



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS

Direção Regional da Mobilidade

PLANO DE PREVENÇÃO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS



outubro de 2022

v.4

ÍNDICE

I.	LISTA DE ACRÓNIMOS	2
II.	NOTA INTRODUTÓRIA	3
III.	ESTRUTURA ORGÂNICA, COMPETÊNCIAS E MISSÃO	4
IV.	PROCESSO DE GESTÃO DE RISCO.....	8
IV.1.	Identificação dos Riscos.....	10
IV.1.1.	Riscos Financeiros e Patrimoniais	11
I.1.1.	Riscos Operacionais.....	11
I.1.2.	Riscos Estratégicos	13
I.2.	Identificação das medidas de prevenção.....	14
I.2.1.	Riscos Financeiros e Patrimoniais	14
I.2.3.	Riscos Operacionais.....	16
I.2.5.	Riscos Estratégicos	20
II.	ACOMPANHAMENTO, AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DO PLANO	21
III.	DECLARAÇÕES.....	21

I. LISTA DE ACRÓNIMOS

CDPRHC - Chefe de Divisão de Planeamento, Recursos Humanos e Contabilidade;

CDTASA - Chefe de Divisão dos Transportes Aéreos e Setor Aeroportuário;

CDTMSP - Chefe de Divisão dos Transportes Marítimos e Setor Portuário;

CP - Contabilista Público;

CPC - Conselho de Prevenção da Corrupção;

DR - Diretor Regional;

DRM - Direção Regional da Mobilidade;

DSTT – Diretor de Serviços dos Transportes Terrestres

PPRCIC - Planos de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas;

RAA - Região Autónoma dos Açores;

SRTT – Subdireção Regional dos Transportes Terrestres;

SDRTT - Subdiretor Regional dos Transportes Terrestres;

SRTMI - Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas;

II. NOTA INTRODUTÓRIA

A Lei n.º 54/2008, de 4 de setembro, criou o Conselho de Prevenção da Corrupção, entidade administrativa independente, a funcionar junto do Tribunal de Contas, que desenvolve uma atividade de âmbito nacional no domínio da prevenção da corrupção e infrações conexas.

Na sequência da Recomendação n.º 1/2009, publicada no Diário da República, 2ª série, n.º 140, de 22 de julho de 2009, sobre “Planos de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas” e de forma a cumprir a referida recomendação, a Direção Regional dos Transportes, preparou o seu PPRCIC, em 2009, tendo sido atualizado em 2018 e 2021 (no seguimento da publicação do Decreto Regulamentar Regional n.º 18/2021/A, que aprovou a orgânica e o quadro de pessoal dirigente e de chefia da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia, esta deixou de exercer competências na área dos transportes terrestres e Aerogare Civil das Lajes), e posteriormente publicado na página da Direção Regional.

Tendo em consideração o Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2022/A de 29 de abril, que aprova a nova Orgânica do XIII Governo Regional dos Açores e o Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2022/A, que aprova a orgânica e o quadro de pessoal dirigente e de chefia da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, tornou-se primordial proceder a alterações ao PPRCIC existente, considerando que a Subdireção Regional dos Transportes Terrestres, anterior Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres, voltou integrar esta Direção Regional.

Na elaboração do PPRCIC deverá constar a identificação de cada área/departamento dos riscos de corrupção e infrações conexas, a indicação das medidas adotadas que previnam a sua ocorrência e a definição e identificação dos vários responsáveis envolvidos na gestão do plano.

Este Plano, depois de homologado, será divulgado por todos os trabalhadores, e disponibilizado no site da Direção Regional.

O Diretor Regional

Rui Miguel Furtado Coutinho

III. ESTRUTURA ORGÂNICA, COMPETÊNCIAS E MISSÃO

Estrutura orgânica

O Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2022/A de 29 de abril, que aprova a nova Orgânica do XIII Governo Regional dos Açores, atribuiu os setores dos transportes, com exceção da Aerogare Civil das Lajes, à Direção Regional da Mobilidade da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas.

Desta forma, a Subdireção Regional dos Transportes Terrestres, antigo Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres, anteriormente integrado na Secretária Regional das Obras Públicas e Comunicações (Decreto Regulamentar Regional n.º 28/2020/A de 10 de dezembro de 2020, que aprovou a primeira Orgânica do XIII Governo Regional dos Açores), voltou a ser um serviço da competência desta Direção Regional.

