PLANO DE PREVENÇÃO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS

DIREÇÃO REGIONAL DOS TRANSPORTES

Janeiro 2018

INDICE....2
NOTA INTRODUTÓRIA....3
PARTE I – Caraterização....4
Missão....4
Valores....4
Competências....4
Organização e Funcionamento....5
PARTE II – Identificação dos riscos....7
PARTE III – Identificação das medidas de prevenção de riscos....8
PARTE IV – Acompanhamento, avaliação e atualização do Plano....9
ANEXO I – Metodologia subjacente à gestão e controlo do risco....10
ANEXO II – Planos de prevenção de riscos por unidade orgânica....12
QUADRO I....13
QUADRO II....14
QUADRO III....15
QUADRO IV....16
ANEXO III – Declarações....24

NOTA INTRODUTÓRIA

A 29 dezembro de 2009, decorrente da Recomendação nº 1/2009, publicada no DR, 2.ª série, nº 140, de 22 de julho de 1009, do Conselho de Prevenção da Corrupção, a então Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos elaborou o seu Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e infrações conexas, o qual é agora substituído pelo presente, atendendo à profunda alteração orgânica da Direção Regional que, a partir de novembro de 2012, na sequência do Decreto Regulamentar Regional nº 24/2012/A, de 27 de novembro, que aprovou a orgânica do XI Governo Regional dos Açores, passou a integrar o setor dos transportes terrestres, para além dos setores dos transportes aéreos e marítimos, passando a designar-se Direção Regional dos Transportes, doravante DRTr.

Este Plano estabelece as diretrizes sobre a prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas incluindo os riscos de gestão e compreende quatro partes:

- Parte I – Caraterização;
- Parte II – Identificação dos riscos;
- Parte III – Identificação das medidas de prevenção dos riscos;
- Parte IV – Acompanhamento, avaliação e atualização do Plano.

O presente relatório é publicitado na página eletrónica da DRTr.

O Diretor Regional

Luis Filipe Amaro Pacheco de Melo

PARTE I – Caraterização

A DRTr, designação atribuída com o XI Governo Regional, é o departamento executivo da Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas com competência para regular e garantir a sustentabilidade dos sectores do transporte aéreo, marítimo e terreste na Região Autónoma dos Açores (RAA).

Missão

A missão da DRTr é garantir a sustentabilidade do transporte aéreo, marítimo e terrestre da RAA visando a qualidade e fiabilidade do serviço de transporte.

Valores

De acordo com o Código de Conduta da DRTr, os valores éticos que norteiam o exercício de funções nesta Direção são os seguintes:

- Serviço Público
- Legalidade
- Competência e Responsabilidade
- Lealdade e Colaboração
- Confidencialidade
- Justiça e Imparcialidade
- Igualdade
- Proporcionalidade
- Qualidade e Inovação
- Informação e audição

Competências

O Decreto Regulamentar Regional n.º 9/2016/A, de 21 de novembro, que aprova a Orgânica do XII Governo Regional dos Açores, mantém na DRTr os setores dos transportes aéreos, marítimos e terrestres, encontrando-se a sua orgânica e competências definidas no Decreto Regulamentar Regional nº 15/2011/A, de 21 de junho, na parte referente aos setores dos transportes aéreos e marítimos, e no Decreto Regulamentar Regional nº 4/2011/A, de 31 de janeiro, na parte referente ao setor dos transportes terrestres.

Organização e Funcionamento

A DRTr tem os serviços repartidos por quatro unidades orgânicas: Divisão dos Transportes Aéreos, Divisão dos Transportes Marítimos, Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres e Direção da Aerogare Civil das Lajes.

A sede da DRTr encontra-se num edifício sito no Largo do Colégio, n.º 4, em Ponta Delgada, ilha de São Miguel, sendo o edifício património da Região Autónoma dos Açores.

O edifício é composto por rés-do-chão, 1.º e 2.º andar. A DRTr ocupa o rés-do-chão na parte de trás do edifício, com acesso à Rua de Sant'Ana. Neste local ficam os serviços de expediente e arquivo, os serviços de direção e as divisões dos transportes aéreos e marítimos.

Fora da sede existe uma Direção, gerida por uma Subdiretora Regional, localizada na Aerogare Civil das Lajes, na Praia da Vitória, ilha Terceira, onde se desenvolvem diversas atividades relacionadas a gestão aeroportuária.

Fora da sede existe também o Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres, localizado na Rua João Melo Abreu, n.º 3, em Ponta Delgada, onde se tratam de diversos assuntos relacionados com os transportes terrestres.

Na DRTr trabalham 80 trabalhadores.

