



**GERENCIA DE AUDITORÍA SECTORIAL, DESARROLLO, REGULACIÓN
ECONOMICA, INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA, RECURSOS NATURALES Y
AMBIENTALES (GASEIPRA)**

**DEPARTAMENTO DE
INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA E INVERSIONES (DIPI)**

**INVESTIGACIÓN ESPECIAL
PRACTICADA A LA
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEPENDIENTE
DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
PÚBLICOS (INSEP) AHORA SECRETARÍA DE
INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)**

**INFORME
N° 005-2021-DIPI-DGC/INSEP-A**

**PERÍODO COMPRENDIDO
DEL 01 DE ENERO DE 2018
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020**

**DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEPENDIENTE DE LA
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS (INSEP)
AHORA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)**

INVESTIGACIÓN ESPECIAL

**INFORME
N° 005-2021-DIPI-DGC/INSEP-A**

PERÍODO COMPRENDIDO

**DEL 01 DE ENERO DE 2018
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020**

**GERENCIA DE AUDITORÍA SECTORIAL, DESARROLLO, REGULACIÓN
ECONOMICA, INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA, RECURSOS NATURALES Y
AMBIENTALES (GASEIPRA)**

**“DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA E INVERSIONES”
(DIPI)**

**DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEPENDIENTE DE LA
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS (INSEP)
AHORA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)**

CONTENIDO

INFORMACIÓN GENERAL

RESUMEN EJECUTIVO	Página
-------------------	--------

CAPÍTULO I

INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

A. MOTIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	1
B. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	1
C. ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN	2
D. MONTO DE LOS RECURSOS EXAMINADOS	3
E. FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS PRINCIPALES	3

CAPÍTULO II

ANTECEDENTES	4
--------------	---

CAPÍTULO III

HALLAZGOS DETERMINADOS EN LA AUDITORÍA	5-36
--	------

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES	37-38
--------------	-------

ANEXOS

RESUMEN EJECUTIVO

A) Naturaleza y Objetivos de la Investigación

La presente Investigación se realizó en ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículos 222 reformado de la Constitución de la República; 3, 4, 5 numeral 2; 37, 41, 45 y 46 de la Ley Organica del Tribunal Superior de Cuentas, y en cumplimiento del Plan de Auditoría del año 2022 y de la Orden de Trabajo N°005-2021-DIPI-GASEIPRA de fecha 08 de marzo de 2022.

Los objetivos generales de la revisión fueron los siguientes:

Objetivos Generales

1. Vigilar y verificar que los recursos públicos se inviertan correctamente en el cumplimiento oportuno de las políticas, programas, proyectos y la prestación de servicios y adquisición de bienes del sector público;
2. Contar oportunamente con la información objetiva y veraz, que asegure la confiabilidad de los informes y ejecución presupuestaria;
3. Lograr que todo servidor público, sin distinción de jerarquía, asuma plena responsabilidad por sus actuaciones, en su gestión oficial;
4. Desarrollar y fortalecer la capacidad administrativa para prevenir, investigar, comprobar y sancionar el manejo incorrecto de los recursos del Estado;
5. Promover el desarrollo de una cultura de probidad y de ética pública;
6. Fortalecer los mecanismos necesarios para prevenir, detectar, sancionar y combatir los actos de corrupción en cualquiera de sus formas; y,
7. Supervisar el registro, custodia, administración, posesión y uso de los bienes del Estado.

B) Alcance y Metodología

La Investigación Especial comprendió la revisión de las operaciones, registros y la documentación soporte presentada por los funcionarios y empleados de la Dirección General de Carreteras, dependiente de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), cubriendo el período comprendido del 01 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2020, con énfasis en los rubros siguientes:

- 1. Objeto de Gasto 200- Servicios No Personales:** 24200-Estudios, Investigaciones y Analisis de Factibilidad; 24710- Servicios de Consultoria de Gestión Administrativa, Financiera y Actividades Conexas; 24720-Servicios de Consultoria de Monitoreo y Evaluación; 25300-Servicios de Imprenta, Publicaciones y Reproducciones; 27210- Tasas y 27500-Gastos Judiciales.
- 2. Objeto de Gasto 300- Materiales y Suministros:** 35800-Productos de Material Plastico; 37500-Minerales Metaliferos y 39600 Otros Repuestos y Accesorios Menores.

3. Objeto de Gasto 400- Bienes Capitalizables: 41120-Para Construcción de Bienes en Dominio Público; 47210 Construcciones y Mejoras de Bienes en Dominio Público y 47220 Supervisión de Construcciones y Mejoras de Bienes en Dominio Público.

Para el desarrollo de la Investigación Especial realizada a la Dirección General de Carreteras, dependiente de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), se aplicaron las Normas Generales de Auditoría Externa Gubernamental (NOGENAEG) y se consideraron las fases de Planificación, Ejecución y por último la fase del Informe.

En la Fase de Planificación se realizó el Plan General de la investigación a base de la información compilada por el TSC y la UAI de la institución auditada, se programó y ejecutó la visita a los funcionarios y empleados de la Institución para comunicar el objetivo de la auditoría, evaluamos el control interno para conocer los procesos administrativos, financieros y contables para registrar las operaciones y la gestión institucional, obtener una comprensión de las operaciones de la entidad, definir el nivel de materialidad, evaluar los riesgos de la investigación para obtener sus objetivos y se programó la naturaleza, oportunidad y alcance de los procedimientos de auditoría a emplear, así se determinó la muestra a ser revisada.

La ejecución de la investigación estuvo dirigida a obtener evidencia a través de los programas aplicados que permitieron concretar una opinión sobre la información objeto de la auditoría con base en los resultados logrados utilizando las técnicas de auditoría específicas y realizamos los siguientes procedimientos:

- a) Revisamos los Formularios de Ejecución del Gasto (F01 devengados) junto a la respectiva documentación soporte correspondiente a los gastos ejecutados por las diferentes unidades ejecutoras que integran la Dirección General de Carreteras, según la muestra seleccionada y en base a los procedimientos administrativos y controles aplicables vigentes para esta Secretaría de Estado.
- b) Se incluyó dentro de la revisión una muestra de proyectos tanto de Licitación Privada como de Licitación Pública; los cuales fueron ejecutados mediante la Unidad de Apoyo Técnico y Seguridad Vial y la Unidad de Proyectos Especiales en donde el alcance de revisión incluyó; la revisión de cada uno de los expedientes de los proyectos seleccionados tanto para el proceso de Construcción como el proceso de Supervisión para la revisión del proceso de Licitación, adjudicación y firma de contrato conforme a los procedimientos establecidos en la Ley de Contratación del Estado y su Reglamento y otras leyes aplicables.
- c) De la Licitación Privada se incluyó una muestra de 209 proyectos verificables de un total de 273, diseminados de la siguiente manera: 2018: 75 proyectos, 2019: 108 proyectos y 2020 26 proyectos, de los cuales 195 se fueron seleccionados para inspección in situ.
- d) En el caso de Licitación Pública se incluyeron seis (6) proyectos de un total de 14 proyectos, diseminados de la siguiente manera: 2018: 2 proyectos, 2019: 1 proyecto y 2020: 3 proyectos, de los cuales se les realizó inspección física a una muestra de cuatro (4).
- e) Revisamos los F01 devengados correspondientes al pago de cada una de las estimaciones por proyecto, para constatar que se hayan realizado los pagos de acuerdo a cada estimación y que a su vez el pago se haya realizado conforme al valor del contrato suscrito entre los contratistas y para los Supervisores los reembolsos que se pagan mensualmente a través de INSEP.

Nuestra investigación, se efectuó de acuerdo con la Constitución de la República, Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas y su Reglamento, el Marco Rector del Control Interno y Externo y otras leyes y reglamentos aplicables a la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP).

C) Asuntos Importantes que Requieren la Atención de la Autoridad Superior

En el curso de nuestra investigación especial se encontraron algunas deficiencias que ameritan atención de las autoridades superiores de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), ahora Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT) detallados así:

1. Multa aplicada incorrectamente al contratista de proyecto carretero que no fue realizada conforme a lo establecido a la Ley y las Disposiciones Generales de Presupuesto
2. Obras de pavimentación que presentaron daños y otras con diferencias de activadas no ejecutadas por no cumplir con las especificaciones técnicas y términos contractuales
3. Diferencias entre el valor pagado en el F01 por concepto materiales almacenados y la utilización de los mismos
4. Pago de multa en concepto de matrícula vehicular a la alcaldía municipal
5. Proyecto ejecutado por el departamento de obras menores de infraestructura que no fue georreferenciado ni describe la ubicación exacta donde se construyó la obra
6. No existe un procedimiento reglamentario que establezca el porcentaje de asignación, el uso y liquidación de la administración delegada, en los contratos que suscriben para la ejecución de obra en los procesos de licitación pública
7. Algunas bitácoras que se elaboraron por parte de los supervisores de proyecto, no describen cierta información requerida sobre la ejecución de las actividades de un proyecto
8. Los informes de supervisión que son elaborados por los supervisores de planta de la DGC, carecen de información suficiente de los proyectos

Tegucigalpa, MDC, 02 de diciembre de 2022.

Lic. Héctor Orlando Mejía

Jefe Departamento

Infraestructura Productiva e Inversiones (DIPI)

CAPÍTULO I

INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

A. MOTIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

El examen se efectuó en ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 222 reformado y 325 de la Constitución de la República y los artículos ; 3, 4 ,5 numeral 2; 37, 41, 45 y 46 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, y en cumplimiento del Plan de Auditoría del año 2022 y de la Orden de Trabajo N°005-2021-DIPI-GASEIPRA de fecha 08 de marzo de 2022.

B. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Los objetivos específicos de la auditoría son los siguientes:

- 1) Evaluar la eficiencia y estructura de los controles internos diseñados y establecidos para la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), específicamente los establecidos en la Dirección General de Carreteras.
- 2) Determinar la integridad, exactitud, veracidad y razonabilidad de las cifras presentadas en las Ejecuciones Presupuestarias, así como las transacciones administrativas y la documentación soporte que contengan respectivamente.
- 3) Comprobar que las compras efectuadas por la Gerencia Administrativa a solicitud de la Dirección General de Carreteras para las Unidades ejecutoras con fondos nacionales cumplan con todos los requerimientos establecidos en base a la Ley de Contratación del Estado y Disposiciones Generales de Presupuesto.
- 4) Comprobar que las compras efectuadas por la Gerencia Administrativa a solicitud de la Dirección General de Carreteras para las Unidades ejecutoras de centros de gestión con fondos nacionales y externos (Banco Mundial, Banco Centroamericano de Integración Económica y Banco Interamericano de Desarrollo) contengan toda la documentación que soporta el gasto correspondiente y que sean autorizados por los funcionarios responsables
- 5) Comprobar que los procesos de licitación para adjudicación de los proyectos de Obra pública, se desarrollaron de acuerdo a lo que establece la Ley de Contratación del Estado y su reglamento.
- 6) Realizar una inspección física de los proyectos de obra ejecutados durante el período, en compañía de un ingeniero civil y determine que los valores pagados son conforme a lo construido.
- 7) Comprobar que las contrataciones realizadas en concepto de Servicios de Consultoría se hayan realizado en base a los requerimientos establecidos en la Ley de Contratación del Estado y los pagos en base a las cláusulas del Contrato.

- 8) Verificar que todos los contratos de consultoría, supervisión y contratos de obra, hayan presentado sus respectivas garantías en base al tipo de contrato y a lo que estipula la Ley de Contratación del Estado. Asimismo, como los contratos que se celebran con fondos externos.
- 9) Comprobar que a los contratos de consultoría o supervisión se obra, en cada uno de sus pagos se les haya hecho las retenciones respectivas de acuerdo a Ley de Contratación del Estado.
- 10) Verificar que, en cada pago de estimación de cada consultor o contratista, se adjunte el informe de avance del consultor y en el caso del contratista el informe de supervisión de obra del supervisor del proyecto.
- 11) Determinar la existencia de perjuicios económicos en detrimento de las finanzas de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), formulando responsabilidades civiles, administrativas o penales a que dieron lugar las irregularidades encontradas.

C. ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

La Investigación comprendió la revisión de las operaciones, registros y la documentación soporte presentada por los funcionarios y empleados de la Gerencia Administrativa, dependiente de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), cubriendo el período comprendido del 01 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2020, con énfasis en los rubros siguientes:

1. **Objeto de Gasto 200- Servicios No Personales:** 24200-Estudios, Investigaciones y Analisis de Factibilidad; 24710- Servicios de Consultoria de Gestión Administrativa, Financiera y Actividades Conexas; 24720-Servicios de Consultoria de Monitoreo y Evaluación; 25300-Servicios de Imprenta, Publicaciones y Reproducciones; 27210- Tasas y 27500-Gastos Judiciales.
2. **Objeto de Gasto 300- Materiales y Suministros:** 35800-Productos de Material Plastico; 37500-Minerales Metaliferos y 39600 Otros Repuestos y Accesorios Menores.
3. **Objeto de Gasto 400- Bienes Capitalizables:** 41120-Para Construcción de Bienes en Dominio Público; 47210 Construcciones y Mejoras de Bienes en Dominio Público y 47220 Supervisión de Construcciones y Mejoras de Bienes en Dominio Público.