A Direção Regional da Mobilidade, sita no Largo do Colégio n.º 4, em Ponta Delgada, encontra-se repartida pelas seguintes unidades orgânicas: Subdireção Regional dos Transportes Terrestres, Serviço dos Transportes Aéreos e Marítimos, Divisão de Planeamento, Gestão de Recursos e Contabilidade e Núcleo de Apoio Jurídico.

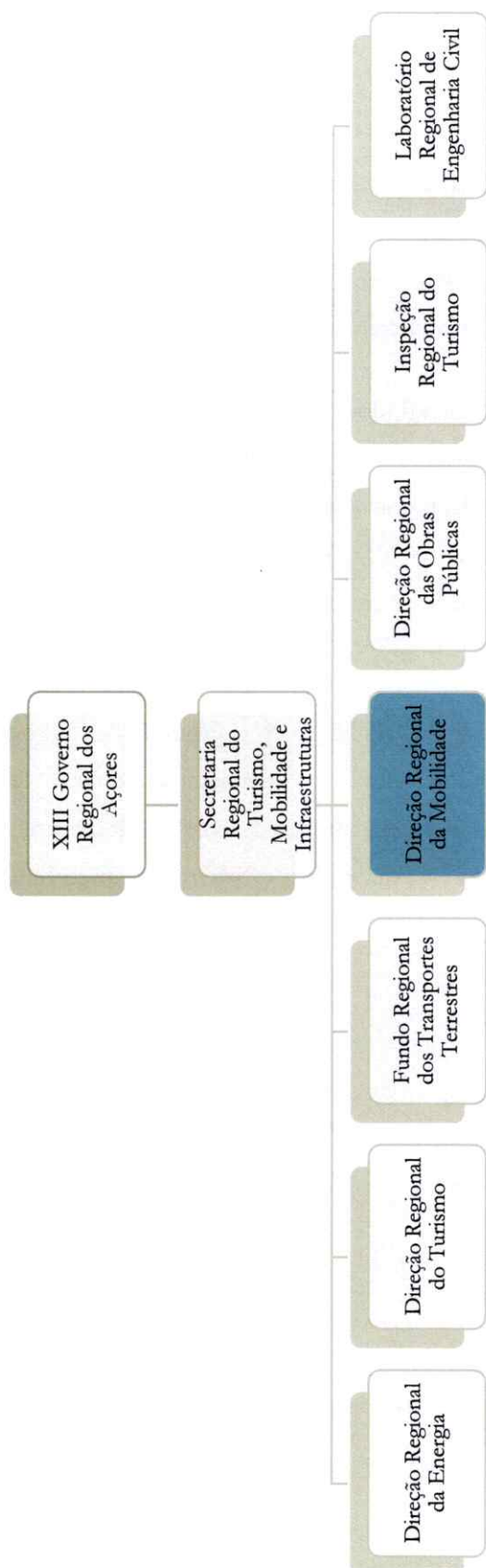


Figura 1 Orgânica da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestrutura.

Competências

A DRM é o serviço executivo da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas com competência para regular e garantir a sustentabilidade dos setores dos transportes na Região Autónoma dos Açores.

A orgânica e respetivas competências da DRM encontram-se definidas no Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2022/A, de 5 de setembro.

Missão

A DRM tem por missão contribuir para a definição e execução das políticas regionais de transportes, e respetivas infraestruturas, em especial reforçando o potencial das mesmas, visando o fomento da competitividade da economia regional, acessibilidade de pessoas e bens e coesão regional.

IV. PROCESSO DE GESTÃO DE RISCO

O processo de gestão do risco é uma metodologia de identificação, avaliação, gestão, acompanhamento, análise e controlo de potenciais acontecimentos que possam afetar o desempenho da Direção. Este é um processo interativo que envolve a colaboração de todos os trabalhadores, em todas as etapas.