Na sede, em Ponta Delgada, trabalham 14 trabalhadores, com as seguintes categorias:

- Diretor Regional
- 1 Secretária
- 2 Chefes de Divisão
- 3 Assistentes Técnicos
- 7 Técnicos Superiores

Na Aerogare Civil das Lajes, na ilha Terceira, trabalham 29 trabalhadores, com as seguintes categorias:

- Subdiretora Regional
- 1 Técnico Superior
- 6 Assistentes de Operações Aeroportuárias
- 1 Técnico de Informática
- 1 Técnico Especialista Gestão de Redes
- 3 Assistentes Técnicos
- 2 Encarregados de Assistentes Operacionais
- 14 Assistentes Operacionais

No Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres, em Ponta Delgada, trabalham 37 trabalhadores, com as seguintes categorias:

- Subdiretor Regional
- 1 Diretor de Serviços
- 1 Técnico de Informática
- 5 Técnicos Superiores
- 5 Inspetores de Viação
- 17 Assistentes Técnicos
- 7 Assistentes Operacionais

PARTE II – Identificação dos riscos

O Plano identifica os factos que envolvem potenciais desvios no desenvolvimento da atividade, gerando impactos nos seus resultados.

Na sede da DRTr foram identificadas as seguintes áreas com probabilidade de riscos:

- Contratação Pública;
- Contabilidade;
- Licenciamentos Marítimo-Turísticos e Aeroportuários;
- Cobrança de coimas e taxas no SCTT
- Avaliação de Candidatos a condutores e certificação de profissionais
- Inspeção de veículos
- Licenciamento e inspeção de atividades de transportes terrestres
- Contraordenações Terrestres.

No anexo I consta a metodologia subjacente à Gestão e Controlo do Risco.

PARTE III – Identificação das medidas de prevenção de riscos

Após identificação dos riscos, cabe agora proceder à determinação das medidas a colocar em prática para que o risco não venha a ocorrer ou seja minimizado na impossibilidade de o poder evitar.

No anexo II são apresentados os planos de prevenção de riscos por unidade orgânica, nos termos seguintes:

Quadro I – Plano Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, incluindo risco de gestão comum a todas as unidades orgânicas da DRTr – Sede, Aerogare Civil das Lajes e Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres.

Quadro II – Plano Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, incluindo risco de gestão das Divisões dos Transportes Aéreos e Marítimos – Sede

Quadro III – Plano Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, incluindo risco de gestão da Aerogare Civil das Lajes.

Quadro IV – Plano Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, incluindo risco de gestão do Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres.

PARTE IV – 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.

Para o efeito, os dirigentes de cada unidade orgânica elaboram, até à final do mês de janeiro do ano seguinte, um quadro síntese contendo a seguinte informação:

- Implementação das medidas contidas no Plano com vista à minimização dos riscos ali identificadas;
- Identificação de novos riscos eventualmente detetados, a sua caraterização, medida do seu impacto e a medida proposta com vista à sua mitigação.

Depois de recolhida toda a informação, proceder-se-á à elaboração do respetivo relatório anual, o qual é submetido ao Gabinete da Senhora Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas, até final do mês de fevereiro do ano seguinte àquele a que diz respeito.

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.

ANEXO I – Metodologia subjacente à gestão e controlo do risco

A Gestão dos Riscos implica uma atuação disciplinada em várias fases, a saber:

- ***Identificação e definição do risco*** – Nesta fase deve proceder-se ao reconhecimento e à classificação de factos cuja probabilidade de ocorrência e respetiva gravidade de consequências configurem riscos de gestão incluindo riscos de corrupção e de natureza similar.
- ***Análise do risco*** – para classificar o risco segundo critérios de probabilidades e de gravidade na ocorrência, estabelecem-se conjuntos de critérios, medidas e ações, distribuindo-se por tipos consoante as consequências sejam estratégicas ou operacionais;

O nível de risco é uma combinação do grau de probabilidade com a gravidade da consequência da respetiva ocorrência, de que resulta a graduação do Risco.

Critérios de classificação do Risco

Probabilidade da Ocorrência	**Baixa**	**Média**	**Alta**
Fatores de Graduação	Possibilidade de ocorrência mas com hipóteses de obviar o evento com o controlo existente para o tratar	Possibilidade de ocorrência mas com hipóteses de obviar o evento através de decisões e ações adicionais	Forte possibilidade de ocorrência e escassez de hipóteses de obviar o evento mesmo com decisões e ações adicionais essenciais
Gravidade da Consequência	**Baixa**	**Média**	**Alta**
Fatores de graduação	Dano na otimização do desempenho organizacional, exigindo a calendarização das atividades ou projetos	Perda na gestão das operações, requerendo a redistribuição de recursos em tempo e em custos	Prejuízo na imagem e reputação de integridade institucional, bem como na eficácia e desempenho da sua missão

- ***Avaliação e Graduação do risco*** – A cada risco identificado deve ser atribuído uma graduação fundada na avaliação da probabilidade e de gravidade na ocorrência, divididos por tipos consoante as consequências sejam estratégicas ou operacionais.

