratégico	Não	Risco Alto	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Estratégico	Não	Risco Alto	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	Estado e municípios
	Estratégico	Não	Risco Alto	Buscar receitas alternativas	Compensatório	Estado	Estado e municípios
17. Baixa viabilidade de expansão do sistema	Operacional	Não	Risco Alto	Fomentar a ocupação territorial ao longo dos eixos e evitar a expansão do perímetro urbano, por meio da revisão da legislação de uso e ocupação do solo	Corretiva	Estado	Municípios
18. Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	Conformidade	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
19. Aumento no impacto das desapropriações	Orçamentário	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			

Tabela 07 – Cenário 04 (Retomar o projeto do VLT com escopo reduzido, por meio de Parceira-Público-Privado, incluindo a obra e a operação do sistema).

Evento de Risco	Categoria do Risco	Orçamentário Financeiro?	Nível de Risco	CONTROLE/AÇÃO PROPOSTA	Tipo	Área Responsável	Responsável pela Implantação
01.Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Crítico	Buscar receitas alternativas durante a concessão	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
02.Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	Orçamentário	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
03.Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	Reputação	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
04.Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
05.Alto custo de operação e manutenção do sistema	Fiscal	Sim	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a redução de custos com energia, pessoal e tributação	Preventiva	Estado	Parceiro Privado
	Fiscal	Sim	Risco Alto	Formatação de contratos que atendam os princípios da eficiência e economicidade em atividades meio (Ex.: serviço de manutenção da infraestrutura, limpeza, segurança)	Preventiva	Estado	Parceiro Privado
06.Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
07.Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	Operacional	Não	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
08.Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	Integridade	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
09.Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	Reputação	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
10.Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	Operacional	Não	Risco Alto	Elaborar planos de desvio de tráfego	Preventiva	Parceiro Privado	Estado e municípios
	Operacional	Não	Risco Alto	Implementar plano de comunicação	Preventiva	Parceiro Privado	Estado e municípios
11.Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	Operacional	Não	Risco Alto	Maior aproveitamento do escopo original na formatação da modelagem	Compensatório	Estado	Parceiro Privado
12.Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	Operacional	Não	Risco Alto	Utilizar métodos alternativos para execução rápida da obra	Preventiva	Estado	Parceiro Privado
13.Baixa compatibilidade do modal com a demanda	Operacional	Não	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
14.Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	Operacional	Não	Risco Alto	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Operacional	Não	Risco Alto	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Operacional	Não	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras
	Operacional	Não	Risco Alto	Instituir os planos de mobilidade metropolitano e municipais	Preventiva	Estado e municípios	SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
15.Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	Conformidade	Não	Risco Crítico	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Instituir os planos de mobilidade metropolitano e municipais	Preventiva	Estado e municípios	SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
16.Aumento da tarifa para o usuário	Estratégico	Não	Risco Alto	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Estratégico	Não	Risco Alto	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	Parceiro Privado
	Estratégico	Não	Risco Alto	Buscar receitas alternativas durante a concessão	Compensatório	Estado	Parceiro Privado
17.Baixa viabilidade de expansão do sistema	Operacional	Não	Risco Alto	Fomentar a ocupação territorial ao longo dos eixos e evitar a expansão do perímetro urbano, por meio da revisão da legislação de uso e ocupação do solo	Corretiva	Estado	Municípios
18.Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	Conformidade	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
19.Aumento no impacto das desapropriações	Orçamentário	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			



Tabela 08 – Cenário 05 (Realizar a mudança do modo de transporte para Sistema BRT, com ônibus elétrico, por meio de obra pública, via regime diferenciado de contratação, com a operação posterior a cargo do Governo do Estado do Mato Grosso).