Etapa n.º 1 – Identificação dos riscos

A identificação dos riscos existentes, deve focar-se em situações que possam ter um impacto no cumprimento das competências e missão da Direção. Este levantamento de acontecimentos deverá ser exaustivo, de forma que sejam abrangidos todos os riscos que constituam uma elevada ameaça para a Direção.

Etapa n.º 2 – Análise e atribuição de prioridades aos riscos

A realização de uma análise dos riscos, identificados na fase anterior, de forma a estimar a probabilidade de ocorrência e a gravidade da consequência.

Classificação (Grau)	Probabilidade de Ocorrência	Gravidade da Consequência
Elevado	Forte possibilidade de o evento ocorrer.	Os riscos possuem consequências reversíveis em curto e médio prazo com custos altos.
Moderado	O evento poderá ocorrer a curto ou médio prazo.	Os riscos possuem consequências reversíveis em curto e médio prazo com custos baixos.
Fraco	O evento poderá ocorrer em circunstâncias muito especiais ou como resultado da combinação de eventos pouco prováveis.	Os riscos possuem consequências reversíveis em curto e médio prazo com custos pouco significativos.

Etapa n.º 3 – Avaliação dos riscos

Após identificação dos riscos, estes terão de ser quantificados sendo necessário criar um conjunto de regras e procedimentos que permitam reduzir a probabilidade de ocorrência e respetiva gravidade da consequência.

Estes procedimentos terão de ser claramente identificados e documentados, para que seja possível proceder à sua gestão, controlo e monitorização.

Etapa n.º 4 – Tratamento dos riscos

O processo de tratamento dos riscos implica a implementação de medidas que proporcionam o controlo e, até mesmo, a redução dos riscos identificados anteriormente.

Nesta etapa é necessário selecionar as medidas de melhoria ou de tratamento a implementar, sendo essencial priorizar a melhor combinação de opções a seguir, ou seja, “evitar o risco”, “aceitar o risco”, “reduzir o risco” ou “partilhar o risco”.

Etapa n.º 5 – Monitorização e revisão dos riscos

O processo de monitorização resulta da avaliação do grau de implementação das medidas preventivas, previstas no Plano, relativamente às principais atividades suscetíveis de atos de corrupção.

É primordial que a metodologia utilizada, no processo de monitorização, seja respeitada de forma a garantir a comparabilidade e a continuidade da avaliação, ou seja, de forma periódica, é necessário que sejam percorridas as cinco etapas do Processo de Gestão, de forma a detetar a existência de novos riscos, oportunamente.

IV.1. Identificação dos Riscos

Para uma melhor gestão dos riscos identificados, estes foram divididos em três grupos: **riscos financeiros**, **riscos estratégicos** e **riscos operacionais**. Assim, entende-se por riscos financeiros quaisquer acontecimentos que possam colocar em causa a sustentabilidade financeira, a longo prazo, ou que possam afetar a disponibilidade de meios financeiros para satisfazer, atempadamente, os compromissos da Direção. Riscos operacionais são ocorrências que podem colocar em causa a atividade corrente da Direção, inviabilizando ou prejudicando as diversas áreas. Por fim, os riscos estratégicos são aqueles que colocam em causa a sustentabilidade da Direção, a longo prazo, a sua estratégia e a prossecução dos seus objetivos.

Os riscos identificados foram também quantificados em termos de probabilidade de ocorrência e gravidade da consequência. Com base no cruzamento entre a probabilidade de ocorrência de determinado risco com a gravidade da consequência, é atribuída uma das seguintes notações de risco: **fraco**, **moderado** ou **elevado**.

Na sequência do levantamento das atividades, os quadros seguintes demonstram os riscos identificados e respetiva notação do risco, por grupo.