  Cada risco deve ser avaliado e estimado numa Matriz com base nos princípios enunciados para a sua graduação.

  Os riscos são classificados como elevado, moderado ou fraco, sendo geralmente atribuída, respetivamente, a cor vermelha, amarela e verde.

Matriz de risco

Probabilidade Gravidade	Baixa	Média	Alta
Alta	Moderado	Elevado	Elevado
Média	Fraco	Moderado	Elevado
Baixa	Fraco	Fraco	Moderado

ANEXO II – Planos de prevenção de riscos por unidade orgânica

QUADRO I - Plano Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, incluindo risco de gestão comum a todas as unidades orgânicas da DRTr – Sede, Aerogare Civil das Lajes e Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	GRAU	MEDIDAS PREVENÇÃO
Exercício ético e profissional das funções	Risco quebra dos deveres, tais como a integridade, transparência, responsabilidade, imparcialidade e confidencialidade	Fraco	Declaração de inexistência de conflito de interesses e impedimentos de acordo com modelo constante do anexo III. Declaração de acumulação de funções de acordo com o modelo constante do anexo III Acompanhamento e supervisão dos técnicos e equipas de trabalho pelos dirigentes.
Recrutamento por procedimento concursal	Favorecimento de candidatos	Fraco	Garantir uniformidade de critérios. Rotatividade nos designados para constituição de Júris. Privilegiar sempre que possível a prova de conhecimentos. Colegialidade na tomada de decisão.
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.	Fraco	Nomeação de Júris variados. Validação pelo responsável da conformidade da receção e execução do bem e serviço, respetivamente. Centralizar as aquisições num responsável
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, etc.)	Fraco	Alertar os serviços para os erros de processamento contabilístico. Continuar a elaborar e atualizar as normas internas e manuais de procedimentos. Disponibilização na intranet de uma base de dados com as classificações económicas.

QUADRO II - Plano Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, incluindo risco de gestão das Divisões dos Transportes Aéreos e Marítimos – Sede

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	GRAU	MEDIDAS PREVENÇÃO
Licenciamento atividade marítimo-turística	Risco na apreciação dos requerimentos para atribuição de licenças no âmbito da atividade marítimo-turística	Médio	Existência de uma check-list. Verificações de processos escolhidos aleatoriamente.
Licenciamento para ocupação de espaços aeroportuários	Risco na apreciação dos pedidos de licenciamento e prorrogação de licenciamentos aeroportuários	Fraco	O processo é conduzido por procedimento concursal ou por mais de uma pessoa sendo revisto pela Chefia intermédia.

QUADRO III - Plano Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, incluindo risco de gestão da Aerogare Civil das Lajes

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	GRAU	MEDIDAS PREVENÇÃO
Supervisionar e disciplinar as atividades dos vários serviços do aeroporto, promovendo o cumprimento das disposições em vigor e das orientações das autoridades aeronáuticas	O não cumprimento dos contratos, no que respeita às regras de execução, prazos e controlo de faturação aos clientes	Médio	Auditorias internas de acordo com o manual de controlo de qualidade da Aerogare Civil das Lajes
Promover, no âmbito da coordenação entre as entidades presentes na área de jurisdição do aeroporto, a necessária adequação dos respetivos sistemas, métodos e procedimentos ao esquema geral de funcionamento do aeroporto	Não cumprimento de regras de segurança e de facilitação obrigatórias pela legislação Nacional, Europeia e Internacional para Aviação Civil.	Fraco	Auditorias internas no âmbito da segurança e das diferentes empresas e Autoridades Nacionais, Europeias e Estrangeiras.