Evento de Risco	Categoria do Risco	Orçamentário Financeiro?	Nível de Risco	CONTROLE/AÇÃO PROPOSTA	Tipo	Área Responsável	Responsável pela Implantação
01. Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	Fiscal	Sim	Risco Alto	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Alto	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Fiscal	Sim	Risco Alto	Buscar receitas alternativas durante a concessão	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
02. Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	Orçamentário	Não	Risco Alto	Análise de capacidade de endividamento (valor excedente)	Corretiva	Estado	Sefaz
	Orçamentário	Não	Risco Alto	Buscar outras fontes de recursos não onerosos para o estado	Compensatório	Estado	Sefaz
03. Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	Reputação	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
04. Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
05. Alto custo de operação e manutenção do sistema	Fiscal	Não	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a redução de custos com energia, pessoal e tributação	Preventiva	Estado	SINFRA
	Fiscal	Não	Risco Alto	Formatação de contratos que atendam os princípios da eficiência e economicidade em atividades meio (Ex.: serviço de manutenção da infraestrutura, limpeza, segurança)	Preventiva	Estado	SINFRA
06. Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
07. Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	Operacional	Não	Risco Alto	Contratar novo projeto considerando os bens adquiridos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Integridade	Não	Risco Crítico	Aproveitar as obras físicas já executadas e parte dos equipamentos já fornecidos (sistema de CFTV, comunicação, entre outros)	Corretiva	Estado	SINFRA
	Integridade	Não	Risco Crítico	Plano de monetização do passivo não utilizado no novo modal	Compensatório	Estado	SINFRA
08. Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	Integridade	Não	Risco Crítico	Avaliação do contrato CPAC sobre os riscos dos equipamentos e obras não aproveitados	Compensatório	Estado, Caixa e BNDES	Estado, Caixa e BNDES
	Reputação	Sim	Risco Alto	Garantias contratuais que a prestação de serviço atenda padrões mínimos de qualidade, segurança, conforto, frequência	Preventiva	Estado	SINFRA
	Reputação	Sim	Risco Alto	Fiscalização efetiva do serviço ofertado	Preventiva	Estado	SINFRA e AGER
10. Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	Operacional	Sim	Risco Alto	Elaborar planos de desvio de tráfego	Preventiva	Estado e municípios	Estado e municípios
	Operacional	Sim	Risco Alto	Implementar plano de comunicação	Preventiva	Estado e municípios	Estado e municípios
11. Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	Operacional	Sim	Risco Alto	Resgatar registros anteriores do projeto BRT inicialmente contratado	Compensatório	Estado	SINFRA
12. Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	Operacional	Não	Risco Alto	Aplicar a RDC	Preventiva	Estado	SINFRA
13. Baixa compatibilidade do modal com a demanda	Operacional	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
14. Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	Operacional	Sim	Risco Alto	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Operacional	Sim	Risco Alto	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Operacional	Sim	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
	Operacional	Sim	Risco Alto	Instituir os planos de mobilidade metropolitana e municipais	Preventiva	Estado e municípios	
15. Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	Conformidade	Não	Risco Alto	Formatar um modelo de rede integrada onde não há competição/sobreposição dos serviços de transportes ofertados pelo estado e municípios envolvidos	Preventiva	Estado	SINFRA
	Conformidade	Não	Risco Alto	Revisão da política estadual de transporte vigente a luz do modal escolhido	Corretiva	Estado	AGER
	Conformidade	Não	Risco Alto	Adoção de medidas tendentes a cooperação entre estado e os municípios envolvidos por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos	Preventiva	Estado e municípios	Gabinetes governo e prefeituras
	Conformidade	Não	Risco Alto	Instituir os planos de mobilidade metropolitana e municipais	Preventiva	Estado e municípios	SINFRA, SEMOB Cuiabá e Secretaria de Serviços Públicos - VG
16. Aumento da tarifa para o usuário	Estratégico	Não	Risco Alto	Pactuação para a revisão das políticas de gratuidade pelos municípios (inclusive envolvendo outros atores)	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Estratégico	Não	Risco Alto	Aumentar a atratividade do sistema para incremento de demanda	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
	Estratégico	Não	Risco Alto	Buscar receitas alternativas durante a concessão	Compensatório	Estado	SINFRA/Casa Civil
17. Baixa viabilidade de expansão do sistema	Operacional	Não	Risco Moderado	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
18. Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	Conformidade	Não	Risco Crítico	Apresentar justificativa técnica para voto no conselho curador do FGTS (mudança modo)	Corretiva	Estado, MDR e Caixa	SINFRA, SEMOB, Caixa (Agente financeiro e Operador)
	Conformidade	Não	Risco Crítico	Levantamento dos recursos aportados passíveis de aproveitamento no novo projeto	Corretiva	Estado e Caixa	SINFRA e Caixa (agente financeiro)
19. Aumento no impacto das desapropriações	Orçamentário	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			