IV.1.1. Riscos Financeiros e Patrimoniais

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DO RISCO	GRAU
Operações Contabilísticas	Risco de incorreções nos registos no sistema contabilístico GERFIP dos processos de despesa (erros no código de enquadramento legal, código do bem, código orçamental, conta POC, entre outros); Aquisição de bens/serviços fora do âmbito do Fundo de Maneio.	Fraco
Economato	Aquisição, manipulação ou desvio de bens pertencentes ao economato	Fraco
Subsídio Social de Mobilidade (SSM)	Desvio ou risco de perda de receita nos reembolsos do SSM.	Moderado
Subsídio ao passageiro residente na RAA nas viagens aéreas interilhas - Tarifa Açores	Risco na gestão e operacionalização da atribuição do subsídio, em articulação com a concessionária do serviço de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores.	Moderado
Subsídio para o transporte interilhas de animais de companhia doentes – Tarifa Açores PET	Risco na gestão e operacionalização da atribuição do subsídio, em articulação com a concessionária do serviço de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores.	Moderado
Atendimento Geral: Cobrança de coimas e taxas	Risco de desvio de dinheiros e valores	Moderado
Processo Administrativo de Gestão de Contraordenações rodoviárias por violação de normas do Código da Estrada e legislação complementar e especial	Risco de favorecimento de entidades/pessoas	Moderado

I.1.1. Riscos Operacionais

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DO RISCO	GRAU
Procedimentos relativos à aquisição de bens e serviços por ajuste direto	Desvio ou não fiscalização da quantidade e qualidade dos bens recebidos; Não fiscalização da execução do serviço adjudicado; Repetição da aquisição de bens e serviços; Conluio com concorrentes viciando o mercado.	Fraco
Acompanhar a execução dos contratos	Risco de execução deficiente indevidamente validada.	Moderado

Contraordenações no âmbito da atividade marítimo-turística	Risco de perda dos processos, prolongamento intencional da aplicação de coimas no âmbito dos processos de contraordenação; Adequada aplicação das coimas.	Fraco
Licenciamento para ocupação de espaços aeroportuários	Risco na apreciação dos pedidos de licenciamento e prorrogação de licenciamentos aeroportuários.	Fraco
Licenciamento atividade marítimo-turística	Risco na apreciação dos requerimentos para atribuição de licenças no âmbito da atividade marítimo-turística.	Moderado
Gestão patrimonial	Acesso indevido às instalações da DRM	Moderado
Acesso ao edifício da SRTT	Existência de chaves de acesso a partes do edifício na posse de alguns funcionários, que constitui um risco em caso de apuramento de responsabilidades por ocorrências.	Elevado
Ensino da Condução, Avaliação de Candidatos a condutores e certificação de profissionais	Risco de Favorecimento de entidades	Moderado
Inspeção de veículos para efeitos de emissão de licenças especiais	Risco de favorecimento de entidades/pessoas	Moderado
Alteração e averbamento de características de veículos	Risco de favorecimento de entidades/pessoas	Moderado
Atribuição ou cancelamento de matrículas	Risco de favorecimento de entidades/pessoas	Moderado
Homologação de veículos e reboques e semirreboques	Risco de favorecimento de entidades/pessoas	Moderado
Licenciamento de atividades de transportes terrestres	Risco de favorecimento de entidades/pessoas	Fraco
Inspeção às atividades licenciadas pelo SRTT	Risco de favorecimento de entidades/pessoas	Moderado
Emissão, revalidação ou substituição de documentos	Risco de favorecimento de entidades/pessoas	Moderado

habilitantes (Serviços e atendimento)

I.1.2. Riscos Estratégicos

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DO RISCO	GRAU
Exercício ético e profissional das funções	Risco de quebra dos deveres, tais como a integridade, transparência, responsabilidade, imparcialidade e confidencialidade.	Fraço
Recrutamento por procedimento concursal	Favorecimento de candidatos; Intervenção em processo em situação de impedimento.	Fraço