En el transcurso de nuestra Investigación se encontraron algunas situaciones que incidieron negativamente en la ejecución y en el alcance de nuestro trabajo y que no permitieron efectuar los procedimientos de verificación programados. Estas situaciones son las siguientes:

1. Al momento de realizar la solicitud de la información específicamente los F-01 devengados (pagos) correspondientes a los proyectos de obra pública ejecutados las Unidades ejecutora (Unidad de Proyectos Especiales y Unidad de Apoyo Técnico y Seguridad Vial), dependientes de la Dirección General de Carreteras, se comprobó que no se puede identificar con que F01 fueron devengados o pagados algunos proyectos, ya que estos pagos están registrados en un solo proyecto, y en una sola estructura, identificados con un código de proyecto, el cual dificulta la identificación del proyecto y del F01 con que fue devengado o pagado, si la Unidad Ejecutora no determina si pagó, se desconoce esta información, ya que en la Base de Datos solo aparece el N° de F01, el valor, fecha y

beneficiario. Es importante mencionar que el beneficiario en este caso Empresas Constructoras y Supervisoras o contratistas individuales, no solo ejecutan un proyecto, sino que ejecutan varios proyectos durante un período y para poder identificar los F01 de pagos, por lo que para realizar este proceso, se tuvo que buscar uno por uno cada pago a través del Sistema SIAFI, a través del nombre del proyecto o RTN, identidad o cualquier medio por el cual se pudiera identificar el pago de cada proyecto y de esta manera poder solicitarlos al archivo de la Gerencia Administrativa.

2. Existieron algunos problemas en cuanto al suministro de información y las respuestas de los funcionarios involucrados en los hechos determinados, esto en vista de la transición que esta sufriendo la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos INSEP, ya que según decreto Ejecutivo PCM-05-2022 de fecha 06 de abril de 2022 esta Secretaría queda suprimida y pasa a llamarse Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT), razón por la cual ha habido despidos para el personal, así como personal que ha renunciado, por lo que no se está trabajando con el personal a un 100%.
3. También existieron algunos atrasos ya que como es de conocimiento general, se atravesó una pandemia a raíz del virus del COVID-19, por lo que esto representó atrasos en cuanto al suministro de información ya que el personal de la Secretaría no trabajaba en un 100%, sino que en grupos de trabajo, por lo que la documentación fue entregada de forma lenta. Asimismo, el personal de la Comisión de auditoría también fue infestado por este virus por lo que también existieron atrasos en cuanto a la realización de la última gira de trabajo para la inspección de proyectos de obra pública ejecutados a través de la Unidad de Desarrollo y Ejecución de Infraestructuras Públicas (UDEIP).

D. MONTO DE LOS RECURSOS EXAMINADOS

Durante el período examinado y que comprende del 01 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2020, los montos examinados ascendieron a la cantidad de **CUATROCIENTOS NOVENTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS SETENTA LEMPIRAS CON SETENTA Y NUEVE CENTAVOS (L. 493,642,370.79)**

E. FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS PRINCIPALES

Los funcionarios y empleados principales que ejercieron funciones durante el período examinado, se detallan en el **Anexo N°2**

CAPÍTULO II

ANTECEDENTES

El presente Informe es el resultado de la investigación especial realizada a la Dirección General de Carreteras dependiente de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), durante el período comprendido del 01 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2020, en cumplimiento del Convenio de Cooperación firmado el 09 de diciembre de 2020 entre la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos y el Tribunal Superior de Cuentas, en el cual se convino que este Ente Fiscalizador realizara una auditoría considerando el período antes mencionado.

Considerando lo anterior se incluyó la ejecución de esta auditoría en el Plan Operativo Anual correspondiente al año 2021 del Departamento de Infraestructura Productiva e Inversiones, para lo cual se emitió la Orden de Trabajo N°005-2021-DIPI-GASEIPRA de fecha 08 de marzo de 2022.

CAPÍTULO III

HALLAZGOS DETERMINADOS EN LA INVESTIGACIÓN

1. **MULTA APLICADA INCORRECTAMENTE AL CONTRATISTA DE PROYECTO CARRETERO QUE NO FUE REALIZADA CONFORME A LO ESTABLECIDO A LA LEY Y LAS DISPOSICIONES GENERALES DE PRESUPUESTO**

Al revisar la documentación soporte que corresponde a los proyectos de obra pública, que se adjudicaron a través de la Unidad de Proyectos Especiales (UPE) dependiente de la Dirección General de Carreteras, adscrita a la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), se comprobó que esta Unidad de Proyectos Especiales (UPE), había realizado en fecha 21 de agosto de 2017, el proceso de Licitación Pública Nacional LPN-DGC-UPE-004-2017, para la ejecución del proyecto denominado **“REHABILITACIÓN DEL TRAMO CARRETERO VIRREY–MACUELIZO-AZACUALPA., CON UNA LONGITUD APROXIMADAMENTE DE 10 KM, LOCALIZADO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTA BÁRBARA”**, mismo que fue adjudicado a la Empresa Constructora Briceño & Asociados S. De R.L por la Comisión Evaluadora de Ofertas responsable de ese proceso.

El 09 de octubre de 2017, se suscribió mediante Contrato de Construcción N° 02/UPE/DGC/INSEP/2017, proyecto denominado **“REHABILITACIÓN DEL TRAMO CARRETERO VIRREY–MACUELIZO-AZACUALPA., CON UNA LONGITUD APROXIMADAMENTE DE 10 KM, LOCALIZADO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTA BÁRBARA”**; entre el Señor Roberto Antonio Pineda Rodríguez, Secretario de Estado de INSEP y el Ing. Héctor Enrique Briceño, Representante Legal de la Empresa **CONSTRUCTORA BRICEÑO & ASOCIADOS S. DE R.L.**, por un monto total de **DIECINUEVE MILLONES CIENTO VEINTICINCO MIL SETECIENTOS CUARENTA Y TRES LEMPIRAS CON DIEZ CENTAVOS (L. 19,125,743.10)**, con una vigencia de **CIENTO VEINTICINCO (125) DÍAS CALENDARIO**, establecidos en la cláusula III: Orden de Inicio y Plazo.

También el 09 de octubre de 2017, se suscribió el Contrato de Supervisión N° 02/UPE/DGC/INSEP/2017, entre el Secretario de INSEP y el Gerente General de la empresa **CONSULTORES ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES S. A. DE C.V (ASP)**, por un monto de **DOS MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y TRES LEMPIRAS CON TREINTA Y SEIS CENTAVOS (L. 2,765,953.36)**, con un tiempo de ejecución de **CIENTO CINCUENTA Y CINCO (155) DIAS CALENDARIO**, establecidos en la Cláusula séptima: Validez y duración del contrato.

El 20 de febrero de 2018, mediante Oficio DGC N° 0311-2018, se emitió la **Orden de Inicio** con una vigencia a partir del 26 de febrero de 2018, finalizando el 30 de junio de 2018, según contrato de ciento veinticinco (125) días calendarios.

Al verificar la documentación soporte que se adjuntó en el expediente LPN-DGC-UPE-004-2017, que corresponde al Contrato de Construcción N° 02/UPE/DGC/INSEP/2017 y al expediente 02/UPE/DGC/INSEP/2017 que corresponde al Contrato de Supervisión, se evidencio que la Empresa **CONSTRUCTORA BRICEÑO & ASOCIADOS S. DE R.L**, había incumplido lo estipulado en el inciso e) de la **CLÁUSULA XIII: PENAL**: del Contrato de Construcción,

donde se obliga al Contratista ejecutar los trabajos dentro del plazo estipulado en la **CLÁUSULA: III ORDEN DE INICIO**, según contrato las obras del proyecto, debió haberse finalizado el 30 de junio de 2018.

Dado el incumplimiento en la cláusula en mención del Contrato y comprobándose algunos desfases de tiempo, la empresa supervisora responsable del proyecto **CONSULTORES ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES S. A. DE C.V (ASP)**, considero, que debido a las fallas encontradas en varias estaciones del proyecto, la inestabilidad y contaminación en la estructura del pavimento, la falta de drenaje y la casi inexistencia de pendientes que permitan la evacuación de las aguas lluvias, así como los daños provocados y las condiciones de deterioro a lo largo de los años de vida que tenía la carretera con el doble tratamiento superficial y las reparaciones inadecuadas que se le han practicado a la misma, determino con estos aspectos modificar e incorporar nuevas actividades y renglones presupuestarios para así cumplir con los requerimientos necesarios para incluir el óptimo desarrollo en la ejecución del proyecto, considero conveniente aumentar el plazo al Contratista de doce (12) días calendarios y debido a la presencia de lluvias intensas durante el mes de junio de 2018 que causó atrasos en la obra, la supervisión considero dar otros once (11) días, siendo un total de veintitrés (23) días calendario para finalizar las obras, tiempo que fue estimado por la Empresa supervisora y la cual es comunicado al Director General de Carreteras el Ingeniero José Luis Alonzo, mediante nota de fecha 29 de junio de 2018.

El 02 de julio de 2018, se suscribió la **Modificación N° 1** entre el representante Legal de INSEP y el Representante Legal de la Empresa Constructora, la cual es en referencia a la ampliación del plazo original para la construcción con un tiempo adicional de **VEINTITRÉS (23) DÍAS CALENDARIO**, del Contrato Construcción N° 02/UPE/DGC/INSEP/2017, quedando un nuevo plazo de construcción en **CIENTO CUARENTA Y OCHO (148) DÍAS CALENDARIO**, quedando como fecha final la entrega del proyecto el 23 de julio de 2018.

Sin embargo la ampliación de tiempo para la ejecución y finalización del proyecto, la empresa **CONSTRUCTORA BRICEÑO & ASOCIADOS S. DE R.L**, incumplió con la finalización de las obras y la entrega del proyecto, que era el 23 de julio, por lo que la empresa supervisora responsable del proyecto **CONSULTORES ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES S. A. DE C.V (ASP)**, según informe Técnico-Financiero No.6 correspondiente al periodo del 25 de julio al 31 de agosto de 2018, determino un tiempo de retraso de **TREINTA Y NUEVE (39) DÍAS CALENDARIO**, contados a partir del 24 de julio al 31 de agosto de 2018 y otros incumplimientos, como ser; el incumplimiento del programa de ejecución de obra, la Presencia de un Superintendente y la Colocación de Rótulos Informativos, incumpliendo los incisos e), g) y f) de la Cláusula XIII: PENAL del Contrato y la Sección III, inciso j) de los Documentos de Licitación; detallados así;

CALCULO DE MULTA				
Concepto	Entrega Tardía Cláusula XIII, numeral e)	CLÁUSULA XIII: PENAL		Colocación de Rótulos Informativos Sección III, inciso j) (Documento de Licitación)
		Incumplimiento del Programa de Ejecución de Obra, inciso e)	Presencia de Superintendente inciso f)	
Fecha Orden de Inicio	26/02/2018			12/3/2018
Fecha de Terminación Contractual	24/07/2018		01/08/2018	31/5/2018
Plazo Contractual (días)	149.00			
Fecha de Entrega y Recepción	31/08/2018		31/08/2018	
Desfase (días)	39		1.00	2.67
% de multa	0.18%	2.00		
Monto del Contrato (L.)	19,125,743.10			
Monto Ejecutado hasta Estim #4 (L.)	12,929,900.94			
Monto Ejecutado Estim #5 (L.)	3,141,174.46			
Monto Ejecutado en Deseñe (L.)		6,920,971.08		
Monto Diario y/o Mensual de la Multa (L.)	5,654.11		10,000.00	1,000.00
Monto de la Multa (L.)	220,510.45	138,419.42	10,000.00	1,333.33
TOTAL MULTA A APLICAR (L.)		L. 370,263.20		

*Nota: Cuadro elaborado por parte de la Empresa Supervisora.

Como se puede observar en el cuadro anterior la empresa supervisora responsable del proyecto **CONSULTORES ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES S. A. DE C.V (ASP)**, determinó la Multa por la demora de días en la finalización y recepción de las obras, ya que según contrato y los días de retraso, fue de **TREINTA Y NUEVE (39) DÍAS CALENDARIO**, contados a partir del 24 de julio al 31 de agosto de 2018, a un valor diario de retraso por día de **CINCO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO LEMPIRAS CON ONCE CENTAVOS (L. 5,654.11)** valor que asciende a la cantidad de **DOSCIENTOS VEINTE MIL QUINIENTOS DIEZ LEMPIRAS CON CUARENTA Y CINCO LEMPIRAS (L. 220,510.45)**, los cuales fueron rebajados de la última estimación por parte de INSEP a la empresa **CONSTRUCTORA BRICEÑO & ASOCIADOS S. DE R.L.**

Después de analizar y verificar lo establecido en las cláusulas contractuales y la normativa que rige dicha contratación, se evidenció que las partes suscribieron el contrato y ambas tuvieron la obligación de realizar la revisión legal del contrato que se estaba suscribiendo y ambos aceptaron estar de acuerdo en todas sus cláusulas, por lo que ninguna de las partes tuvo un pronunciamiento en lo referente a lo que estipula lo descrito en la Cláusula XIII: PENAL del Contrato, en donde se detalla que existe un cálculo aritmético incorrecto a aplicar, sobre el valor de la multa, en el cual se estableció que *Cada día de demora en la ejecución y entrega de la obra el gobierno deducirá el Cero punto dieciocho(0.18%) por ciento del Saldo del Monto del Contrato*, sin embargo, según lo estipulado el Artículo 72 de las Disposiciones Generales del Presupuesto de año 2017, la multa se debió establecer en relación al **Monto Total del Contrato**, como lo establece y en observancia a lo dispuesto en el Artículo 72, párrafo segundo y tercero de la Ley de Contratación del Estado

Por lo que, de acuerdo a lo establecido en las Disposiciones Generales la Multa debió haberse cuantificado por cada día de retraso la cantidad de **TREINTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS VEINTISÉIS LEMPIRAS CON TREINTA Y CUATRO CENTAVOS (L. 34,426.34)**, multiplicado por los treinta y nueve (39) días calendario, contados a partir del 24 de julio al 31 de agosto de 2018, fecha de finalización del proyecto según acta de recepción de fecha 26 de septiembre de 2018.