Tabela 09 – Cenário 06 (Realizar a mudança do modo de transporte para Corredor Exclusivo de Ônibus, com ônibus a diesel, por meio de obra pública, via regime diferenciado de contratação, com a operação posterior a cargo do Governo do Estado do Mato Grosso).

Evento de Risco	Categoria do Risco	Orçamentário Financeiro?	Nível de Risco	CONTROLE/AÇÃO PROPOSTA	Tipo	Área Responsável	Responsável pela Implantação
01.Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	Fiscal	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
02.Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	Orçamentário	Não	Risco Alto	Análise de capacidade de endividamento (valor excedente)	Corretiva	Estado	Sefaz
	Orçamentário	Não	Risco Alto	Buscar outras fontes de recursos não onerosos para o estado	Compensatório	Estado	Sefaz
03.Baixa percepção de benefícios socioambientais	Reputação	Não	Risco Alto	Garantias contratuais que a prestação de serviço atenda padrões mínimos de qualidade, segurança, conforto, frequência	Preventiva	Estado	SINFRA
	Reputação	Não	Risco Alto	Fiscalização efetiva do serviço ofertado	Preventiva	Estado	SINFRA e AGER
04.Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	Estratégico	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
05.Alto custo de operação e manutenção do sistema	Fiscal	Não	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
06.Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	Estratégico	Não	Risco Alto	Renovação da frota com melhores atributos (ônibus piso baixo, ar-condicionado, entre outros)	Compensatório	Estado e municípios	Operadores
07.Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	Operacional	Não	Risco Alto	Contratar novo projeto considerando os bens adquiridos	Preventiva	Estado	SINFRA
08.Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	Integridade	Não	Risco Crítico	Aproveitar as obras físicas já executadas e parte dos equipamentos já fornecidos (sistema de CFTV, comunicação, entre outros)	Corretiva	Estado	SINFRA
	Integridade	Não	Risco Crítico	Plano de monetização do passivo não utilizado no novo modal	Compensatório	Estado	SINFRA
	Integridade	Não	Risco Crítico	Avaliação do contrato CPAC sobre os riscos dos equipamentos e obras não aproveitados	Compensatório	Estado, Caixa e BNDES	
09.Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	Reputação	Não	Risco Alto	Garantias contratuais que a prestação de serviço atenda padrões mínimos de qualidade, segurança, conforto, frequência	Preventiva	Estado	SINFRA
	Reputação	Não	Risco Alto	Fiscalização efetiva do serviço ofertado	Preventiva	Estado	SINFRA e AGER
10.Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	Operacional	Não	Risco Alto	Elaborar planos de desvio de tráfego	Preventiva	Estado e municípios	Estado e municípios
	Operacional	Não	Risco Alto	Implementar plano de comunicação	Preventiva	Estado e municípios	Estado e municípios
11.Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	Operacional	Sim	Risco Alto	Resgatar registros de projetos anteriores quando aproveitáveis	Compensatório	Estado	SINFRA
12.Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	Operacional	Sim	Risco Alto	Aplicar a RDC	Preventiva	Estado	SINFRA
13.Baixa compatibilidade do modal com a demanda	Operacional	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
14.Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	Operacional	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
15.Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	Conformidade	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
16.Aumento da tarifa para o usuário	Estratégico	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
17.Baixa viabilidade de expansão do sistema	Operacional	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			
18.Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	Conformidade	Sim	Risco Crítico	Apresentar justificativa técnica para voto no conselho curador do FGTS (mudança modo)	Corretiva	Estado, MDR e Caixa	SINFRA, SEMOB, Caixa (Agente financeiro e Operador)
	Conformidade	Sim	Risco Crítico	Levantamento dos recursos aportados passíveis de aproveitamento no novo projeto	Corretiva	Estado e Caixa	SINFRA e Caixa (agente financeiro)
19.Aumento no impacto das desapropriações	Orçamentário	Sim	Risco Pequeno	Conforme metodologia utilizada, para os eventos de riscos classificados como pequenos e moderados, não é necessário de Plano de Ação			