QUADRO IV - Plano Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, incluindo risco de gestão do Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	GRAU	MEDIDAS PREVENÇÃO
Atendimento Geral: Cobrança de coimas e taxas	Riscos de desvio de dinheiros e valores; Corrupção passiva para ato ilícito; Peculato; Abuso de poder. Eventual existência das seguintes situações: *Utilização indevida das funcionalidades de "retificação", existentes na aplicação informática Front-Office com eventual não cobrança de taxa ou de valor diferente do serviço prestado* *Deficiente controle dos meios de pagamento recebidos (Cheques, MB, dinheiro, …)* *Talões de depósito com valores não coincidentes com os valores Depositados* *Deficiente conferência entre valores cobrados (retirados das aplicações informáticas) e valores depositados*	Médio	Emissão de guia de receita nominativa por cada serviço prestado Automatização do controlo através da aplicação informática *Front-Office* 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, …) Criação de 3 níveis de utilização (utilizador, operador e administrador) sendo que determinadas funções de alteração/anulação estão adstritas unicamente aos administradores (dirigentes). 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.

			Valor apurado é fechado em cofre e depositado no dia útil seguinte. As guias de receita e de depósito constituem receita do FRTT, entidade que procede à conferência dos valores (reconciliação bancária)
Ensino da Condução, Avaliação de Candidatos a condutores e certificação de profissionais	Riscos de Favorecimento de entidades; Abuso de poder; Corrupção passiva para ato ilícito; Intervenção em processo em situação de impedimento. Eventual existência das seguintes situações: *Não cumprimento da legislação aplicável* *Discricionariedade, ambiguidade e/ou subjetividade na aplicação de critérios de análise de processos* *Ausência de rotatividade na apreciação dos pedidos* *Intervenção no procedimento de análise de processos, de elementos com relações de proximidade familiares ou de parentesco com os interessados*	Médio	Garantia de acompanhamento e supervisão de cada atividade pelos respetivos dirigentes Formação profissional especifica 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.

	Inserção no sistema de registos incorretos ou inexistentes *Favorecimento de candidatos durante as provas de exame*		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
Inspeção de veículos para efeitos de emissão de licenças especiais. Alteração e averbamento de características de veículos. Atribuição ou cancelamento de matrículas. Homologação de veículos e reboques e semirreboques.	Riscos de favorecimento de entidades/pessoas, Abuso de poder; Corrupção passiva para ato ilícito; Intervenção em processo em situação de impedimento. Eventual existência das seguintes situações: *Não cumprimento da legislação aplicável* *Discricionariedade, ambiguidade e/ou subjetividade na aplicação de critérios de análise de projetos* *Ausência de rotatividade na apreciação de projetos*	Médio	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)

	Ausência ou deficiente fundamentação dos atos de aprovação ou de concessão da homologação		Existência de informação técnica, formulários e checklists a serem cumpridos e preenchidos. Obrigação de registo de parâmetros técnicos em aplicações informáticas (Homologações e averbamento de características de veículos)
Licenciamento de atividades de transportes terrestres	Riscos de favorecimento de entidades/pessoas, Abuso de poder; Corrupção passiva para ato ilícito; Intervenção em processo em situação de impedimento. Eventual existência das seguintes situações: *Não cumprimento da legislação aplicável* *Discricionariedade, ambiguidade e/ou subjetividade na aplicação de critérios de análise de projetos de licenciamento* *Ausência ou deficiente fundamentação dos atos de licenciamento*	Baixo	O Licenciamento das atividades de transportes terrestre é efetuada, após análise técnica dos processos, pelos dirigentes (Diretor de Serviços, Coordenador ou Diretor Regional) Existência de informação técnica, formulários e checklists a serem preenchidos e cumpridos para a generalidade das atividades.
Inspeção às atividades licenciadas pelo SCTT	Riscos de favorecimento de entidades/pessoas, Abuso de poder; Corrupção passiva para ato ilícito; Intervenção em processo em situação de impedimento.	Médio	Garantia de acompanhamento e supervisão da atividade pelos dirigentes

	Eventual existência das seguintes situações: *Não cumprimento da legislação aplicável* *Discricionariedade, ambiguidade e/ou subjetividade na aplicação de critérios durante o ato inspetivo* *Ausência de rotatividade no processo inspetivo* *Ausência de procedimentos ou critérios de verificação a cumprir durante o processo inspetivo*		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 inspecionadas. Existência de formulários e checklists a serem preenchidas, 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
Emissão, revalidação ou substituição de documentos habilitantes (Serviços e atendimento)	Riscos de favorecimento de entidades/pessoas, Abuso de poder; Corrupção passiva para ato ilícito. Eventual existência das seguintes situações: *Não cumprimento da legislação aplicável* *Discricionariedade, ambiguidade e/ou subjetividade na aplicação de critérios de análise de processos* *Inserção no sistema de registos incorretos ou inexistentes*	Médio	Garantia de acompanhamento e supervisão da atividade pelos dirigentes Obrigatória a utilização de aplicações informáticas que contêm diversos critérios de validação da informação, sem os quais não é emitido o documento final. Existência de informação técnica, formulários e checklists a serem preenchidas.