Por lo antes descrito la Multa debió ser la cantidad de **UN MILLÓN TRESCIENTOS CUARENTA Y DOS MIL SEISCIENTOS VEINTISIETE LEMPIRAS CON VEINTISÉIS CENTAVOS (L. 1,342,627.26)**. cómo se detalla en el cuadro a continuación:

CALCULO CORRECTO DE MULTA	
Concepto	Entrega Tardía Cláusula XIII, numeral e)
Fecha Orden de Inicio	26/02/2018
Fecha de Terminación Contractual	24/07/2018
Plazo Contractual (días)	149.00
Fecha de Entrega y Recepción	31/08/2018
Desfase (días)	39
% de multa	0.18%
Monto Diario y/o Mensual de la Multa (L.)	34,426.34
Multa que se debió aplicar, Según Auditoría	1,342,627.26

Como se puede verificar la multa cobrada a la Empresa **CONSTRUCTORA BRICEÑO & ASOCIADOS S. DE R.L.**, por los días de retrasos fue por la cantidad de **DOSCIENTOS VEINTE MIL QUINIENTOS DIEZ LEMPIRAS CON CUARENTA Y CINCO LEMPIRAS (L. 220,510.45)**, por lo que existe una diferencia dejada de cobrar , por la cantidad de **UN MILLÓN CIENTO VEINTIDÓS MIL CIENTO DIECISÉIS LEMPIRAS CON OCHENTA Y UN CENTAVOS (L. 1,122,116.81)**, la que surge de la siguiente manera

CALCULO DE LA MULTA	VALOR (L.)
Multa calculada por la Empresa Supervisora y cobrada por INSEP a la Empresa Contratista	220,510.45
Multa Calculada en base a las Disposiciones Vigentes (según auditoría)	1,342,627.26
VALOR DE LA DIFERENCIA ENCONTRADA	-1,122,116.81

Incumpliendo lo establecido en:

Ley de Contratación del Estado

Artículo 71 Ejecución de las Obras

Artículo 72. Plazo de Ejecución.

Reglamento de la Ley de Contratación del Estado

Artículo 185. Ejecución de las Obras.

Artículo 186 Responsabilidad del Contratistas

Artículo 187. Plazo de Ejecución.

Artículo 188. Mora en el cumplimiento del plazo general.

Artículo 189 Multas

Artículo 255 Incumplimiento por el contratista

Disposiciones Generales del Presupuesto de Ingresos y Egresos de la Republica (2017)

Artículo 72.

Mediante Oficio No. 110-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 20 de Julio de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ing. Luis Lemus, Ex Jefe de la Unidad de Proyectos Especiales (UPE)**, sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante nota de fecha 25 de Julio de 2022 manifestando lo siguiente:

"1...; 2...; 3...; 4...;

5- R/. Desde el inicio de creación de la Unidad de Proyectos Especiales en febrero del año 2016, se establecieron modelos aprobados por ONCAE de Documentos de Licitación o Pliegos de Bases de Licitación que incluían el formato y modelo de los contratos, todo ello regido en base a la ley de Contratación y las Disposiciones Generales del Presupuesto, en donde se observaba el patron de acuerdo a multas, específicamente en el ARTICULO 66 de las DGP-2015 "El valor de las multas a que se refieren los párrafos anteriores, estará en relación con el saldo del monto del nuevo contrato; el ARTÍCULO 70 de las DGP-2016 "El valor de las multas a que se refieren los párrafos anteriores, estará en relación con el saldo del monto del contrato"; por tanto se preparó los pliegos de acuerdo con los modelos establecidos durante la creación de la Unidad, posteriormente dicho modelo paso por la revisión del Departamento Legal de Carreteras (según consta Dictamen 17 2017), haciendo constar que los pliegos de condiciones que incluían el modelo del contrato se encontraba acorde a la Ley de Contratación del Estado y a las Disposiciones Generales del Presupuesto correspondiente a ese año.

De acuerdo al Contrato de Construcción, Clausula XIII, inciso e) el cual establece una multa del Cero Punto Dieciocho (0.18%) por ciento del SALDO DEL MONTO DEL CONTRATO, por cada día de retraso; en dicho momento se verifico el Artículo 72 "Plazo de Ejecución" de la Ley de Contratación de Estado, segundo párrafo, el cual establece "Si la obra no se ejecutare en el plazo total, la Administración aplicará al Contratista por cada día de atraso, una multa cuya cuantía se establecerá en el Pliego de Condiciones y en el Contrato...": de igual forma el Artículo 188 "Mora en el Incumplimiento del Plazo" del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado "Si la obra no se ejecutare en el plazo total, la Administración aplicará al contratista la multa prevista en el contrato por cada día de atraso...".

Dicho lo anterior se aplicó a la multa de acuerdo a lo establecido en el contrato de construcción (se anexa cálculo de multa realizado por la empresa supervisora)

7- R/. Mediante Oficio de fecha 03/09/18 la empresa supervisora notifica a la Unidad Ejecutora, que El Contratista finalizó el proyecto el 31/08/2022, quedando a la espera del informe o dictamen para proceder con la recepción final por parte del Contratante y verificar in-situ la conclusión de las obras, por lo que la empresa supervisora notifica nuevamente mediante oficio de fecha 18/09/18 que el proyecto ha sido finalizado cumpliendo las especificaciones y estándares de obra y por lo tanto se encuentra listo para la recepción de la obra (Ver Anexos) por parte del contratante. De acuerdo con el Artículo 80 de la Ley de Contratación del Estado, el Organo responsable de la contratación debe esperar el dictamen de la supervisión para proceder con la recepción del proyecto;

por lo que se considera que el proyecto finalizó de acuerdo a lo notificado por la supervisión y según lo establecido en la Clausula XXX del contrato de construcción.

Durante el periodo del 31/08/18 al 25/09/18 el contratista ya no se encontraba ejecutando obras lo cual puede verificarse en los informes de supervisión, por tal motivo se considera el 31/08/18 como término de finalización del contratista, ya que por la razón antes descrita, logística y nombramiento de comisión, la recepción no puede hacerse inmediatamente después de la notificación, ya que estas actividades no son responsabilidad del contratista, de igual manera la Ley de Contratación del Estado no Establece un plazo previsto para recepcionar las obras por parte del contratante.

En conclusión y en resumen descriptivo de cómo se realiza el procedimiento para recepción de obra: El Contratista notifica a la empresa Supervisora sobre la finalización de obra, esto debe ser en el plazo de ejecución; la empresa Supervisora procede con la verificación en detalle que se ha concluido la obra y posteriormente notifica a la Institución Contratante que puede proceder con la recepción final del proyecto: El Contratante realiza la inspección final mediante la Comisión de recepción nombrada para tal fin en compañía con la empresa Constructora y Supervisora; una vez verificado que el proyecto ha sido ejecutado cumpliendo con todas las especificaciones técnicas, se procede con la elaboración y firma de la respectiva Acta de Recepción final del Proyecto.

Mediante Oficio No. 111-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 20 de Julio de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ing. Kevin Valladares, Ex Coordinador de Proyectos Especiales (UPE)**, sobre el hecho antes mencionado quien contestó mediante nota de fecha 25 de Julio de 2022 manifestando lo siguiente:

"1...; 2...; 3...; 4...;

5- R/. Desde el inicio de creación de la Unidad de Proyectos Especiales en febrero del año 2016, se establecieron modelos aprobados por ONCAE de Documentos de Licitación o Pliegos de Bases de Licitación que incluían el formato y modelo de los contratos, todo ello regido en base a la ley de Contratación y las Disposiciones Generales del Presupuesto, en donde se observaba el patrón de acuerdo a multas, específicamente en el ARTICULO 66 de las DGP-2015 "El valor de las multas a que se refieren los párrafos anteriores, estará en relación con el saldo del monto del nuevo contrato: el ARTICULO 70 de las DGP-2016 "El valor de las multas a que se refieren los párrafos anteriores, estará en relación con el saldo del monto del contrato": por tanto se preparó los pliegos de acuerdo con los modelos establecidos durante la creación de la Unidad, posteriormente dicho modelo paso por la revisión del Departamento Legal de Carreteras (según consta Dictamen 17 2017), haciendo constar que los pliegos de condiciones que incluían el modelo del contrato se encontraba acorde a la Ley de Contratación del Estado y a las Disposiciones Generales del Presupuesto correspondiente a ese año.

De acuerdo al Contrato de Construcción, Clausula XIII, inciso e) el cual establece una multa del Cero Punto Dieciocho (0.18%) por ciento del SALDO DEL MONTO DEL CONTRATO, por cada día de retraso; en dicho momento se verificó el Artículo 72 "Plazo de Ejecución" de la Ley de Contratación de Estado, segundo párrafo, el cual establece "Si la obra no se ejecutare en el plazo total, la Administración aplicará al Contratista por cada día de atraso, una multa cuya cuantía se establecerá en el Pliego de Condiciones y en el Contrato..."; de igual forma el Artículo 188 "Mora en el Incumplimiento del Plazo" del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado "Si la obra no se ejecutare en el plazo total, la Administración aplicará al contratista la multa prevista en el contrato por cada día de atraso...".

Dicho lo anterior se aplicó la multa de acuerdo a lo establecido en el contrato de construcción, considerando que el contrato se encontraba de acuerdo con las leyes vigentes según dictamen legal (se anexa cálculo de multa realizado por la empresa supervisora).

7- R/. Mediante Oficio de fecha 03/09/18 la empresa supervisora notifica a la Unidad Ejecutora, que Contratista finalizó el proyecto el 31/08/2022, quedando a la espera del informe o dictamen Mediante a proceder con la recepción final por parte del Contratante y verificar in-situ la conclusión de las obras, por lo que la empresa supervisora notifica nuevamente mediante oficio de fecha 18/09/18 para que el proyecto ha sido finalizado cumpliendo las especificaciones y estándares de obra y por lo tanto se encuentra listo para la recepción de la obra (Ver Anexos) por parte del contratante. De acuerdo con el Artículo 80 de la Ley de Contratación del Estado, el Órgano responsable de la contratación debe esperar el dictamen de la supervisión para proceder con la recepción del proyecto; por lo que se considera que el proyecto finalizó de acuerdo a lo notificado por la supervisión y según lo establecido en la Clausula XXX del contrato de construcción.

Durante el periodo del 31/08/18 al 25/09/18 el contratista ya no se encontraba ejecutando obras lo cual puede verificarse en los informes de supervisión, por tal motivo se considera el 31/08/18 como término de finalización del contratista, ya que por la razón antes descrita, logística y nombramiento de comisión, la recepción no puede hacerse inmediatamente después de la notificación, ya que estas actividades no son responsabilidad del contratista, de igual manera la Ley de Contratación del Estado no Establece un plazo previsto para recepcionar las obras por parte del contratante.

En conclusión y en resumen descriptivo de cómo se realiza el procedimiento para recepción de obra: El Contratista notifica a la empresa Supervisora sobre la finalización de obra, esto debe ser en el plazo de ejecución; la empresa Supervisora procede con la verificación en detalle que se ha concluido la obra y posteriormente notifica a la Institución Contratante que puede proceder con la recepción final del proyecto: El Contratante realiza la inspección final mediante la Comisión de recepción nombrada para tal fin en compañía con la empresa Constructora y Supervisora; una vez verificado que el proyecto ha sido ejecutado cumpliendo con todas las especificaciones técnicas, se procede con la elaboración y firma de la respectiva Acta de Recepción final del Proyecto.

Mediante Oficio No. 118-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 06 de septiembre de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Lic Gerardo Cruz, Ex Gerente Administrativo de INSEP**, sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante nota de fecha 06 de septiembre de 2022. manifestando lo siguiente:

“Sobre sus interrogantes en el oficio en mención, tengo a bien manifestarle lo siguiente:

1. Como Gerente Administrativo no intervenía en procesos de contratación de las Licitaciones Públicas y Privadas de Proyectos de Inversión, ya que son las diferentes Unidades Ejecutoras las encargadas de realizar dichos procesos y todo lo concerniente a los proyectos.

2. Mediante Acuerdo No. 00421 de fecha 31 de octubre de 2016 publicado en el diario Oficial La Gaceta del 17 de diciembre de 2016, se aprobó, validó y puso en vigencia el PROCESO DE PAGO DE INVERSIONES Y CONSULTORIAS, en el cual establece lo siguiente:

Artículo1.- Aprobar, validar e implementar a partir de esta fecha, el PROCESO DE PAGO PARA INVERSIONES Y CONSULTORIAS de la Secretaria de Infraestructura y Servicios Públicos, el cual será de obligatorio cumplimiento por todas las Dependencias que integran esta Secretaria de Estado, con la excepción de aquellas que tuvieran aprobado un régimen especial de pago.

Artículo 4.- La responsabilidad de la preparación de términos, adjudicación, ejecución y liquidación de los contratos, para los fines legales, técnicos y administrativos pertinentes ante los órganos contralores y/o verificadores de procesos será de las Direcciones Generales adscritas la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos y sus Departamentos Coordinadores de Proyectos, en los cuales se haya delegado la dirección y/o coordinación de los Proyectos. Esta responsabilidad no excluye a los contratistas o ejecutores de los proyectos, así como a los supervisores, que al amparo de un contrato o bajo la designación escrita han sido nominados como tales.

3. La máxima autoridad de la institución firmó el contrato, en el cual se establecen cada una de las cláusulas a regirse tanto por el contratista como el contratante

4. Mi función como Gerente Administrativo en dicho proceso, fue únicamente el de firmar los F-01 remitidos del Departamento Administrativo de la Dirección General de Carreteras, una vez que el proceso de cobro por el contratista fue avalado por la Dirección de la DGC, Unidad Ejecutora y la empresa Supervisora.”

Mediante Oficio No. 114-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 09 de agosto de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ing. Jose Luis Alonzo, Ex Director de la Dirección General de Carreteras de INSEP**, sobre el hecho antes mencionado quien contestó mediante nota de fecha sin fecha, manifestando lo siguiente:

1...; 2...; 3...; 4...;

R/5. La Oficina Normativa de Contratación y Adquisiciones del Estado de Honduras (ONCAE), instruyó y proporcionó los formatos modelos sobre los Pliegos de Condiciones y por ende de los contratos de construcción de obra, entre otros documentos, en los cuales se hacía referencia a la generalidad para el cobro de multas sobre el saldo del contrato.

Por otra parte en la Ley de Contratación del Estado en su artículo 72, se establece que", una multa cuya cuantía se establecerá en el Pliego de Condiciones y en el contrato."