## 6. REFERENCIAL e COMPLEMENTOS

### 6.1. Avaliação PROBABILIDADE X IMPACTO

MATRIZ DE RISCO (probabilidade x impacto)						
Probabilidade	5	10	15	20	25	Muito Alta 5
	4	8	12	16	20	Alta 4
	3	6	9	12	15	Médio 3
	2	4	6	8	10	Baixo 2
	1	2	3	4	5	Muito baixa 1
Impacto						
Muito baixa    Baixa    Média    Alta    Muito Alta						
1                    2                    3                    4                    5						

**Nível Pequeno:** é possível conviver com o risco, mantendo as práticas e controles existentes;

**Nível Moderado:** é possível promover ações que atenuem causas e/ou consequências;

**Nível Alto:** é necessário a elaboração de plano de ação para evitar ou eliminar as causas e/ou consequências;

**Nível Crítico:** é necessário a elaboração de plano de ação para evitar ou eliminar as causas e/ou consequências, bem como considerar a necessidade de mobilização imediata de recursos, materiais e pessoal capacitado, com vistas ao tratamento desse risco.

## 6.2. Categoria do Risco

**Estratégico:** eventos que possam impactar na missão, nas metas ou nos objetivos estratégicos do plano/ projeto, caso venham ocorrer.

**Operacional:** eventos que podem comprometer as atividades da unidade, normalmente associados a falhas, deficiência ou inadequação de processos internos, pessoas, infraestrutura e sistemas, afetando o esforço da gestão quanto à eficácia e a eficiência dos processos organizacionais

**Orçamentário:** eventos que podem comprometer a capacidade do executor de contar com os recursos orçamentários necessários à realização de suas atividades, ou eventos que possam comprometer a própria execução orçamentária, como atrasos no cronograma de licitações.

**Reputação:** eventos que podem comprometer a confiança da sociedade em relação à capacidade do executor em cumprir sua missão institucional, interferem diretamente na imagem do órgão.

**Integridade:** eventos que podem afetar a probidade da gestão dos recursos públicos e das atividades da organização, causados pela falta de honestidade e desvios éticos.

**Fiscal:** eventos que podem afetar negativamente o equilíbrio das contas públicas.

**Conformidade:** eventos que podem afetar o cumprimento de leis e regulamentos aplicáveis.

## 6.3. Painel interativo com resultados da avaliação (Microsoft POWER BI)

Link:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoieY2Y3NTYzZDItNDVhOC00NDZILWE0ZWEtMzlkNmQ2MGY4YjZjIiwidCI6Ijk2MTFIY2UxLTM0MTQtdGMzNS1hM2YwLTdkMTAwNDI5MGNkNiJ9>