I.2. Identificação das medidas de prevenção

I.2.1. Riscos Financeiros e Patrimoniais

ATIVIDADE	MEDIDAS DE PREVENÇÃO	RESPONSÁVEL
Operações Contabilísticas	Alertar os serviços para os erros de processamento contabilístico; Elaborar e atualizar as normas internas e manuais de procedimentos; Disponibilizar, na intranet, uma base de dados com as classificações económicas; Regulamento do Fundo de Manco.	DR CDPRHC
Economato	Controlo periódico dos bens pertencentes ao economato e contagem física dos mesmos a 31/12; Acesso restrito apenas aos trabalhadores autorizados.	DR CDPRHC
Subsídio Social de Mobilidade	Monitorização de todos as viagens passíveis de pedidos de SSM através de uma base de dados; As viagens elegíveis para efeitos de benefício do SSM e que falhou o pedido de reembolso respetivo, terão de ser justificadas pelos trabalhadores responsáveis pelo SSM, por escrito, e devidamente autorizado pelo Diretor.	DR CDPRHC
Tarifa Açores	Validação da informação enviada semanalmente pela concessionária do serviço de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, em formato <i>Excel</i> , com a faturação realizada, num determinado período, para posterior pagamento do subsídio.	CDTASA
Subsídio para transporte interilhas de animais de companhia doentes	Validação da informação enviada semanalmente pela concessionária do serviço de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores disponível, em formato <i>Excel</i> , com a faturação realizada, num determinado período, para posterior pagamento do subsídio.	CDTASA
Atendimento Geral: Cobrança de coimas e taxas	Emissão de guia de receita nominativa por cada serviço prestado; Automatização do controlo através da aplicação informática <i>front-office</i> que efetua o encerramento diário do Caixa, emissão de guias de depósito bancário e indicação dos valores parcelares que deverão ser apurados (valor em dinheiro, MB, cheques, ...);	DSTT

<p>Criação de 3 níveis de utilização (utilizador, operador e administrador) sendo que determinadas funções de alteração/anulação estão adstritas unicamente aos administradores (dirigentes);</p> <p>O Encerramento de Caixa é uma operação solidária, de conferência de valores por todos os trabalhadores do atendimento. Isto é, um trabalhador imprime as guias finais (uma de taxas e outra de coimas) e cada trabalhador apura o valor do seu caixa de acordo com as guias que emitiu;</p> <p>Valor apurado é fechado e depositado no dia útil seguinte;</p> <p>As guias de receita e de depósito constituem receita do FRTT, entidade que procede à conferência dos valores (reconciliação bancária).</p> <p>Resolução de problemas identificados pela equipa responsável pela gestão dos meios de pagamento;</p> <p>Apuramento com base em listagens informáticas compiladas para Excel para cálculo de repartição das receitas;</p> <p>Existência de alguns mecanismos de controlo (n.º de processo, datas) que permitem verificar o período médio de tratamento processual;</p> <p>A determinação das prescrições e de arquivamentos só pode ocorrer por despacho do coordenador;</p> <p>Maior rigor no envio dos processos para execução ou recorridos judicialmente por forma a diminuir o n.º de decisões desfavoráveis/indeferimentos;</p> <p>Criação de mecanismos de resposta célere, que incluem e-mail ou contatos telefónicos diretos para recolha da informação;</p> <p>Existência na aplicação <i>front-office</i> de uma funcionalidade para gestão de documentos apreendidos e inibições, embora com carácter eminentemente interno (não partilhado com as Entidades atuantes);</p> <p>Sensibilização junto dos tribunais (Ministério Público) quanto às entidades competentes para registo das sentenças transitadas em julgado e pedido de maior celeridade no envio das sentenças (situação que tem melhorado ao longo do tempo). Trabalhos preparatórios conducentes à interligação do RIC entre as RA's e a ANSR.</p>	SDRTT
<p>Processo Administrativo de Gestão de Contraordenações rodoviárias por violação de normas do Código da Estrada e legislação complementar e especial</p>	