R/6. Comprendería que el cobro de la multa es hasta la fecha de finalización del proyecto, misma que es la reportada por la Supervisión a la Secretaría, dando fe de la culminación de las obras a satisfacción, posteriormente se nombra la Comisión de Recepción del proyecto y se realiza la gira de campo para la recepción, de estar el proyecto de conformidad a lo contratado es recepcionado por dicha Comisión, a continuación se elabora el Acta de Recepción Final y se firma por las partes correspondientes, todo esto conlleva un tiempo prudencial por factores de programación y logística, por lo que en general la fecha de recepción es posterior a la fecha de finalización del proyecto.

R/7. De acuerdo a lo explicado en el numeral anterior, la fecha de recepción del proyecto por la Comisión de Recepción, es por lo general posterior a la fecha de finalización del proyecto, debido a los tiempos requeridos en la preparación del dictamen previo a la recepción, seguido del nombramiento de la Comisión, programación y logística para la realización de la gira de campo para dicha recepción. Asimismo, comprendería que la fecha reportada por la Supervisión como fecha de finalización del proyecto es el 31 de agosto del 2018, en fecha posterior se llevó a cabo la recepción.

Mediante Oficio No. 116-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 09 de agosto de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ing. Amilcar Rene Giron Vasquez, Gerente General de la Empresa Consultora Asociación de Profesionales S.A de C.V (ASP)**, sobre el hecho antes mencionado quien contestó mediante nota de fecha 10 de agosto de 2022, manifestando lo siguiente:

"1...; 2...; 3...; 4...;

En relación con el inciso 5

El contrato original contemplaba un plazo de ejecución de 125 días calendario, el cual inicio el 26 de febrero de 2018 y finalizaba originalmente el 01 de julio de 2018. Después del análisis correspondiente, se le otorgó una ampliación al plazo de ejecución de las obras de 23 días calendario, es decir, que la nueva fecha de terminación del proyecto fue el 23 de julio de 2018.

A continuación, se describen algunos de los inconvenientes de mayor impacto que afectaron la ejecución de las obras:

- Las motoniveladoras y la mayor parte del equipo asignado al proyecto pasaban gran parte del tiempo en reparación de desperfectos mecánicos.*
- La incorporación de los tres equipos de pavimentación no tuvo el impacto esperado en la ejecución del proyecto, ya que todos presentaron los mismos problemas de funcionamiento (desperfectos mecánicos).*
- Los trabajos de riego de imprimación fueron terminados mediante el uso de un pequeño tanque de imprimación, de forma manual, pues el último equipo de pavimentación (ingresado al proyecto el 30 de julio) fue retirado en fecha 19 de agosto.*
- Todo el equipo asignado al proyecto era obsoleto y en mal estado, pasando la mayoría del tiempo en reparación.*
- El personal técnico de apoyo en campo del Contratista (capataz/ administrador), era personal con muy poca, o en algunos casos, sin ninguna experiencia en el manejo de personal y equipo utilizado en la construcción de carreteras, ciclos y secuencias de trabajo, terracería, reconstrucción o reparación de obras viales. En general, el Contratista presentó serias deficiencias en el suministro del personal (profesional y auxiliar) adecuado.*
- El Contratista omite o ignoraba, (en tiempo y forma) las observaciones, sugerencias, solicitudes, exigencias y llamados de atención efectuados por la Supervisión a fin de mejorar el desempeño en la obra y avance del proyecto, por lo cual la UPE/DGC envió reiterados llamados de atención al Contratista.*
- En diferentes oportunidades el Contratista alegó insolvencia por la falta de pago de las estimaciones y/o por la no aprobación y formalización del contrato (2017) de parte del Congreso Nacional, situaciones que le causaron problemas financieros y atrasos en la ejecución del proyecto.*
- En resumen, todas estas situaciones adversas presentadas, mayormente imputables al Contratista, durante la ejecución de las obras dieron como resultado final la entrega del proyecto fuera del tiempo contractual el 31 de agosto de 2018, es decir, con 39 días calendario de atraso respecto a la fecha de finalización contractual.*

En relación con el inciso 6

Los cálculos del monto de las multas aplicables se basan en la descripción contenida en las

- Entrega tardía Cláusula XIII, numeral e del Contrato cláusulas siguientes:*
- Incumplimiento del programa Cláusula XIII, numeral g del contrato*
- Presencia de Superintendente Cláusula XIII, numeral f del contrato*
- Colocación de Rótulos Informativos Sección II Datos de la licitación, numeral I. Rótulos del Documento de Licitación.*

En relación con el inciso 7

La fecha de finalización de las obras se estableció luego de que la supervisión verificara las obras ejecutadas y notificara a la UPE/DGC sobre la finalización en fecha 31 de agosto de 2018. La fecha de recepción de las obras se establece a criterio del contratante debido a la sujeción a trámites administrativos internos para nombrar el personal y proveer viáticos y transporte al personal designado para formar parte de la Comisión encargada de realizar la recepción de las obras y emitir el Acta de Recepción.

En relación con el inciso 8

La multa por retraso en la entrega tardía se calcula sobre los días de retraso en relación a la fecha de finalización de las obras que es diferente a la fecha de recepción de las mismas cuya definición es potestad del Contratante por las razones expuestas en el párrafo anterior.

Mediante Oficio No. 115-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 09 de agosto de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ing. Héctor Enrique Briceño, Representante Legal de Empresa Constructora Briceño y Asociados S de R.L.**, sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante nota de fecha 17 de agosto de 2022, manifestando lo siguiente:

“1...; 2...; 3...; 4...;

5. R/ *Las causas del atraso durante la ejecución de la obra fueron básicamente dos razones.*

A. El proyecto fue ejecutado en temporada lluviosa, en pleno invierno y por ser una zona montañosa, las precipitaciones son mayores que las producidas en las zonas bajas.

B. Para la obtención de los agregados, material selecto, grava y arena; nos tomó varios meses obtener la aprobación de los dueños de los terrenos de los bancos de material aprobados por la supervisión. Asimismo, el asfalto requerido para el doble tratamiento a colocar; se transportó desde Puerto Cortes y por temas de embarque ya que es un material importado desde Estados Unidos; tomo más tiempo de lo esperado.

6. R/ *La multa por días de retraso de obra, se pago en base a saldo del contrato y no en base al monto del contrato; (como lo establecen las disposiciones generales vigentes durante ese año) dado que el remanente de fondos disponibles; era la administración delegada, como saldo del contrato; y de esta forma la supervisión con la dirección del proyecto por parte de INSEP realizaron la orden de cambio y así agilizar la ejecución de estas obras importantes y necesarias para rehabilitación de este tramo carretero.*

Todo este enchape de obra ejecutado, fue construido en campo y es medible a esta fecha; y está há sido la principal razón por la cual la carretera aun cinco años después se mantenido y se mantiene en buen estado.

Lo anterior ocasiono que el Estado dejara de percibir la cantidad de **UN MILLÓN CIENTO VEINTIDÓS MIL CIENTO DIECISÉIS LEMPIRAS CON OCHENTA Y UN CENTAVOS (L. 1,122,116.81)**, por la no aplicación de la normativa como corresponde.

RECOMENDACIÓN N°1

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Girar instrucciones al Jefe de la Unidad de Proyectos Especiales para que tenga el debido cuidado de que cuando se elaboren contratos para la ejecución de proyectos de obra pública, se cerciore de que dichos contratos establezcan en sus términos contractuales la normativa que está vigente durante el período de suscripción del contrato. Verificar el cumplimiento de esta recomendación.

2. OBRAS DE PAVIMENTACIÓN QUE PRESENTARON DAÑOS Y OTRAS CON DIFERENCIAS DE ACTIVIDADES NO EJECUTADAS POR NO CUMPLIR CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y TÉRMINOS CONTRACTUALES

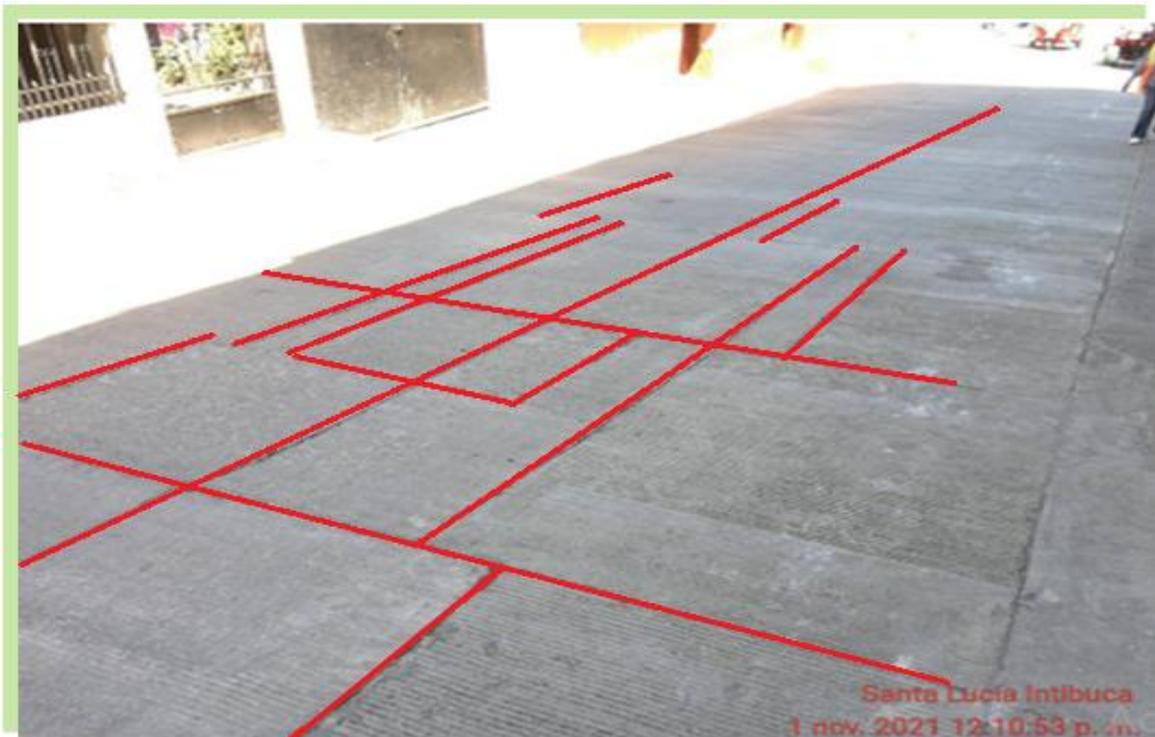
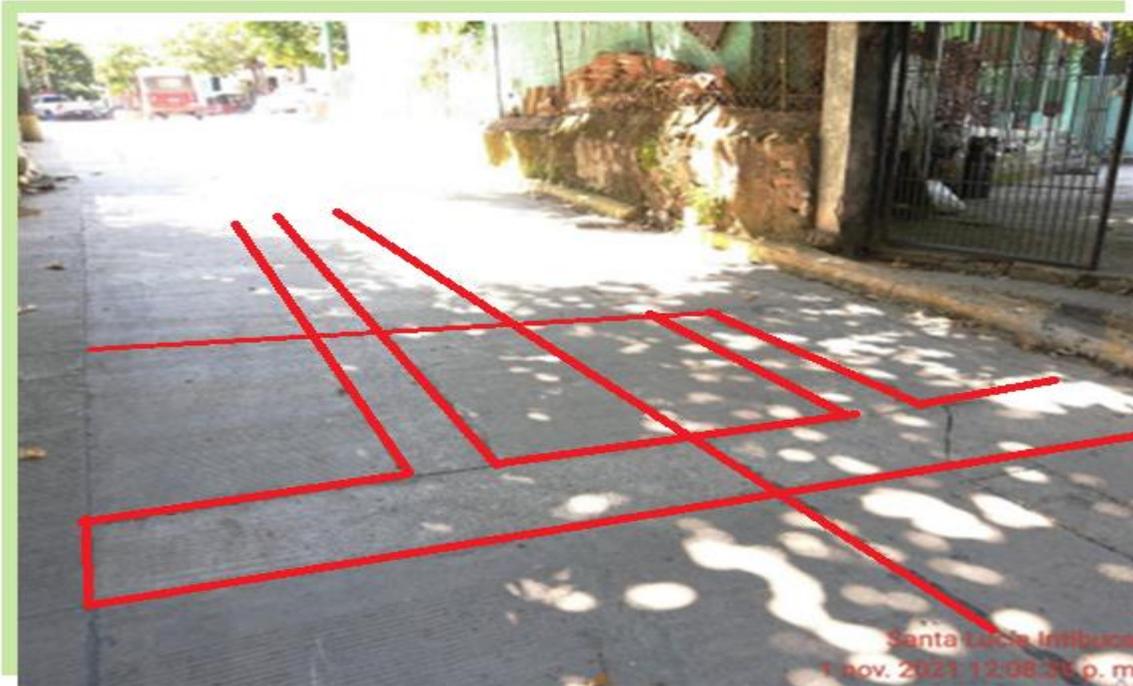
Al revisar la documentación de los expedientes y efectuar la inspección In Situ de los proyectos ejecutados por el Departamento de Obras Menores de Infraestructura, dependiente de la Dirección General de Carreteras, durante los años de 2018 al 2020, se comprobó que dos (2) proyectos de obra pública, presentaron incumplimientos de contrato como ser; diferencias entre las cantidades de obra contratada, ejecutadas y de calidad de obra, los que a continuación se detallan:

Codigo de Proyecto	Nombre del Proyecto	Empresa Constructora o Contratista Individual	Actividad en donde se encontro diferencia	Diferencia Encontrada (L)	Observaciones
LPR 009/DGC/UATSV/2020	PAVIMENTACIÓN CON CONCRETO HIDRAULICO DE CALLE EN EL CASCO URBANO EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA, DEPARTAMENTO DE INTIBUCA	Ing. Bayardo José Marroquín Hernández, (Contratista Individual)	Actividad Bordillo de concreto 15x15cm incluye pintura	60,045.16	El contratista reparo las obras que presentaban daños durante la inspección física realizada por este Ente Fiscalizador.
			Losa de Concreto Hidráulico, F'c=4000 psi E=15cm, (incluye corte, curado y sellado de juntas);	206, 019.88	
LPR 012/DGC/UATSV/2019	PAVIMENTACIÓN CON CONCRETO HIDRAULICO DE CALLE PRINCIPAL EN LA COLONIA MARTINEZ, SECTOR TEGUCIGALPITA, EN EL MUNICIPIO DE OMOA, DEPARTAMENTO DE CORTÉS	Constructora PICAASO S. DE R.L. DE C.V	Actividad Bordillo de concreto 15x15cm incluye pintura	78,643.07	Pago efectuado mediante recibo de N° 22811-2022-1, de fecha 24 de enero de 2022, por la cantidad de L. 78,643.07
TOTAL DE DIFERENCIAS				344,708.11	

- a) Referente al proyecto con código LPR 009/DGC/UATSV/2020, la Garantía de Calidad de obra se encontraba vigente, sin embargo en reuniones sostenidas entre el Contratante, Contratista y personal de la comisión de este Ente Fiscalizador, tomo a bien que los daños encontrados en las actividades de obra, fueran reparadas por el contratista y que se realizará la reconstrucción y reparación de las obras cuestionadas por este Ente Fiscalizador, mismas que ascienden a la cantidad de **DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL SESENTA Y CINCO LEMPIRAS CON CUATRO CENTAVOS (L. 266,065.04)**, si afectar la Garantía de Calidad de Obra, quedando así subsanada las actividades de obra del proyecto conforme a las especificaciones técnicas y términos contractuales.