Macroprocesso / Processo	Eventos de Riscos	SEMOB GOV. ESTADO CAIXA			Frequência Prevista	Probabilidade					Impacto														Nível de Risco				
						Aspectos Avaliativos					Aspectos Avaliativos																Peso		
						Evento pode ocorrer apenas em circunstâncias excepcionais	Evento pode ocorrer em algum momento	Evento deve ocorrer em algum momento	Evento com grande probabilidade de ocorrer	Evento quase certo de ocorrer	Estratégico-Operacional																		
											SEMOB GOV. ESTADO CAIXA	Custo final do projeto (CAPEX)	SEMOB GOV. ESTADO CAIXA	Custo de operação (OPEX)	SEMOB GOV. ESTADO CAIXA	Conformidade / Regulação	SEMOB GOV. ESTADO CAIXA	Percepção do serviço público (usuário)											
	Pesos	<= 20% 1	>20% <=40% 2	>40% <=60% 3	>60% <=80% 4	>80% 5	Pesos Atribuídos ao Impacto (Análise Hierárquica de Processo - AHP)														100%								
macroprocesso_processo	eventos_de_riscos	unidade_frequencia_prevista			enunciado_risco	ocorrencia_circunstancias_excepcionais	ocorrencia_em_alguns_momentos	ocorrencia_em_alguns_momentos	ocorrencia_com_grande_probabilidade_de_ocorrer	ocorrencia_quase_certo_de_ocorrer	custo_final_do_projetoCAPEX	custo_operacaoOPEX	conformidade_regulacao	percepcao_servico_publico_usuario	peso	peso	descricao												
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	01.Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	3	1	2	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3,30	3,30	16,50	Risco Crítico
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	02.Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	5	5	5	5	Muito Alta	5	4	4	4	4	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2,70	2,70	13,50	Risco Alto
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	03.Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1,00	Risco Pequeno
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	04.Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	1,50	1,50	1,50	Risco Pequeno
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	05.Alto custo de operação e manutenção do sistema	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	5	5	5	5	4	5	4	4	3	3	3	3	3	3	3,15	3,15	15,75	Risco Crítico
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	06.Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1,00	Risco Pequeno
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	07.Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	1,65	1,65	3,30	Risco Pequeno
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	08.Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	1,50	1,50	1,50	Risco Pequeno
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	09.Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	1,90	1,90	3,80	Risco Pequeno
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	10.Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	2,30	2,30	11,50	Risco Alto
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	11.Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	2,05	2,05	4,10	Risco Moderado
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	12.Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	3	3	3	3	Média	3	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	2,45	2,45	7,35	Risco Alto
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	13.Baixa compatibilidade do modal com a demanda	2	2		2	Baixa	2	1	1	1	1	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2,25	2,25	4,50	Risco Moderado
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	14.Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	2,65	2,65	13,25	Risco Alto
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	15.Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	3,65	3,65	18,25	Risco Crítico
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	16.Aumento da tarifa para o usuário	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	3	3	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	3,05	3,05	15,25	Risco Crítico

Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	17.Baixa viabilidade de expansão do sistema	5	5	5	5	Muito Alta	5	4	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	2,65	2,65	13,25	Risco Alto
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	18.Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	1,65	1,65	1,65	Risco Pequeno
Cenário 1: Modal VLT / Escopo Original / Obra RDC	19.Aumento no impacto das desapropriações	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1,50	1,50	1,50	Risco Pequeno
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	01.Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3,00	3,00	15,00	Risco Crítico
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	02.Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	5	5	5	5	3	1	3	2	3	3	3	3	2,85	2,85	2,85	Risco Pequeno
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	03.Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	2	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	2	1	2	1	1	1,15	1,15	1,15	Risco Pequeno
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	04.Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1,50	1,50	1,50	Risco Pequeno
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	05.Alto custo de operação e manutenção do sistema	3	5	5	4	Alta	4	1	1	1	1	2	5	5	4	5	5	4	5	3	3	3	3	3,00	3,00	12,00	Risco Alto
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	06.Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	5	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1,30	1,30	1,30	Risco Pequeno
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	07.Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	3	2	5	3	Média	3	1	1	3	2	1	1	1	1	3	1	4	3	3	3	3	3	2,10	2,10	6,30	Risco Moderado
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	08.Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	3	3	2	1,25	1,25	1,25	Risco Pequeno
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	09.Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1	1,15	1,15	2,30	Risco Pequeno
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	10.Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	3	2	5	4	5	5	2,15	2,15	10,75	Risco Alto
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	11.Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	4	2	5	4	Alta	4	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	3	2	4	3	5	4	1,90	1,90	7,60	Risco Alto
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	12.Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	5	5	5	5	Muito Alta	5	2	1	1	1	1	1	1	1	3	1	3	2	5	3	5	4	1,90	1,90	9,50	Risco Alto
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	13.Baixa compatibilidade do modal com a demanda	2	2		2	Baixa	2	1	1	1	1	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2,70	2,70	5,40	Risco Moderado
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	14.Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	2,65	2,65	13,25	Risco Alto
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	15.Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	3	4	3	3	4	3	4	4	5	5	5	5	3,05	3,05	15,25	Risco Crítico
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	16.Aumento da tarifa para o usuário	4	3	5	4	Alta	4	1	1	1	1	4	5	3	4	3	3	4	3	5	5	5	5	3,20	3,20	12,80	Risco Alto
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	17.Baixa viabilidade de expansão do sistema	4	4	5	4	Alta	4	4	4	2	3	1	1	3	2	2	1	1	1	5	3	4	4	2,65	2,65	10,60	Risco Alto
Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	18.Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	2	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	2	3	3	3	3	3	1,80	1,80	1,80	Risco Pequeno