I.2.3. Riscos Operacionais

ATIVIDADE	MEDIDAS DE PREVENÇÃO	RESPONSÁVEL
Aquisição de bens e serviços por ajuste direto	Nomeação de Júris variados; Validação pelo responsável da conformidade da receção e execução do bem e serviço, respetivamente; Centralizar as aquisições num responsável; Colegialidade na tomada de decisão; Segregação de funções; Código de Ética e de Conduta.	DR SDRTT CDPRHC CDTASA CDTMSP
Acompanhamento da execução dos contratos	Confirmação da conformidade dos trabalhos realizados e/ou produtos/serviços adquiridos com as respetivas especificações contratuais; Nomeação do Gestor do Contrato; Elaborar relatórios de execução.	DR SDRTT CDPRHC CDTASA CDTMSP
Contraordenações no âmbito da atividade marítimo-turística	Registo dos processos no sistema eletrónico de Gestão de Correspondência; Controlo da saída do processo do arquivo físico; Manter atualizada uma base de dados com histórico das contraordenações.	CDTMSP
Licenciamento para ocupação de espaços aeroportuários	O processo é conduzido por procedimento concursal ou por mais de uma pessoa sendo revisto pela Chefia intermédia.	CDTASA
Licenciamento atividade marítimo-turística	Existência de uma <i>check-list</i> .	CDTMSP
Gestão de acessos	Acesso às instalações por via de sistema biométrico para todos os trabalhadores e apenas para os dias úteis.	DR
Acesso ao edifício do SRTT	Substituição integral das fechaduras das portas de acesso ao edifício. A segurança passa a ser detentora de uma chave de abertura do edifício e uma chave para abertura e de uma gaveta que contém as restantes chaves de abertura do edifício, a qual é posteriormente fechada e inacessível a qualquer funcionário. Apenas 3 pessoas possuem chave que permite o acesso ao Edifício: O Subdiretor com acesso à chave do Parque, Porta Principal e da gaveta com as restantes chaves. O	SDRTT

condutor com acesso às chaves de entrada no parque e porta principal. A segurança com acesso à chave da porta principal e da gaveta que contém as restantes chaves para abertura do edifício.

Garantia de acompanhamento e supervisão de cada atividade pelos respetivos dirigentes;
Formação profissional específica no âmbito de cada atividade (CAM, CQM, CMT, ADR ...);
Avaliação dos candidatos a condutores e da generalidade da certificação profissional com recurso ao sistema multimédia de exames (sistema informático nacional), sem interferência humana no apuramento do resultado da avaliação final;
Emissão de relatórios práticos de exames onde constam os parâmetros a verificar durante o exame, a indicação das causas de reprovação e a menção da aprovação;
Utilização de Bases de dados nacionais (condutores, certificação profissional) que utilizam diversos critérios de confirmação e de validação da informação;
Rotatividade dos elementos que apreciam os processos e realizam os exames (nas ilhas com mais do que 1 inspetor) de forma a assegurar que as decisões ou os exames não fiquem, por regra, concentradas nos mesmos trabalhadores;
Comunicação ao dirigente das situações de impedimento;
Realização da ação de confirmação da correta aplicação da regulamentação numa amostragem de processos.

Ensino da Condução, Avaliação de Candidatos a condutores e certificação de profissionais

DSTT

Garantia de acompanhamento e supervisão da atividade pelos dirigentes;
Rotatividade (nas ilhas onde tal se revela possível) dos técnicos que apreciam os processos, de forma a assegurar que as decisões ou as propostas de decisão não fiquem, por regra, concentradas nos mesmos trabalhadores;
As decisões no âmbito da regulamentação da homologação de modelo de veículos, sistemas e componentes, de maior complexidade técnica, estão adstritas aos diretores de serviços (níveis de utilizadores na aplicação SIVH – Sistema Informático de Veículos e Homologações);
Existência de informação técnica, formulários e *check-lists* a serem cumpridos e preenchidos;
Obrigação de registo de parâmetros técnicos em aplicações informáticas (Homologações e averbamento de características de veículos).

Inspeção de veículos para efeitos de emissão de licenças especiais

DSTT

Garantia de acompanhamento e supervisão da atividade pelos dirigentes;
Rotatividade (nas ilhas onde tal se revela possível) dos técnicos que apreciam os processos, de forma a assegurar que as decisões ou as propostas de decisão não fiquem, por regra, concentradas nos mesmos trabalhadores;
As decisões no âmbito da regulamentação da homologação de modelo de veículos, sistemas e componentes, de maior complexidade técnica, estão adstritas aos diretores de serviços (níveis de utilizadores na aplicação SIVH – Sistema Informático de Veículos e Homologações);