De acuerdo a lo evidenciado, a los criterios y a lo descrito en el informe técnico por el Auditor de Proyectos del TSC, se incluyen algunas fotografías que muestran las inconsistencias que se determinaron a la inspección In Situ y se subsanaron durante la ejecución de la auditoria por parte del contratistas:

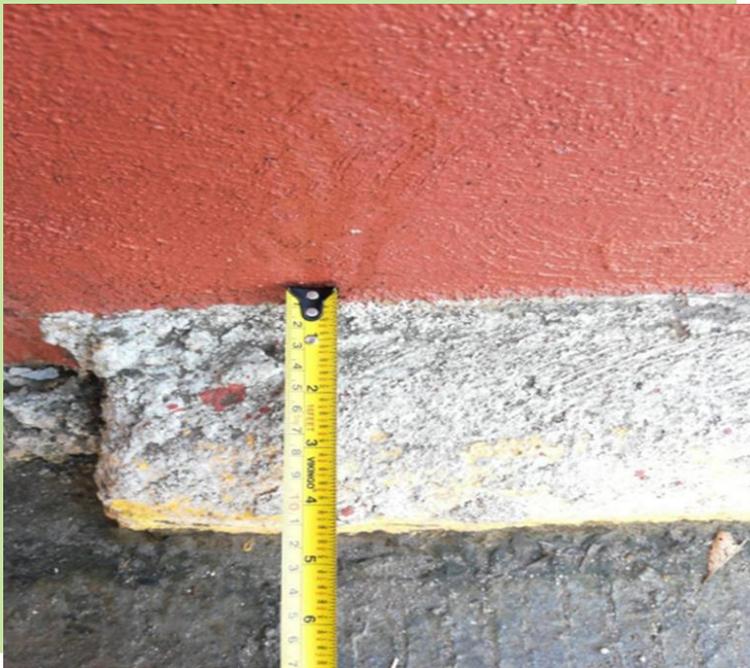
En esta imagen se aprecia el mal proceso constructivo del corte y sellado de juntas



En las fotografías anteriores se pueden observar las deficiencias del pavimento que se muestran en el informe del Ingeniero Auditor en proyectos, en donde se ven los parches y cortes de juntas incorrecto, ya que no siguieron el proceso constructivo correcto, ni siguieron ninguna norma de corte de juntas de dilatación, tal y como lo manifiesta a continuación: “Se procedió con la medición de losa del pavimento, se tomó la longitud mediante estaciones a cada 10.00 m una de otra, dentro de cada estación, se tomaba las dimensiones de la losa del pavimento, como la longitud, la altura y el ancho, para obtener el volumen (m^3), que es la unidad contractual de medición de esta actividad, y se obtuvo un volumen en campo de 240.04 m^3 , mientras que en la orden de cambio no. 1, se encontró una cantidad de 240.00 m^3 , con lo cual el contratista individual Ing. Bayardo José Marroquín, cumplía con esta cantidad contractual de losa de concreto Hidraulico de $f'c$ 4,000psi $e=15cm$ (incluye corte, curado y sellado de juntas), sin embargo al realizar una inspección minuciosa en las pastillas que conformaban la losa del pavimento, se pudo observar que presentaban más desgaste, comparadas con el resto de las pastillas del pavimento, lo que significaba que se había utilizado una resistencia a la compresión del concreto menor a la de 4,000psi como lo especifica el contrato, lo cual implicaba una reducción en los costos en esta actividad ejecutada, por haber empleado un concreto menor de 4,000psi, en comparación con lo que se había pagado contractualmente, por lo que se hizo una remediación junto el contratista individual responsable de este proyecto, y dio un resultado de catorce (14) “parches” que presentaban este problema de menos de 4,000psi, además que el corte de las juntas de estas pastillas no cumplían con las especificaciones técnicas para juntas de losa de pavimento, por lo cual, por los problemas mencionados se encontró una diferencia, que equivale a la cantidad en volumen de 34.14 m^3 , que multiplicado por el precio unitario contractual de esta actividad que es de L. 6, 034.56, donde se obtuvo un monto de **L. 206, 019.88**, de pastillas de losa de pavimento que no cumplía con la especificación técnica de 4,000 psi y juntas de expansión y contracción mal dimensionadas, por lo cual, el contratista individual responsable Ing. Bayardo José Marroquín, procedió a su reparación, haciendo uso de la garantía de calidad de este proyecto.”

Otras deficiencias técnicas del pavimento como desgaste prematuro irregular en la losa del pavimento, debido a que se utilizó un concreto de menor resistencia a la que indica la especificación técnica, la cual es de 4,000psi.





También se encontro que en la actividad de bordillo de concreto de 15 x 15 cm (incluye pintado), una cantidad de 389.20 m, mientras que en la orden de cambio no. 1 se encontro una actividad de 389.00, por lo que no se encontro diferencia negativa en esta actividad en cuanto a la longitud se refiere, que es la unidad de medición de esta actividad, pero al proceder con la medición de la altura y de ancho de bordillo, se obtuvo una altura promedio de 13cm y un ancho promedio de 10cm, entonces al realizar el producto de la longitud por la altura promedio y por el ancho promedio, se obtuvo un volumen de concreto de 5.06m³, pero volumen correcto para esta actividad tendría que haber sido de 8.75m³, con las especificación técnicas contractuales de esta

actividad de 15cm de alto y 15cm de ancho, este valor en porcentaje de ejecutado representa el 57.79%, y por lo tanto el complemento de este porcentaje de 42.21%, es el bordillo faltante, que multiplicado por el monto total de esta actividad según Orden de Cambio No. 1 que es de L. 142,253.41, por lo que se obtuvo una diferencia que asciende a un monto de L. 60, 045.16, dicha diferencia también fue reparada, cumpliendo con las cantidades contractuales en esta actividad.

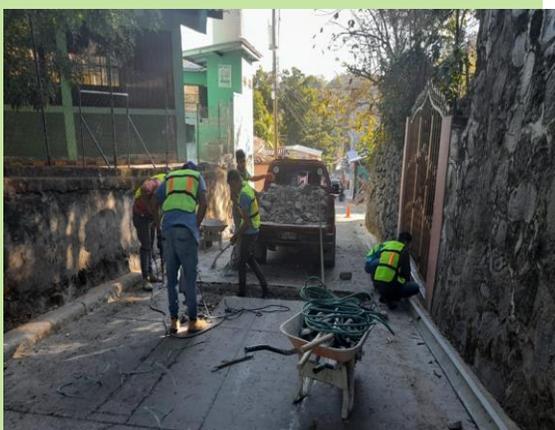
En estas fotografías perteneciente al anexo del informe técnico del ingeniero auditor en proyectos se puede evidenciar que el bordillo no cumple las especificaciones técnicas de 15 cm de alto y 15 cm de ancho



Ancho aproximado de 13 cm



Asimismo, se muestran algunas fotografías de las construcciones y reparaciones que se ejecutaron en algunas de las actividades de obra que presentaron daños y que fueron subsanadas por el Contratista durante la ejecución de auditoría:



“Se realizó la subsanación de los bordillos y la losa de pavimento en la calle José Marro. Se efectuó un nuevo levantamiento de las dimensiones del bordillos y de la losa del pavimento, y se comprobó en campo que estas actividades si cumplían en cantidad y calidad, respecto a las cantidades y especificaciones técnicas contractuales.”

De lo anterior se presentan a continuación las fotografías de como quedo el proyecto ya finalizado y reparado según lo encontrados por la Comisión de auditoría del Tribunal Superior de Cuentas,

Fotografías del Pavimento ya reparado y reconstruido por la Empresa Constructora



bsa
ione
n co



En el caso
una diferen
vigente, el

SV
ntí
lo

los mismos que ascienden a la cantidad **DE SETENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y TRES LEMPIRAS CON SIETE CENTAVOS (L 78,643.07)**.

- b) **LPR 012/DGC/UATSV/2019 PAVIMENTACIÓN CON CONCRETO HIDRAULICO DE CALLE PRINCIPAL EN LA COLONIA MARTINEZ, SECTOR TEGUCIGALPITA, EN EL MUNICIPIO DE OMOA, DEPARTAMENTO DE CORTÉS**, ejecutado en el año 2019, por la Empresa Constructora PICAASO S. DE R.L. DE C.V y según el informe del ingeniero en proyectos se encontró lo siguiente:

*“Al verificar en campo las cantidades contractuales de la actividad de bordillo de concreto 15 x 15cm incluye pintado, se encontro en **campo** una cantidad (metros lineales) de **386.40 m**, mientras que en **contrato** se encontro una cantidad de **372.49 m**, por lo que al hacer la comparacion de cantidad en campo y la cantidad contractual de esta actividad, se obtiene que si se cumple a cabalidad con lo pagado pero, en cuanto a las otras*

dimensiones que se especifica en el contrato de 15cm de altura y 15cm de ancho de bordillo, en campo se encontraron dimensiones menores, con un alto promedio de 8.5cm y un ancho promedio de 15cm, midiendo estas dimensiones en estaciones, a cada 10 m de separacion, para obtener una muestra de datos mayor y obtener un calculo mas exacto, por lo tanto las dimensiones menores a 15cm x 15cm de bordillo que se encontraron en campo y por lo cual no cumple con las especificaciones tecnicas contractuales, que genero una diferencia de L. 78,643.07 en perjuicio del estado de Honduras, se puede apreciar en las siguientes fotografias:”

Se encontró una altura promedio de bordillo de 8.5cm el cual es incorrecto, según contrato la altura correcta debería de ser de 15 cm, tal como se aprecia a continuación:





Dimensiones incorrectas a lo largo de toda la longitud del bordillo, en cuanto a la altura de bordillo.



“En conclusion, al ser un bordillo de menores dimensiones que las especificaciones tecnicas de 15 x 15 cm de alto y ancho, aun cumpliendo con la longitud contractual, se genera un volumen menor de concreto y por lo tanto lo encontrado en campo tiene una cantidad menor comparado con lo que se pago, por todo esto, se

reembolso al estado de Honduras una cantidad de **L. 78, 643.07**, por parte de la empresa constructora **PICAASO S. DE R.L. DE C.V.** responsable de este proyecto.”

Incumpliendo lo establecido en:

Ley de Contratación del Estado

Artículo 73

Reglamento de la Ley de Contratación del Estado

Artículo 191

Mediante Oficio No. 82-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 08 de febrero de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ing. Bayardo José Marroquín Hernández, Contratista Individual**, sobre el hecho antes mencionado quien contestó mediante nota de fecha 25 de enero de 2022. manifestando lo siguiente:

“...en referencia al proyecto LPR-009/DGC/UATSV/2020 PAVIMENTACION CON CONCRETO HIDRAULICO DE CALLE EN EL CASCO URBANO EN EL MUNICIPIO DE SANTA LUCIA, DEPARTAMENTO DE INTIBUCA, las causas en la losa de concreto hidráulico F' c=4000 psi E=15 cm, (incluye corte, curado y sellado de juntas) cuando se terminó de hacer las actividades de terracería, la junta de agua de la comunidad metió tubería de agua potable dejándola casi superficial por lo tanto al momento de arreglar la terracería no se pudo hacer la compactación del material selecto, esto produjo las fisuras en la losa porque no se respetó el tiempo de curado, al momento de hacer la recepción del proyecto se consensuó con el supervisor en reparar las fisuras, se hicieron las reparaciones pero no respetaron el tiempo de curado.

Acciones a realizar para la reparación:

Las actividades de bordillo de concertó 15x15cm incluye pintura, se completará los bordillos que no midan 15x15cm y se pintaran según especificación.

Los 34.14 m³ de losa de concreto hidráulico F' c=4000 psi E=15cm, (incluye corte, curado y sellado de juntas), serán reparados conforme a las especificaciones.”

Mediante Oficio No. 81-2022-TSC/INSEP-DGC de fecha 08 de febrero de 2022, el equipo de auditoría solicitó a la Ing. Crista Williams, Jefe de Departamento de Obras Menores de Infraestructura, sobre el hecho antes mencionado quien contestó mediante Oficio DOMI-008-2022 de fecha 10 de febrero de 2022 manifestando lo siguiente:

“En atención a dicho oficio le comunico que la diferencia en la cantidad de bordillo en cuanto a lo ejecutado y lo contratado se da en vista de que los habitantes lo solicitaron de manera verbal, para ser utilizado como acceso vehicular, sin embargo la reducción de los centímetros de bordillo no repercute en la finalidad del mismo, ya que siempre mantiene su funcionalidad de evitar destrucción de la calzada y suelo, además de actuar como sistema de drenaje; sin embargo esto no cambia el error involuntario cometido.