Cenário 2: Modal VLT / Escopo Original / Obra PPP	19.Aumento no impacto das desapropriações	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	2	3	3	3	3	1,65	1,65	1,65	Risco Pequeno		
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	01.Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	5	4	4	4	3	3	3	3	1	3	3	2	2,45	2,45	12,25	Risco Alto
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	02.Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	5	5	5	5	Muito Alta	5	3	3	3	3	1	1	1	1	3	2	3	3	3	3	3	2,40	2,40	12,00	Risco Alto	
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	03.Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	2	2	1,25	1,25	1,25	Risco Pequeno	
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	04.Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1,50	1,50	1,50	Risco Pequeno	
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	05.Alto custo de operação e manutenção do sistema	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	5	2	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2,85	2,85	14,25	Risco Alto	
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	06.Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1,00	Risco Pequeno	
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	07.Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	1	2	3	2	Baixa	2	1	3	1	2	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	2,10	2,10	4,20	Risco Moderado	
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	08.Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1,50	1,50	1,50	Risco Pequeno	
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	09.Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	3	2	4	3	1,65	1,65	3,30	Risco Pequeno
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	10.Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	5	4	5	5	2,30	2,30	11,50	Risco Alto
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	11.Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	5	4	5	5	Muito Alta	5	1	2	1	1	1	1	1	1	3	2	3	3	4	4	5	4	2,05	2,05	10,25	Risco Alto
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	12.Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	2	3	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	4	3	5	4	4	4	2,05	2,05	4,10	Risco Moderado
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	13.Baixa compatibilidade do modal com a demanda	2	2		2	Baixa	2	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2,40	2,40	4,80	Risco Moderado
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	14.Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	4	3	2,40	2,40	12,00	Risco Alto
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	15.Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	5	5	3	4	4	3	3	3	5	4	4	4	2,95	2,95	14,75	Risco Alto
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	16.Aumento da tarifa para o usuário	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	3	2	4	3	4	2	4	3	5	5	5	5	2,90	2,90	14,50	Risco Alto
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	17.Baixa viabilidade de expansão do sistema	5	5	5	5	Muito Alta	5	4	4	4	4	1	1	1	1	1	3	1	2	4	4	4	4	2,80	2,80	14,00	Risco Alto
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	18.Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	2	1	1	1	Muito baixa	1	1	3	1	2	1	1	1	1	3	1	2	2	3	3	3	3	1,95	1,95	1,95	Risco Pequeno
Cenário 3: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra RDC	19.Aumento no impacto das desapropriações	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	3	3	3	1,50	1,50	3,00	Risco Pequeno
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	01.Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3,00	3,00	15,00	Risco Crítico

Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	02.Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	5	5	5	5	3	2	3	3	3	3	3	3,00	3,00	3,00	Risco Pequeno		
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	03.Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	2	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1	2	1	1	1	1,15	1,15	1,15	Risco Pequeno		
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	04.Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1,50	1,50	1,50	Risco Pequeno	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	05.Alto custo de operação e manutenção do sistema	3	5	5	4	Alta	4	1	1	1	1	2	3	5	3	5	4	4	4	3	3	3	3	2,55	2,55	10,20	Risco Alto
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	06.Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	1	2	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1,00	Risco Pequeno	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	07.Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	3	2	5	3	Média	3	1	1	3	2	1	1	1	3	2	4	3	3	3	3	3	2,10	2,10	6,30	Risco Moderado	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	08.Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	3	3	2	1,40	1,40	1,40	Risco Pequeno	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	09.Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	3	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1,40	1,40	2,80	Risco Pequeno	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	10.Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	5	2	4	4	2,05	2,05	10,25	Risco Alto	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	11.Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	3	4	5	4	Alta	4	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	4	3	4	4	2,05	2,05	8,20	Risco Alto	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	12.Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	5	3	5	4	Alta	4	2	3	1	2	1	1	1	3	3	3	3	5	3	5	4	2,35	2,35	9,40	Risco Alto	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	13.Baixa compatibilidade do modal com a demanda	3	3	3	3	Média	3	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	3	1,80	1,80	5,40	Risco Moderado	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	14.Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	2,65	2,65	13,25	Risco Alto	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	15.Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	3	5	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	3,35	3,35	16,75	Risco Crítico
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	16.Aumento da tarifa para o usuário	4	4	5	4	Alta	4	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	4	3	5	5	5	5	2,90	2,90	11,60	Risco Alto
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	17.Baixa viabilidade de expansão do sistema	4	4	5	4	Alta	4	4	4	2	3	1	1	3	2	2	1	1	1	5	4	4	4	2,65	2,65	10,60	Risco Alto
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	18.Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	2	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	2	3	3	3	3	1,65	1,65	1,65	Risco Pequeno	
Cenário 4: Modal VLT / Escopo Reduzido / Obra PPP	19.Aumento no impacto das desapropriações	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	3	1	2	2	3	3	3	3	1,65	1,65	3,30	Risco Pequeno	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	01.Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2,40	2,40	12,00	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	02.Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	5	5	5	5	Muito Alta	5	2	2	2	2	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	2,10	2,10	10,50	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	03.Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	2	2	2	2	1,55	1,55	3,10	Risco Pequeno	

Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	04.Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1,50	1,50	1,50	Risco Pequeno				
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	05.Alto custo de operação e manutenção do sistema	3	3	3	3	Média	3	1	1	1	1	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	2,55	2,55	7,65	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	06.Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1,25	1,25	2,50	Risco Pequeno	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	07.Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	5	5	5	5	Muito Alta	5	5	5	5	5	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	2,85	2,85	14,25	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	08.Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	5	5	5	5	Muito Alta	5	5	5	5	5	1	1	1	1	4	4	4	4	5	5	5	5	3,65	3,65	18,25	Risco Crítico	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	09.Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	4	4	4	4	Alta	4	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	4	4	4	4	1,90	1,90	7,60	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	10.Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	5	5	5	5	2,30	2,30	11,50	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	11.Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	4	5	4	4	Alta	4	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	5	5	5	5	2,30	2,30	9,20	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	12.Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	5	5	5	5	2,45	2,45	12,25	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	13.Baixa compatibilidade do modal com a demanda	1	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	1,85	1,85	1,85	Risco Pequeno
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	14.Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	1	1	1	1	1,60	1,60	8,00	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	15.Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	4	4	4	4	Alta	4	1	1	1	1	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	3,65	3,65	14,60	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	16.Aumento da tarifa para o usuário	4	4	4	4	Alta	4	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	2,20	2,20	8,80	Risco Alto	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	17.Baixa viabilidade de expansão do sistema	3	3	3	3	Média	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1,85	1,85	5,55	Risco Moderado	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	18.Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	5	5	5	5	Muito Alta	5	5	5	5	5	1	1	1	1	4	4	4	4	3	3	3	3	3,15	3,15	15,75	Risco Crítico	
Cenário 5: Modal BRT / Escopo Original	19.Aumento no impacto das desapropriações	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1,50	1,50	3,00	Risco Pequeno	
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	01.Aumento do subsídio estadual para manutenção do modal	1	1	2	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	1	3	2	3	3	3	3	1,65	1,65	1,65	Risco Pequeno	
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	02.Maior necessidade de crédito junto aos agentes financeiros	5	4	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	1	1	1	1	3	4	3	3	3	3	3	3	1,80	1,80	9,00	Risco Alto	
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	03.Baixa percepção de benefícios sócio-ambientais	5	4	4	4	Alta	4	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	5	2	5	4	2,05	2,05	8,20	Risco Alto	
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	04.Depreciação imobiliária ao longo dos eixos troncos	2	2	2	2	Baixa	2	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	3	4	3	3	1,50	1,50	3,00	Risco Pequeno	
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	05.Alto custo de operação e manutenção do sistema	1	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	3	2	3	2	3	3	1,65	1,65	3,30	Risco Pequeno	



Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	06.Baixo impacto na requalificação do sistema de transporte local	3	4	4	4	Alta	4	1	2	1	1	1	1	1	3	1	2	5	4	4	4	1,90	1,90	7,60	Risco Alto		
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	07.Baixo detalhamento para projeto de implantação da solução escolhida	5	5	5	5	Muito Alta	5	2	2	3	2	1	1	1	1	2	4	3	3	3	3	2,10	2,10	10,50	Risco Alto		
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	08.Baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados	5	5	5	5	Muito Alta	5	5	5	5	5	1	1	1	1	4	5	4	4	5	5	5	5	3,65	3,65	18,25	Risco Crítico
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	09.Insatisfação dos usuários com a adequação do serviço ofertado	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	3	3	5	5	5	5	2,30	2,30	11,50	Risco Alto
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	10.Impacto da execução das obras na rotina dos municípios	5	5	5	5	Muito Alta	5	1	1	1	1	1	1	1	1	3	4	3	3	5	5	5	5	2,30	2,30	11,50	Risco Alto
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	11.Aumento do tempo necessário para revisão/conclusão dos projetos técnicos	4	5	4	4	Alta	4	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	5	3	5	4	2,05	2,05	8,20	Risco Alto
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	12.Aumento do tempo necessário para conclusão das obras	5	4	4	4	Alta	4	1	1	1	1	1	1	1	1	4	3	3	3	5	4	4	4	2,05	2,05	8,20	Risco Alto
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	13.Baixa compatibilidade do modal com a demanda	1	1		1	Muito baixa	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	3	3	2	3	3	3	3	1,95	1,95	1,95	Risco Pequeno
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	14.Alto impacto na rede de transporte atual (concorrência entre modais)	2	1	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	3	3	3	1	1	2	1,55	1,55	3,10	Risco Pequeno
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	15.Alto conflito regulatório entre os municípios e o estado	1	1	2	1	Muito baixa	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	1	1	3	2	1,40	1,40	1,40	Risco Pequeno
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	16.Aumento da tarifa para o usuário	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	4	2	4	3	1,65	1,65	3,30	Risco Pequeno
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	17.Baixa viabilidade de expansão do sistema	2	1	1	1	Muito baixa	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	3	1	2	2	2	1	2	1,40	1,40	1,40	Risco Pequeno
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	18.Necessidade de autorização dos agentes gestores do FGTS	5	5	5	5	Muito Alta	5	5	5	5	5	1	1	1	1	5	5	4	5	3	3	3	3	3,30	3,30	16,50	Risco Crítico
Cenário 6: Modal Corredor / Escopo Reduzido	19.Aumento no impacto das desapropriações	2	2	2	2	Baixa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	3	3	3	3	1,50	1,50	3,00	Risco Pequeno