Alteração e averbamento de características de veículos

DSTT

<p>Existência de informação técnica, formulários e <i>check-lists</i> a serem cumpridos e preenchidos; Obrigação de registo de parâmetros técnicos em aplicações informáticas (Homologações e averbamento de características de veículos).</p>	<p>Garantia de acompanhamento e supervisão da atividade pelos dirigentes; Rotatividade (nas ilhas onde tal se revela possível) dos técnicos que apreciam os processos, de forma a assegurar que as decisões ou as propostas de decisão não fiquem, por regra, concentradas nos mesmos trabalhadores; As decisões no âmbito da regulamentação da homologação de modelo de veículos, sistemas e componentes, de maior complexidade técnica, estão adstritas aos diretores de serviços (níveis de utilizadores na aplicação SIVH – Sistema Informático de Veículos e Homologações); Existência de informação técnica, formulários e <i>check-lists</i> a serem cumpridos e preenchidos; Obrigação de registo de parâmetros técnicos em aplicações informáticas (Homologações e averbamento de características de veículos).</p>	<p>DSTT</p>
<p>Atribuição ou cancelamento de matrículas</p>	<p>Garantia de acompanhamento e supervisão da atividade pelos dirigentes; Rotatividade (nas ilhas onde tal se revela possível) dos técnicos que apreciam os processos, de forma a assegurar que as decisões ou as propostas de decisão não fiquem, por regra, concentradas nos mesmos trabalhadores; As decisões no âmbito da regulamentação da homologação de modelo de veículos, sistemas e componentes, de maior complexidade técnica, estão adstritas aos diretores de serviços (níveis de utilizadores na aplicação SIVH – Sistema Informático de Veículos e Homologações); Existência de informação técnica, formulários e <i>check-lists</i> a serem cumpridos e preenchidos; Obrigação de registo de parâmetros técnicos em aplicações informáticas (Homologações e averbamento de características de veículos).</p>	<p>DSTT</p>
<p>Homologação de veículos e reboques e semirreboques</p>	<p>O Licenciamento das atividades de transportes terrestres é efetuada, após análise técnica dos processos, pelos dirigentes (Diretor de Serviços, coordenador ou Diretor Regional); Existência de informação técnica, formulários e <i>check-lists</i> a serem preenchidos e cumpridos para a generalidade das atividades.</p>	<p>DSTT</p>
<p>Licenciamento de atividades de transportes terrestres</p>	<p>Garantia de acompanhamento e supervisão da atividade pelos dirigentes; Rotatividade dos técnicos (nas ilhas onde tal se revela possível) entre as atividades a inspecionar; Emissão de relatórios de inspeção com indicação de horas, locais e empresas/profissionais inspeccionadas; Existência de formulários e <i>check-lists</i> a serem preenchidos, que acompanham os relatórios de inspeção; Os relatórios de inspeção das atividades são remetidos aos Diretores de Serviços para validação e do Coordenador dos Transportes Terrestres.</p>	<p>DSTT</p>

Emissão, revalidação ou substituição de documentos habilitantes (Serviços e atendimento)	<p>Garantia de acompanhamento e supervisão da atividade pelos dirigentes;</p> <p>Obrigatória a utilização de aplicações informáticas que contêm diversos critérios de validação da informação, sem os quais não é emitido o documento final;</p> <p>Existência de informação técnica, formulários e <i>check-lists</i> a serem preenchidas.</p>	DSTT
--	---	------

I.2.5. Riscos Estratégicos

ATIVIDADE	MEDIDAS DE PREVENÇÃO	RESPONSÁVEL
Exercício ético e profissional das funções	<p>Declaração de inexistência de conflito de interesses e impedimentos de acordo com modelo constante do anexo III do Plano;</p> <p>Declaração de acumulação de funções de acordo com o modelo constante do anexo III do Plano;</p> <p>Acompanhamento e supervisão dos técnicos e equipas de trabalho pelos dirigentes.</p>	<p>DR</p> <p>SDR TT</p> <p>CDPRHC</p> <p>CDTASA</p> <p>CDTMSP</p>
Recrutamento por procedimento concursal	<p>Garantir uniformidade de critérios;</p> <p>Rotatividade nos designados para constituição de júris;</p> <p>Colegialidade na tomada de decisão;</p> <p>Segregação de funções;</p> <p>Código de Ética e Conduta.</p>	<p>DR</p> <p>SDR TT</p> <p>CDPRHC</p> <p>CDTASA</p> <p>CDTMSP</p>

II. ACOMPANHAMENTO, AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DO PLANO

No final de cada ano, o Diretor Regional elabora um Relatório Anual de Execução do Plano com o contributo dos dirigentes de cada unidade orgânica, onde devem constar as propostas de atualização do Plano, sempre que tal se revele necessário, o qual será remetido ao Conselho de Prevenção da Corrupção.