En cuanto a los m³ de losa que presenta problemas, estos no se observaron al momento de realizar la recepción del proyecto, sin embargo el deterioro que actualmente presenta el proyecto es evidente por lo que se requiere realizar las respectivas reparaciones, mismas que ya fueron notificadas a el contratista debido a que se encontraba en vigencia el pedido de la fianza de calidad de obra y quien se encuentra en toda la disponibilidad de hacer los trabajos necesarios tanto en la actividad de bordillo como en los m³ de losa de concreto hidráulico y poder dejar el proyecto con las condiciones requeridas en las especificaciones establecidas en el manual de carreteras”

Mediante Oficio No. 83-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 21 de enero de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ing. Herber Alejandro Pineda, Representante Legal, Asociación de Ingenieros Constructores S de R.L de C.V** sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante nota de fecha 25 de enero de 2022 manifestando lo siguiente:

“1.- actividades de bordillo de concreto 15x15cm incluye pintura, nos manifiesta que dicho bordillo no cumple con las especificaciones con relación a sus dimensiones, esto se debe a que los vecinos del lugar solicitaron de forma verbal disminuir el tamaño del mismo, para poder tener acceso vehicular a sus viviendas, cabe aclarar que dicho bordillo cumple con la finalidad del mismo, sin embargo, el contratista deberá rectificar este error involuntario.

2.- Actividad losa de concreto hidráulico FC=4000 E=15cm, (incluye corte, curado y sello de juntas) durante la ejecución del proyecto se encontraron varias fisuras y se le indico al contratista que realizara las reparaciones pertinentes de lo que surgieron los 14 parches de los que hacen alusión y que evidentemente requieren reparación siguiendo las especificaciones técnicas, cabe mencionar que el contratista ya había sido informado y está en disposición de proceder con las correcciones respectivas.

Estas obras que nos hacen respecto fueron notificadas al contratista en su momento, recordándole que la fianza de calidad de obra del proyecto está vigente y como repito él se encuentra en la mejor disposición de dejar el proyecto en las condiciones que dictan las especificaciones técnicas.”

Mediante Oficio No. 80-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 21 de enero de 2022, el equipo de auditoría solicitó a la **Ing. Larissa Pineda, Coordinadora de Proyectos de la Unidad de apoyo Técnico y Seguridad Vial ahora Departamento de Obras Menores de Infraestructura**, sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante nota de fecha 24 de enero de 2022 manifestando lo siguiente:

“En atención a dicho oficio le comunico que la diferencia en la cantidad de bordillo en cuanto a lo ejecutado y lo contratado se da en vista de que los habitantes lo solicitaron de manera verbal para ser utilizado como acceso vehicular, sin embargo la reducción de los centímetros de bordillo no repercute en la finalidad del mismo, ya que siempre mantiene su funcionalidad en evitar destrucción de la calzada y suelo, además de actuar como sistema de drenaje; sin embargo esto no cambia el error involuntario cometido. En cuanto a los m³ de losa que presentan problemas, estos no se observaron al momento de realizar la recepción de proyecto, sin embargo, el deterioro que actualmente presenta el proyecto es evidente por lo que se requiere realizar las respectivas reparaciones de todo el tramo afectado, mismas que ya fueron notificadas a el contratista debido a que se encontraba en vigencia el periodo de la fianza de calidad de obra y quien se encuentra en toda la disposición de hacer los trabajos necesarios tanto en la actividad de bordillo como en los m³ de losa de concreto hidráulico y poder dejar el proyecto con las condiciones requeridas en las especificaciones establecidas en el manual de carreteras.”

Mediante Oficio N° 070-2022-TSC/INSEP-DGC de fecha 17 de enero de 2022, el equipo de auditoría solicitó a la **Arquitecto Elsa Elizabeth Cano Cochran, Gerente General de la Empresa PICAASO**, sobre el hecho antes mencionado; quien contesto mediante nota de fecha 19 de enero de 2022, manifestando lo siguiente:

“Con respecto a su consulta en el oficio 70-2022-TSC/INSEP-DGC le comentamos que a solicitud del patronato de la comunidad se elaboraron los bordillos con una altura menor ya que ellos argumentaron que tienen bastantes niños y adultos menores en su comunidad así como solares baldíos. En consideración de este cambio se realizaron más metros cúbicos de concreto que lo contratado así como más metros lineal”

Mediante Oficio No. 68-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 17 de 2022, el equipo de auditoría solicitó a la **Ing. Crista Williams, Jefe de Departamento de Obras Menores de Infraestructura**, sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante Oficio DOMI-0010-2022 de fecha 20 de enero de 2022 manifestando lo siguiente:

“Por este medio le comunico que la diferencia de la cantidad en el bordillo en cuanto a lo ejecutado y la contratada, se da, en vista que fue solicitado por los habitantes de la Colonia Martínez para que fuera de 10x10 cms, lo cual no perjudica la finalidad del mismo; para evitar la destrucción de la calzada y el suelo; así como actuar como sistema de drenaje, por lo cual no cambia el propósito, sin embargo lo anterior no cambia el propósito, sin embargo lo anterior no cambia el error involuntario al decepcionar el proyecto y no corroborar las medidas, en sus 3 dimensiones, solamente longitudinalmente.- Estamos a cualquier disposición que disponga el Tribunal Superior de Cuentas para enmendar este fallo.”

Mediante Oficio No. 69-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 17 de 2022, el equipo de auditoría solicitó a la **Ing. Yenny Smith**, Coordinadora de Proyectos del Departamento de Obras Menores de Infraestructura, sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante nota de fecha 21 de enero de 2022 manifestando lo siguiente:

“Remito a usted respuesta sobre la diferencia encontrada en la actividad de Bordillo de Concreto 15 cmx 15 cm, a solicitud de los pobladores de la Colonia Martínez para que las medidas fueran de 10cm x 10cm, no perjudicando la finalidad del mismo que es evitar el daño a la calzada, el cual cumple como sistema de drenaje. Con ello no cambia el error involuntario al recepcionar el proyecto Martínez para que las medidas fueran de 10cm x 10cm, no perjudicando la finalidad del mismo que es evitar el daño a la calzada, el cual cumple como sistema de drenaje. Con ello no cambia el error involuntario al recepcionar el proyecto y no corroborar las medidas, solamente la longitud lo cual tiene lo estipulado en el contrato.- Estoy a la disposición de lo que el Tribunal Superior de Cuentas sugiera para enmendar dicho fallo.”

Mediante Oficio No 73-2022-TSC/INSEP-DGC de fecha 17 de enero de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ing. Renán Alvarado Osorto, Jefe de empresa Supervisora Constructora Alvarado Osorto**, sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante nota de fecha 19 de enero de 2022 manifestando lo siguiente:

“No se notificó por no considerarlo necesario en su momento la solicitud hecha por el patronato de la comunidad de Tegucigalpa y ante la sugerencia de los vecinos de la aldea por motivos de seguridad de ancianos y niños sobre el cambio de dimensiones del bordillo de la calle.- Estoy a su disposición de lo que el Tribunal sugiera para enmendar dicho error.”

Producto de esta revisión y verificación se determinaron diferencias de obras por la cantidad de **TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS OCHO LEMPIRAS CON ONCE CENTAVOS (L. 344,708.11)**, las cuales fueron recuperadas debido a las gestiones realizadas por la Comisión Auditora del Tribunal Superior de Cuentas y reintegradas al Estado de Honduras de la siguiente manera; un valor de **SETENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y TRES LEMPIRAS CON SIETE (78,643.07)** mediante recibo de N° 22811-2022-1, de fecha 24 de enero de 2022; y **DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL SESENTA Y CINCO LEMPIRAS CON CUATRO CENTAVOS (266,065.04)**, que fueron subsanadas y reintegrados a través de la construcción y reparación de la obras cuestionadas por este Ente Fiscalizador, como se observa en las fotografías antes mostradas.

RECOMENDACIÓN N°2

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Instruir a los coordinadores y supervisores de proyectos que ejecuten una mayor supervisión, de los proyectos de obra pública y que verifiquen que cada actividad de obra se debe ejecutar de conformidad a las especificaciones técnicas y términos contractuales, para evitar que los mismos presenten diferencias de obra no ejecutada o que las mismas presenten daños en algunas actividades por mala calidad. Verificar el cumplimiento de esta recomendación.

RECOMENDACIÓN N°3

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Instruir a los miembros que integran la comisión de la Recepción Final del Proyecto, que estos deben de efectuar la inspección y el levantamiento respectivo de las obras ejecutadas por el contratista, conforme a las cantidades de obra detalladas en la última estimación y que las mismas deben estar acorde a las especificaciones técnicas y términos contractuales. Verificar el cumplimiento de esta recomendación.

3. DIFERENCIAS ENTRE EL VALOR PAGADO EN EL F01 POR CONCEPTO MATERIALES ALMACENADOS Y LA UTILIZACIÓN DE LOS MISMOS

Al revisar los expedientes de los proyectos ejecutados bajo la modalidad de Licitación Pública a través de la Unidad de Proyectos Especiales, dependiente de la Dirección General de Carreteras, se comprobó que en fecha 30 de octubre de 2017, se había suscrito el contrato de construcción No. 04/UPE/DGC/INSEP/2017, entre el representante legal de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) y el representante legal de la Empresa Constructora Profesionales de la Construcción S.A de C.V (PRODECON), para la ejecución proyecto denominado “Construcción y pavimentación con concreto hidráulico San Nicolás - Atima, etapa i, tramo San Nicolás - Santa Cruz, con una longitud aproximada de 5.00 km, localizado en el departamento de Santa Bárbara” por un monto de Cuarenta y Ocho Millones Setecientos Ochenta Mil Setecientos Diez Lempiras con Veintiséis Centavos (L. 48,780,710.26), con un plazo de ejecución de ocho (8) meses.

La empresa PRODECON S.A de C.V, durante la ejecución del proyecto pondría a disposición en materiales almacenados por la cantidad de Cuatrocientos Nueve Mil Novecientos Dieciséis Lempiras (L. 409,916.00); los cuales se iban ir disminuyendo de las estimaciones según el uso de los mismos, y en la revisión ejecutada por la comisión de auditoría se pudo evidenciar que los materiales utilizados sumaron un valor de Trescientos Treinta y Cinco Mil Veintisiete Lempiras con Cincuenta Centavos (L. 335,027.50), determinándose una diferencia de Setenta y Cuatro Mil Ochocientos Ochenta y Ocho Lempiras con Cincuenta Centavos (L. 74,888.50), pero en el pago de la estimación N° 8, mediante el Devengado 2 del F-01, N° 3485 de fecha 28 de agosto de 2018 que efectuó la Dirección General de Carreteras a la empresa PRODECON S.A de C.V, se cancelaba el total de los materiales almacenados (L. 409,916.00), valor que incluía los materiales que no fueron utilizados durante la ejecución del proyecto, y que no se debió haberse pagado al contratista.

Por lo tanto después de haber hecho las consultas a la Dirección General de Carreteras y la empresa constructora PRODECON S.A de C.V, se nos manifestó que había sido un error involuntario en el cual la empresa constructora PRODECON S.A de C.V, asumió la responsabilidad de reintegrar este valor al Estado de Honduras, por la cantidad de **SETENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y OCHO LEMPIRAS CON CINCUENTA CENTAVOS (L. 74,888.50)**, que corresponde al valor cuestionado y determinado por este Ente Fiscalizador, quedando así subsanado este valor pagado de más al contratista.

Incumpliendo lo establecido en:

Ley de Contratación del Estado

Artículo 73

Reglamento de la Ley de Contratación del Estado

Artículo 191

Marco Rector del Control Interno Institucional de los Recursos Públicos

TSC -NOGECI III-06 Acciones Coordinadas.

TSC -NOGECI V-01 Practicas y Medidas de Control

TSC–NOGECI V-02 Control Integrado

Mediante oficio N° 101-2022-TSC/INSEP-DGC de fecha 26 de marzo de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ingeniero José Darío Gámez Panchame Gerente General de la empresa Constructora Profesionales de la Construcción, SA de CV (PRODECON)**, explicación sobre los hechos antes mencionados, quien contestó mediante nota de fecha 26 de abril de 2022, manifestando lo siguiente:

“Le notificamos que revisamos las estimaciones de obra y encontramos que por un error involuntario de las partes involucradas en la última estimación de obra N° 8, correspondiente al periodo del 1 al 15 de diciembre de 2018, no se dedujeron los valores de los materiales almacenados, por lo que agradeceremos nos envíen el procedimiento para proceder a realizar la devolución de los L. 74,888.50.”

Mediante oficio N° 100-2022-TSC/INSEP-DGC de fecha 26 de marzo de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ingeniero Kenneth Medina Coordinador de Proyectos INSEP**, explicación sobre los hechos antes mencionados, quien contestó mediante nota de fecha 27 de abril de 2022, manifestando lo siguiente:

“El motivo por el cual se dio este error involuntario fue porque en la estimación número 8, que correspondía al periodo del 01 al 15 de diciembre 2018, no se realizó la deducción en dicha estimación a los materiales almacenados, por parte de la empresa constructora quedando la diferencia antes mencionada, error que involuntariamente no fue observado por mi persona ni por ninguna de las partes involucradas por lo anterior antes expuesto, estoy anuente al procedimiento que indique el Tribunal Superior de Cuentas.”

Producto de esta revisión y verificación se determinó una diferencia por la cantidad de **SETENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y OCHO LEMPIRAS CON CINCUENTA CENTAVOS (L. 74,888.50)**, las cuales fueron recuperadas debido a las

gestiones realizadas por la Comisión Auditora del Tribunal Superior de Cuentas y reintegradas al Estado de Honduras mediante recibo N° 23343-2022-1 de fecha 24 de mayo de 2022.