Processo Administrativo de Gestão de Contraordenações rodoviárias por violação de normas do Código da Estrada e legislação complementar e especial. A apreensão de documentos, inibições de conduzir, gestão de cadastros rodoviários e iteração com os tribunais	Riscos de favorecimento de entidades/pessoas, Abuso de poder; Corrupção passiva para ato ilícito; Intervenção em processo em situação de impedimento. Eventual existência das seguintes situações: *Dificuldades ao nível do controlo dos mecanismos de cobrança de autos (Entidades autuantes, CTT, SIBS, Transferência Bancária, Serviços de Atendimento ao Público, …), com resolução de problemas identificados pela equipa responsável pela gestão dos meios de pagamento* *Dificuldade de apuramento dos valores para efeitos de repartição de receitas entre as entidades intervenientes no processo* *Inexistência de aplicações informáticas inovadoras que permitam incrementar os níveis de gestão, eficiência e organização do processo de contraordenações*	Médio	Resolução de problemas identificados pela equipa responsável pela gestão dos meios de pagamento (com algum atraso face à necessidade de recolha de informação de muitas fontes e de forma não automatizada) Apuramento com base em listagens informáticas copiladas para Excel para calculo de repartição das receitas (Falta automatismos na aplicação informática) Utilização de um sistema informático muito antigo para tratamento de toda a informação processada., com elevado nível de intervenção do funcionário. Inexistência de automatismo. Conclusão: Maior propensão ao erro. Existência de alguns mecanismos de controlo (n.º de processo, datas) que permitem verificar o período medio de tratamento processual. A determinação das prescrições e de arquivamentos só pode ocorrer por despacho do coordenador. As decisões administrativas estão "pré-formatada (minuta). Como aplicação informática é antiga e fechada, não é permitido ao jurista alterar um único caracter da minuta. Existe limitação do n.º de caracteres a introduzir na análise das

	Demasiados processos de contraordenação em tramitação e excessivo tempo de tratamento da informação que permitem alguma aleatoriedade ou pouco rigor no tratamento da informação *Pouco rigor nas decisões dos processos designadamente de aplicação de coimas e sanções acessórias* *Lacunas no envio dos processos para as entidades judiciais e na instrução e tramitação dos processos cíveis e criminais com origem em contraordenações rodoviárias* *Entidades fiscalizadoras do trânsito com reduzido apoio da ANSR* *Dificuldades na gestão da apreensão e devolução de documentos no âmbito das infrações de trânsito. A ausência de aplicações informáticas partilhadas entre entidades autuantes e SCTT, origina que todos os documentos apreendidos sejam enviados para o SCTT.*	defesas. Em caso das minutas existentes não se adequar à decisão a proferir, é crida uma decisão fora do sistema (em Word) sendo que o sistema informático apenas reflete o resumo da decisão proferida. Maior rigor no envio dos processos para execução ou recorridos judicialmente por forma a diminuir o n.º de decisões desfavoráveis/indeferimentos Não existe partilha informática de aplicações ou de informação (Inexistência da aplicação SCOT). Foi criado mecanismos de resposta célere, que incluem e-mail ou contatos telefónicos diretos para recolha da informação Existência na aplicação front-office de uma funcionalidade para gestão de documentos apreendidos e inibições, embora com carater eminentemente interno (não partilhado com as Entidades atuantes). 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

	Atraso na comunicação de sentenças judiciais. Envio da informação para entidades que deixaram de ter competência nesta matéria (p.e Ex-DGV, atual IMT) e não está a ser cumprida a legislação em matéria de existência de um único RIC a nível nacional.	

ANEXO III – Declarações

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) e no Código do Procedimento Administrativo (CPA) e na recomendação do Conselho de Prevenção da Corrupção, de 7 de Novembro de 2012, 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

Declara 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) – No Regime de vinculação, de carreiras e de remunerações dos trabalhadores que exercem funções públicas (artigos 26.º a 30.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 declara 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)

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS
Direção Regional dos Transportes

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

☐ 2.1 Não exerço qualquer função, pública ou privada, em regime de acumulação.

☐ 2.2 Exerço funções, públicas ou privadas em regime de acumulação, devidamente autorizadas.

Organismo de acumulação:		
Tipo de funções:	☐ Funções públicas	☐ Funções Privadas
Renumeração:	☐ Funções renumeradas [2] [3]	☐ 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

☐ 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 da Lei Geral de Trabalho em Funções Públicas (LTFP), aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho.
[2] Funções públicas remuneradas nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da LTFP e Funções públicas não 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.