O presente e Plano deve ser obrigatoriamente revisto quadrienalmente, em consonância com o mandato do executivo regional, devendo ser remetido ao Conselho de Prevenção da Corrupção.

Em qualquer altura os dirigentes e outros responsáveis devem informar o Diretor Regional sempre que detetem riscos elevados que importe prevenir.

III. DECLARAÇÕES

- **Inexistência de Conflito de Interesses**
- **Acumulação de Funções Públicas ou Privadas**



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS

Direção Regional da Mobilidade

Em cumprimento do estabelecido no Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas da Direção Regional dos Transportes, nas disposições relativas à inexistência de incompatibilidades e de impedimentos que garantem a imparcialidade no exercício de funções públicas estabelecidas na Lei Geral de Trabalho em Funções Públicas (LTFP), no Código do Procedimento Administrativo (CPA) e na recomendação do Conselho de Prevenção da Corrupção, de 7 de Novembro de 2012, revisada a 8 de janeiro de 2020, relativa à gestão de conflitos de interesses no setor público, é emitida a seguinte declaração:

Declaração de Inexistência de Conflito de Interesses

1. Identificação

Nome _____

Residência _____

Localidade _____ Código Postal _____ B.I./C.C. _____

2. Funções

Funções _____

Unidade Orgânica/Serviço _____

3. Declaração

Declaro ter conhecimento das incompatibilidades ou impedimentos previstos na Lei, designadamente: – Na Constituição da República Portuguesa; – No Código do Procedimento Administrativo (CPA) (artigos 44.º a 51.º) – Na Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (artigos 20.º a 24.º) – No Estatuto do Pessoal Dirigente dos serviços e organismos da administração central, regional e local do Estado. E que pedirá dispensa de intervir em procedimentos quando ocorra circunstância pela qual possa razoavelmente suspeitar-se da sua isenção ou da retidão da sua conduta, designadamente nas situações constantes do artigo 48.º do CPA. Mais declaro que, caso se venha a encontrar em situação de incompatibilidade, impedimento ou escusa, dela dará imediato conhecimento ao respetivo superior hierárquico ou ao presidente do órgão ou júri de que faça parte.

4. Observações

_____ de _____ de _____.

O Trabalhador

(Assinatura)



ACUMULAÇÃO DE FUNÇÕES PÚBLICAS OU PRIVADAS ⁽¹⁾

DECLARAÇÃO

1. Identificação/Situação Profissional

Nome:			
Estabelecimento/Serviço:			
Carreira:		NIF:	
Categoria/Grupo:		CC/BI:	

2. Situação

Assinalar apenas uma das situações		
<input type="checkbox"/> 2.1. Não exerço qualquer função, pública ou privada, em regime de acumulação.		
<input type="checkbox"/> 2.2. Exerço funções, públicas ou privadas em regime de acumulação, devidamente autorizadas.		
Organismo de acumulação:		
Tipo de funções:	<input type="checkbox"/> Funções públicas	<input type="checkbox"/> Funções privadas
Renumeração:	<input type="checkbox"/> Funções renumeradas ⁽²⁾ ⁽³⁾	<input type="checkbox"/> Funções não renumeradas ⁽²⁾ ⁽³⁾
Entidade que autorizou:	Data do despacho: / / *	

*Aguardo decisão da entidade supracitada relativamente ao requerimento com data de entrega / /

3. Declaração e Assinatura

<input type="checkbox"/> Declaro ainda, informar por escrito o estabelecimento ou serviço, caso esta situação se altere.	
Data: / /	O Declarante
	(Assinatura legível)

⁽¹⁾ Nos termos dos artigos 19.º ao 24.º, Parte II, Secção II, da Lei Geral de Trabalho em Funções Públicas (LTFP), aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho.

⁽²⁾ Funções públicas não remuneradas nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da LTFP e Funções públicas remuneradas nos termos do n.º 2 do artigo 21.º da LTFP.

⁽³⁾ Funções privadas remuneradas e não remuneradas nos termos do n.º 1 do artigo 22.º da LTFP.