RECOMENDACIÓN N°4

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Instruir al jefe de la Unidad Ejecutora para que cuando se revisen las estimaciones de pago mensuales se tenga el debido cuidado de realizar las rebajas correspondientes de los materiales almacenados en cada estimación, asimismo, que se lleve una hoja de control del uso de los materiales para que puedan ser verificado en cada estimación de pago al contratista. Verificar el cumplimiento de esta recomendación.

4. PAGO DE MULTA EN CONCEPTO DE MATRICULA VEHICULAR A LA ALCALDIA MUNICIPAL

Al revisar la documentación soporte del Objeto de Gastos 27210 Tasas, se comprobó que se habían pagado multa, por el no pago de la Tasa Anual Vehicular al Instituto de la Propiedad, valor que corresponde a la Tasa Municipal correspondiente al año 2018, debido a que no se pagó esta tasa en el período que correspondía, como se detalla a continuación;

N°	Concepto/ Beneficiario	F-01			Multa (L.)
		Fecha	Numero	Valor (L.)	
1	Alcaldía Municipal del Distrito Central	12/03/2019	589	11,699.00	1,200.00
Total a pagar por Multa					1,200.00

Incumpliendo lo establecido en:

Ley Orgánica del Presupuesto

Artículo 122, numeral 4.

Marco Rector del Control Interno Institucional de los Recursos Públicos

TSC-NOGECI V-01 Prácticas y Medidas de Control.

Mediante Oficio No. 50-2022-TSC/INSEP.GA de fecha 09 de Junio de 2022, el equipo de auditoria solicito al licenciado Gerardo Cruz, Ex gerente Administrativo INSEP, explicación sobre los hechos antes comentados, quien contesto mediante nota de fecha 14 de junio del 2022, manifestando lo siguiente:

“En el pago de matrícula de los vehículos tanto de la Alcaldía Municipal y del Instituto de la Propiedad, los requerimientos de pagos de vehículos nacionales reflejaban como concepto “reparo IP y reparo Alcaldía” que correspondía a valores de años anteriores, que en su momento no fueron cobrados por dichas instituciones. Cabe mencionar, que cada año existió amnistía vehicular por lo que estas deudas estaban libres de multas y otras sanciones. Se adjunta Decreto 51-2018, Decreto 26-2019, 168-2019 y Decreto 188-2020.

En cuanto al valor de L. 1,200.00 Y 400.00 en concepto de multa a Alcaldía, se le remitirá la deficiencia encontrada al Jefe de Bienes Nacionales, Abogado Héctor Gutiérrez, para que proceda según corresponda, ya que en su momento cuando se habían firmado los F-01 se detectó sobre estos valores, notificándole de manera verbal para que hiciera las gestiones ante la Alcaldía Municipal.”

Mediante Oficio No. 51-2022-TSC/INSEP.GA de fecha 09 de Junio de 2022, el equipo de auditoria solicito al Abogado Héctor Gutiérrez, Jefe General de Bienes Nacionales INSEP Gerencia Administrativa, explicación sobre los hechos antes comentados, quien contesto mediante nota de fecha 15 de junio del 2022, manifestando lo siguiente:

“Donde solicita información por conceptos de multas cups valores son de L 1,200.00 y L. 400.00 son generadas por las placas con que cuenta la unidad que es una volqueta con placa: PCE 8964 siendo esta particular y cuyo valor debe pagarse en fecha de pago según terminación de placa en el mes que corresponde, y cuyos pagos se realizaron con el requerimiento de Tas placas nacionales en el mes de Diciembre, por lo que generaron dichas multas.

En relación a los saldos anteriores son valores que en su momento no fueron cobrados en los requerimientos en su totalidad por el Instituto de la propiedad por concepto de pago IP (Instituto de la Propiedad) y pago A.M.D.C., (Alcaldía) por lo que la institución (INSEP), fue realizando los pagos correspondientes según requerimientos generados cada año hasta el año 2020.”

Producto de la revisión y verificación de los documentos se encontró el valor pagado de mas por la cantidad de **MIL DOSCIENTOS LEMPIRAS EXACTOS (L. 1,200.00)**, la cual fue recuperada debido a las gestiones realizadas por la Comisión Auditora del Tribunal Superior de Cuentas y reintegradas al Estado de Honduras a través de la Tesorería de este Ente Fiscalizador mediante recibo N°23568-2022-1 de fecha 05 de agosto de 2022.

RECOMENDACIÓN N°5

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Girar instrucciones al Sub Gerente de Recursos Materiales y Servicios Generales y al Jefe de Bienes Nacionales, que durante cada período fiscal, se debe preparar toda la documentación concerniente a la flota vehicular, para que se proceda de manera oportuna y en tiempo establecido el pago de la Tasa Anual Vehicular, para evitar que se apliquen recargos multas por el no pago en el período establecido. Verificar el cumplimiento de esta recomendación

5. PROYECTO EJECUTADO POR EL DEPARTAMENTO DE OBRAS MENORES DE INFRAESTRUCTURA QUE NO FUE GEOREFERENCIADO NI DESCRIBE LA UBICACIÓN EXACTA DONDE SE CONSTRUYÓ LA OBRA

Al revisar la documentación soporte que se adjunta en los expedientes que corresponde a los proyectos ejecutados mediante el proceso de Licitación Privada a través del Departamento de

Obras Menores de Infraestructura, se comprobó que el proyecto no es georreferenciado, ni tampoco describen en los documentos adjuntos una dirección exacta, que se pueda ubicar de manera inmediata la obra construida, ya que los mismos no cuentan con puntos de referencia para la ubicación exacta del tramo que se pavimentó, y solo colocan el nombre del municipio, Departamento y el lugar barrio o colonia, donde se iba a pavimentar, pero no así donde inicia y termina específicamente cada tramo pavimentado, por lo que parte del procedimiento de la auditoría al momento de realizar la inspección física, se tuvo que solicitar apoyo a los Departamentos de Proyectos y Área Técnica de las distintas Municipalidades, para que nos pudieran ubicar en el tramo y proyecto específico y que en algunos casos estos no manejan información exacta de donde se construyó la obra.

Es importante recalcar que algunos de estos proyectos de obra, se desarrollan sin que la municipalidad tenga conocimiento de la ejecución de los mismos, lo que limita al momento de solicitar información del proyecto en la municipalidad para su respectiva verificación e inspección,

Según las conclusiones del Informe Técnico de los ingenieros indican lo siguiente: *La georreferenciación de los proyectos, en la mayoría de los casos eran poco descriptivas, además donde los proyectos eran en colonias diferentes, por ejemplo 100.00 m eran construidos en una colonia y otros 140.00 m en otra colonia, como es el caso del proyecto LPR-128/DGC/UATSV/2018: PAVIMENTACION CON CONCRETO HIDRAULICO DE CALLES EN BARRIO ARRIBA Y BARRIO SAN BLAS, EN EL MUNICIPIO DE COMAYAGUA, DEPARTAMENTO DE COMAYAGUA, en la revisión de los expedientes de supervisión y construcción no se encontraron las coordenadas del punto de inicio y final del tramo de barrio arriba ni tampoco para el tramo del barrio San Blas, por lo que **SE CONCLUYE** que una buena descripción en el nombre de los contratos y una referenciación bien detallada, son importantes para ayudar con la ubicación de un proyecto, al momento de inspeccionar las cantidades contractuales.*

Incumpliendo lo establecido en:

Marco Rector de Control Interno Institucional de los Recursos Públicos

TSC-NOGECI V-01: Prácticas y Medidas de Control

TSC-NOGECI V-08: Documentación de Procesos y Transacciones

TSC-NOGECI VI-02 Calidad y Suficiencia de la Información.

Mediante Oficio No. 124-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 23 de noviembre de 2022, el equipo de auditoría solicitó a la **Ing. Crista Willians, Ex Jefe del Departamento de Obras Menores de Infraestructura**, sobre el hecho antes mencionado quien contestó mediante nota de fecha 23 de noviembre de 2022 manifestando lo siguiente:

“A cada empresa o consultor individual contratado se le proporcionaba en los términos de referencia un formato de lo que tenía que contener los informes; sin embargo cuando los informes eran revisados por los ingenieros coordinadores muchos de ellos se les hacían observaciones, entre ellas se les hacía mención de las coordenadas nuevamente de los proyectos, pero una vez eran nuevamente remitidos los informes para ser revisadas dichas correcciones no se percataron de que no se realizaron todas las correcciones solicitadas en su totalidad.”

Lo anterior ocasiona que no exista un punto exacto de ubicación de los proyectos y que estos tiendan a ser confundidos con otros proyectos ejecutados en la misma zona y lugar, lo cual dificulta la ubicación exacta del inicio y fin del tramo que fue ejecutado por esta Secretaría y la individualización de cada tramo de proyecto ejecutado.

RECOMENDACIÓN N°6

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Instruir al Director General de Carreteras colocar las coordenadas inicial y final de un pavimento con ayuda de programas de computadora como google maps o google earth, en caso de no tener señal de celular, utilizar un GPS, además de incluir un “croquis”, de la geometría del proyecto, si fuera totalmente recto, o si tiene curvas, o si una parte del tramo queda en una colonia y la otra parte queda ubicada en otra colonia. Verificar el cumplimiento de esta recomendación.

RECOMENDACIÓN N°7

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Instruir al Director General de Carreteras que los proyectos de inversión, que se ejecutan en las diferentes regiones del país, deben informar a las Municipalidades para que tengan conocimiento sobre la labor realizada por esta Secretaría en sus comunidades. Verificar el cumplimiento de esta recomendación.

6. NO EXISTE UN PROCEDIMIENTO REGLAMENTARIO QUE ESTABLEZCA EL PORCENTAJE DE ASIGNACIÓN, EL USO Y LIQUIDACIÓN DE LA ADMINISTRACION DELEGADA, EN LOS CONTRATOS QUE SUSCRIBEN PARA LA EJECUCIÓN DE OBRA EN LOS PROCESOS DE LICITACIÓN PÚBLICA

Al revisar y analizar algunos contratos de obra pública, ejecutados a través de la Unidad de Proyectos Especiales de la Dirección General de Carreteras, Se pudo evidenciar que en algunos contratos suscritos, se les asignó fondos para la ejecución de la **“Administración Delegada”**, que según el Manual de Carreteras expresa que: *Este sistema de trabajos ejecutados en forma determinada, se consideran pagados bajo la base de COSTO más PORCENTAJE, por tratarse de trabajos contingentes no cubiertos por precios unitarios, Se le paga al Contratista en relación a los materiales, el equivalente del transporte y un porcentaje adicional a estos elementos como pago por servicios de ellos. Esto mismo se hace con la mano de obra y los otros gastos de herramientas y equipo especial, mas servicios profesionales que llevan los proyectos, en sus propios trabajos, como ser:*

- i) **Materiales:** Serán pagados a los contratistas, el valor real de la facturación: incluyendo gastos de transporte, agregándoles a dicho valor, la cantidad igual al (%) de los mismos.*
- ii) **Mano de Obra:** Se pagará al Contratista el valor real de los sueldos por el pagado más todas las prestaciones requeridas por las leyes Hondureñas, laborales, del IHSS, del INFOP y uso de herramientas menores sin motor. De estos valores pagados se reconocerá al contratista el % de los mismos.*

iii) Herramientas y Equipo Especial o Pesado; se le pagara al Contratista: Los alquileres de equipo, que incluye el pago del operador, sus ayudantes, combustibles, lubricantes, amortización que constituye el costo operativo más un porcentaje adicional %.

iv) Supervisión: El representante del Contratista y el Ingeniero Supervisor preparan los registros del trabajo ejecutado a base de Administración Delegada y se harán tantas copias de estos registros formularios especiales y preparados para tal fin y firmados por ellos.

Se detallan a continuación los proyectos a los cuales se les asigno fondos para la ejecución de “Administración Delegada”:

No.	Codigo del Proyecto	Nombre del Proyecto	Empresa	Valor Total del Contrato (L.)	Valor de la Administracion Delegada (L.)
1	DGC-UPE-002-2017	Proyecto 143 CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN CON DOBLE TRATAMIENTO DEL TRAMO CARRETERO SANTA ANA DE YUSGUARE-EL CORPUS, CON UNA LONGITUD APROXIMADA DE 10 KM, LOCALIZADO EN EL DEPARTAMENTO DE CHOLUTECA.	ETERNA	79,214,060.39	2,192,235.50
2	DGC-UPE-006-2017	Proyecto 141 CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN CON CONCRETO HIDRÁULICO “SAN NICOLÁS – ATIMA”, ETAPA I TRAMO “SAN NICOLÁS – SANTA CRUZ”, CON UNA LONGITUD APROXIMADA DE 5.00 KM, LOCALIZADO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTA BÁRBARA.	PRODECON	60,383,565.53	399,998.13
3	DGC-UPE-006-2018	CONSTRUCCIÓN DE PUENTE SOBRE RÍO PLAYAS, CON UNA LONGITUD APROXIMADA DE 50 METROS LINEALES, LOCALIZADO EN EL MUNICIPIO DE SAN IGNACIO, DEPARTAMENTO DE FRANCISCO MORAZÁN.	SERMACO	23,986,560.71	1,029,403.40
4	DGC-UPE-008-2017	Proyecto 146 CONSTRUCCIÓN A CUATRO (4) CARRILES DEL BULEVAR DE COMAYAGUA, ETAPA II: “ESTACIÓN 2+500 – HACIA DESVÍO DE AJUTERIQUE”, CON UNA LONGITUD APROXIMADA DE 1 KM, LOCALIZADO EN LA CIUDAD DE COMAYAGUA, DEPARTAMENTO DE COMAYAGUA.	SERMACO	49,995,381.60	2,241,945.36
5	DGC-UPE-009-2017	Proyecto 145 DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN CON DOBLE TRATAMIENTO DEL TRAMO CARRETERO OROCUINA (RÍO CHIQUITO) – APACILAGUA, CON UNA LONGITUD APROXIMADA DE 3 KM, LOCALIZADO EN EL DEPARTAMENTO DE CHOLUTECA.	CELAQUE	18,467,366.05	645,170.74
6	DGC-UPE-005-2018	REHABILITACIÓN DEL TRAMO CARRETERO VIRREY-MACUELIZO-AZACUALPA, CON UNA LONGITUD APROXIMADA DE 10 KM, LOCALIZADA EN EL DEPARTAMENTO DE SANTA BARBARA.	BRICEÑO Y ASOCIADOS	19,125,743.10	910,749.67
TOTALES				251,172,677.38	7,419,502.80

Como se puede observar en el cuadro anterior se asignaron fondos por administración delegada por la cantidad de **SIETE MILLONES CUATROCIENTOS DICINUEVE MIL QUINIENTOS DOS LEMPIRAS CON OCHENTA CENTAVOS (L. 7,419,502.80)**. Para este tipo de gastos el representante del Contratista y el Ingeniero Supervisor, preparan los

registros de los trabajos ejecutados a base de Administración Delegada, los cuales estarán firmados por ellos.

Es importante mencionar que los recursos asignados en concepto de la Administración Delegada no existen en la Ley de Contratación del Estado situación que demuestra que no es regulado.

Asimismo, en el Manual de Carretera, no establece de una manera clara y definida el porcentaje a asignar, el uso y liquidación, de cómo se va utilizar este valor asignado como Administración Delegada, ni tampoco en el caso que no se utilice el fondo, como tendrá que ser reintegrado a esta Secretaría o si lo podrá utilizar elaborando a través de ordenes de cambio para ejecutar obras nuevas que vallan en beneficio de los proyectos y que no están establecidas en el contrato.

Incumpliendo lo establecido en:

Marco Rector del Control Interno Institucional de los Recursos Públicos

TSC-NOGECI V-01 Prácticas y Medidas de Control.

TSC-NOGECI V-02 Control Integrado

Mediante Oficio No. 123-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 23 de noviembre de 2022, el equipo de auditoría solicitó al **Ing. Luis Lemus, Ex Jefe de la Unidad de Proyectos Especiales**, sobre el hecho antes mencionado quien contestó mediante nota de fecha 24 de noviembre de 2022 manifestando lo siguiente:

“Las Obras o Proyectos se ejecutan con apego estricto al Contrato y sus Anexos, Especificaciones Técnicas, planos y a las instrucciones por escrito. La Administración Delegada corresponde a un Netamente Técnico de todos los proyectos de Infraestructura Vial, y el mismo se encuentra establecido para metodología de pago de ciertas actividades no previstas que surgen al momento de ejecución de los proyectos, regido específicamente en el Manual de Carreteras TOMO 1 y TOMO 5, el cual forma parte obligatoria de todo Contrato de Servicios y/o Obras, y son de cumplimiento técnico en todos los contratos de Infraestructura Vial, es decir, deben ser ejecutados como actividades de obra que se fundamentan como Administración Delegada para cada naturaleza de proyecto (diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento).”

Para el caso de Administración Delegada el fundamento TÉCNICO para dar cumplimiento al Contrato Legalmente Establecido debe SER CON BASE a: a) Tomo 1 (INFORMACIÓN GENERAL, ADMINISTRACIÓN Y CONTRATOS), Capítulo 4 (Modalidad De Ejecución De Obras)...”

Lo anterior demuestra que no existe un procedimiento que determine el uso correcto de los porcentajes que se asignan en la Administración Delegada dentro de la ejecución de un proyecto y que se estén derogando recursos sin tener los controles adecuados.

RECOMENDACIÓN N°8

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Instruir al Director General de Carreteras, para que proceda de inmediato a elaborar un procedimiento que establezca el porcentaje y uso adecuado de la asignación de la “Administración

Delegada”, mismo que deberán contener la autorización de la Unidad Ejecutora. Verificar el cumplimiento de esta recomendación.

7. ALGUNAS BITÁCORAS QUE SE ELABORARON POR PARTE DE LOS SUPERVISORES DE PROYECTO, NO DESCRIBEN CIERTA INFORMACIÓN REQUERIDA SOBRE LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE UN PROYECTO

Al revisar a los expedientes de los proyectos de licitación privada ejecutados por el Departamento de Obras Menores de Infraestructura (DOMI) dependiente de la Dirección General de Carreteras, se comprobó que algunas de la bitácoras que se elaboraron por los supervisores de proyecto durante la ejecución de la obra, no describen información que se requiere, como ser; Inventario del equipo, Estado del equipo, Número de personas que laboran, Tiempo de trabajo, Ordenes al Contratista, Horas Maquina Autorizadas, Ensayos Realizados, visitas al Proyecto, con el objetivo de que el supervisor de obra evidencie que el ejecutor cumplió con estos requisitos establecidos, como parte de las funciones del supervisor del proyecto.

Asimismo, el Informe Técnico de los auditores en proyectos del TSC concluyeron que *“Se encontro que en las bitácoras, no son llenadas todos los días durante la ejecución de un proyecto o con poco detalle técnico de una actividad, se encontraron bitácoras que eran llenadas hasta cada 3 o 4 días de por medio, lo que genera un mal control sobre cada actividad que se ejecuta en un determinado día, por lo que **SE CONCLUYE**, que el llenado correcto de una bitácora, ayuda para llevar un control exhaustivo sobre cada actividad de un proyecto, lo que resulta en una obra bien supervisada.”*

También es de mencionar que estos requisitos ya están establecidos en el Manual de Carreteras.

Incumpliendo lo establecido en:

Manual de Carreteras Tomo I

Apendice A- inciso n)

Marco Rector del Control Interno Institucional de los Recursos Públicos

TSC-NOGECI VI-02 Calidad y Suficiencia de la Información

Mediante Oficio No. 124-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 23 de noviembre de 2022, el equipo de auditoría solicitó a la **Ing. Crista Willians, Ex Jefe del Departamento de Obras Menores de Infraestructura**, sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante nota de fecha 23 de noviembre de 2022 manifestando lo siguiente:

“Con relación al llenado de las bitácoras le informo que muchos ingenieros civiles consideran solo plasmar en ellas las incidencias que repercuten en la ejecución del proyecto alterado o interrumpiendo lo programado positiva o negativamente, caso contrario un día trabajado según lo planificado no es considerado como suceso importante para ser anotado”

Lo anterior ocasiona que la bitácora que se elaboran durante la ejecución de las obras, por parte del supervisor del proyecto no cuente con toda la información suficiente y requerida sobre cada actividad de un proyecto.

RECOMENDACIÓN N°9

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Girar instrucciones al Jefe del Departamento de Obras Menores de Infraestructura (DOMI), de exigirles a los supervisores de proyectos, que las bitácoras se tienen que elaborar con toda la información requerida y establecida en el Manual de Carreteras. Verificar el cumplimiento de esta recomendación.

8. LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN QUE SON ELABORADOS POR LOS SUPERVISORES DE PLANTA DE LA DGC, CARECEN DE INFORMACIÓN SUFICIENTE DE LOS PROYECTOS

Al revisar los expedientes de los proyectos ejecutados por el Departamento de Obras Menores (DOMI), se comprobó que los proyectos debían tener supervisión externa pero solo fueron supervisados por ingenieros empleados de esta Secretaría los cuales presentaban informes de supervisión sin contar con toda la información del proyecto requerida según lo establece el Manual de Carreteras que se compruebe una adecuada supervisión requerida del proyecto, como ser: fotografías de avance de actividades, memorias de cálculo, ubicación exacta entre otras a fin de que contengan toda la información suficiente referente al proyecto ejecutado.

Asimismo el Informe Técnico de los auditores en proyectos del TSC concluyeron que: *“Los informes de la supervisión en planta encontrados, presentaban deficiencias, comparados a los informes presentados por las empresas supervisoras, como por ejemplo, no se encontraron pruebas de laboratorio, fotografías de los avances de las actividades, bitácora, memorias de cálculo bien detalladas, ubicaciones de los proyectos bien referenciadas, por lo que **SE CONCLUYE** que los informes de supervisión de planta de los proyectos deben ser más completos tomando como base los que presentan en una supervisión normal.”*

Incumpliendo lo establecido en:

Manual de Carreteras Tomo I

Apendice A- Literal 4- Informes y documentación.

Marco Rector del Control Interno Institucional de los Recursos Públicos

TSC-NOGECI VI-02 Calidad y Suficiencia de la Información

Mediante Oficio No. 124-2022-TSC/INSEP-DGC, de fecha 23 de noviembre de 2022, el equipo de auditoría solicitó a la **Ing. Crista Willians, Ex Jefe del Departamento de Obras Menores de Infraestructura**, sobre el hecho antes mencionado quien contesto mediante nota de fecha 23 de noviembre de 2022 manifestando lo siguiente:

“Cabe mencionar que cuando a un proyecto se le asigna un supervisor de planta según lo establece el artículo 82 de la Ley de Contratación del Estado, este no tiene la misma exigencia que un supervisor externo, simplemente presenta un informe más generalizado de la ejecución del proyecto basado en las visitas de campo que ellos realizan, sin embargo no significa que estas supervisiones de planta no tengan el conocimiento absoluto de todo lo que acontece en el proyecto durante la ejecución.”

Lo anterior ocasiona que los informes presentadas por los supervisores no contengan toda la información requerida por una debida supervisión.

RECOMENDACIÓN N°10

AL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Girar instrucciones al Jefe del Departamento de Obras Menores de Infraestructura (DOMI), que al momento de realizar las supervisiones de planta, en los informes se cerciore que dichos informes contengan toda la información requerida como ser: fotografías de avance de actividades, memorias de cálculo, ubicación exacta entre otras a fin de que contengan toda la información suficiente referente al proyecto ejecutado. Verificar el cumplimiento de esta recomendación.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES

De la Investigación Especial realizada la Dirección General de Carreteras dependiente de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), de acuerdo a las situaciones encontradas y descritas anteriormente se concluye que:

1. Se aplicaron cobro a Contratistas en concepto de Multas por días de retraso durante la ejecución de la obras, con las Disposiciones Generales de Presupuesto que no estaba vigente, lo que ocasiono que existiera un perjuicio económico al Estado de Honduras por un valor de **UN MILLÓN CIENTO VEINTIDÓS MIL CIENTO DIECISÉIS LEMPIRAS CON OCHENTA Y UN CENTAVOS (L. 1,122,116.81)**, por no aplicar la normativa vigente.
2. En la ejecución de proyectos de obra pública se encontraron diferencias entre las cantidades de obra contratada con las realmente ejecutadas en el campo las cuales ascienden a **TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS OCHO LEMPIRAS CON ONCE CENTAVOS (L. 344,708.11)**, de los cuales **SETENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y TRES LEMPIRAS CON SIETE (78,643.07)** y los **DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL SESENTA Y CINCO LEMPIRAS CON CUATRO CENTAVOS (266,065.04)** que fueron reintegrados a través de la reparación y subsanación de la obra en campo tal como se aprecia en las fotos anexas a este informe.
3. Se encontraron diferencias por no haber rebajado por materiales almacenados los cuales del proyecto **CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN CON CONCRETO HIDRÁULICO “SAN NICOLÁS- ATIMA”, ETAPA I, TRAMO “SAN NICOLÁS- SANTA CRUZ”, CON UNA LONGITUD APROXIMADA DE 5.00 KM, LOCALIZADO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTA BÁRBARA** se pondría a disposición un determinado valor en materiales almacenados por la cantidad de cuatrocientos nueve mil novecientos dieciséis lempiras (**L. 409,916.00**), los cuales se iban ir disminuyendo de las estimaciones según el uso de los mismos, evidenciándose que del valor antes mencionado, se utilizó un valor de trescientos treinta y cinco mil veintisiete lempiras con cincuenta centavos (**L. 335,027.50**) de materiales almacenados, quedando una diferencia de **SETENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y OCHO LEMPIRAS CON CINCUENTA CENTAVOS (L. 74,888.50)**.
4. Se evidencio que no se pagó la tasa anual vehicular de algunos vehículos propiedad de esta Secretaría el período que corresponde, lo que originó una multa, que ascienden a la cantidad de **MIL DOSCIENTOS LEMPIRAS EXACTOS (L. 1,200.00)**, de los cuales no se formularon pliegos de responsabilidad, debido a que estos valores fueron reintegrados por los responsables de los procesos, a través de la Tesorería de este Ente Fiscalizador.
5. Los proyectos de obra publica ejecutados por el Departamento de Obras Menores de Infraestructura no son georreferenciados no describen su ubicación exacta.
6. No existe un reglamento que establezca el porcentaje de asignación, el uso y liquidación de la Administracion Delegada en los contrato que suscriben para la ejecución de obra pública.

7. Algunas bitácoras que se elaboraron por parte de algunos supervisores de proyecto, no describieron alguna información que es relevante y que evidencie las actividades realizadas en la ejecución del proyecto.
8. Los informes de supervisión de los proyectos que se ejecutan a través del Departamento de Obras Menores de Infraestructura, carecen de la información suficiente como por ejemplo; bitácoras, fotografías, memorias de cálculo entre otros.

Tegucigalpa, MDC. 02 de diciembre de 2022.

Leticia Alejandra Mairena
Auditor I

Linda Amy Pastrana
Auditor I

Dilma Belinda Sanchez
Auditor Operativo

Alejandra Maria Reyes Figueroa
Auditor Operativo

Dennis Antonio García
Auditor III

Claudio Cesar Aviles
Auditor II

Aida Judith Elvir
Auditor en Proyectos

María Jose Saucedá Martínez
Auditor en Proyectos

Ramiro Alfonso Aguilera Aguilar
Auditor en Proyectos

Lic. Carlos Vicente Bellino
Supervisor de Comisión

Lic. Karen Vanessa Rueda
Jefe de Equipo

Lic. Héctor Mejía
Jefe Departamento de Infraestructura
Productiva e Inversiones (DIP)

Lic. Edwin Arturo Guillen Fonseca
Gerente de Auditorias Sectorial
Regulación de Infraestructura Productiva de
Inversiones Económica y Recursos
Ambientales