



**DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS  
SOPTRAVI**

**AUDITORÍA FINANCIERA  
Y DE CUMPLIMIENTO LEGAL**

**PERÍODO COMPRENDIDO  
DEL 01 DE ENERO DE 2005  
AL 30 DE JUNIO DE 2008**

**INFORME N° 05/2008-DASII-A**

**DEPARTAMENTO DE AUDITORÍA  
SECTOR INFRAESTRUCTURA E INVERSIONES**



**DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS  
SOPTRAVI**

**CONTENIDO**

**INFORMACIÓN GENERAL**

CARTA DE ENVÍO DEL INFORME	Página
----------------------------	--------

**CAPÍTULO I**

**INFORMACIÓN INTRODUCTORIA**

A. MOTIVOS DEL EXAMEN	1
B. OBJETIVOS DEL EXAMEN	1
C. ALCANCE DEL EXAMEN	2
D. BASE LEGAL Y OBJETIVOS DE LA ENTIDAD	2
E. ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA ENTIDAD	3
F. MONTO Y FINANCIAMIENTO DE LOS RECURSOS EXAMINADOS	3
G. FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS PRINCIPALES	3

**CAPÍTULO II**

**ESTRUCTURA DE CONTROL INTERNO**

A. OPINIÓN	4-6
B. COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES	7-30



### **CAPÍTULO III**

#### **CUMPLIMIENTO DE LEGALIDAD**

- |    |                              |       |
|----|------------------------------|-------|
| A. | CAUCIONES                    | 31-34 |
| B. | DECLARACIÓN JURADA DE BIENES |       |

### **CAPÍTULO IV**

#### **RUBROS O ÁREAS EXAMINADAS**

- |   |       |
|---|-------|
| HALLAZGOS ORIGINADOS EN LA PRESENTE AUDITORÍA | 35-45 |
|---|-------|

### **CAPÍTULO V**

- |                     |    |
|---------------------|----|
| HECHOS SUBSECUENTES | 46 |
|---------------------|----|

### **ANEXOS**



Tegucigalpa, M.D.C. 21 de septiembre, 2009  
Oficio N° 178-2009-DASII

Ingeniero

**José Rosario Bonanno Zaldivar**

Secretaria de Estado en el Despacho de  
Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)

Señor Ministro:

Adjunto encontrará el Informe No. 05/2008-DASII-A de la Auditoría Financiera y de Cumplimiento Legal practicada a la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Obras Públicas Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), por el período comprendido del 01 de enero de 2005 al 30 de junio de 2008. El examen se efectuó en ejercicio de las atribuciones contenidas en el Artículo 222 reformado de la Constitución de la República y los Artículos 3, 4, 5 numeral 4; 37, 41, 45 y 46 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas y conforme a las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas Aplicables al Sector Público de Honduras.

Este informe contiene opiniones, comentarios y recomendaciones; los hechos que dan lugar a responsabilidad civil, se tramitarán individualmente en pliegos separados y los mismos serán notificados a los funcionarios y empleados en quienes recayere la responsabilidad.

Las recomendaciones formuladas en este informe fueron analizadas oportunamente con los funcionarios encargados de su implementación y aplicación, mismas que ayudarán a mejorar la gestión de la institución a su cargo. Conforme al Artículo 79 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, el cumplimiento de las recomendaciones formuladas es obligatorio.

Atentamente,

**Renán Sagastume Fernández**

Presidente



## CAPÍTULO I

### INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

#### A. MOTIVOS DEL EXAMEN

La presente investigación se realizó en ejercicio de las atribuciones conferidas en el Artículo 222 reformado de la Constitución de la República; y los Artículos 3, 4, 5 numeral 4; 37, 41, 45 y 46 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas y en cumplimiento al plan de auditoría del año 2008 y de la orden de trabajo N° 05/2008-DASII del 13 de junio de 2008.

#### B. OBJETIVOS DEL EXAMEN

##### Objetivos Generales

1. Verificar la correcta percepción de los ingresos y ejecución del gasto corriente y de inversión, de manera tal que se cumplan los principios de legalidad y veracidad de acuerdo a la ley del Tribunal Superior de Cuentas y su reglamento y a las normas adoptadas por esté.
2. Examinar y evaluar el control interno administrativo y financiero;
3. Promover la modernización del sistema de control de los recursos públicos.

##### Objetivos Específicos

1. Comprobar el procedimiento de adjudicación, otorgamiento de contratos, controles, supervisiones, procedimientos de registros y pagos de los contratos.
2. Verificar el otorgamiento, cumplimiento de los contratos de proyectos con los diferentes contratistas y supervisores,
3. Verificar el cumplimiento y terminación de la obra en el plazo establecido y la contratación del personal de la constructora y supervisora para dicho proyecto,
4. Verificar los diferentes tipos de contratación de personal y que estos cumplan con las funciones establecidas,
5. Verificar que el diseño elaborado y las cantidades plasmadas en el mismo se encuentren en las bases de licitación, contratos, etc.
6. Verificar los procedimientos de operación y el registro correspondiente,
7. Verificar selección de supervisores,
8. Verificar precalificación de las empresas.
9. Determinar el manejo de los fondos o bienes asignados a SOPTRAVI fijando las responsabilidades civiles a que hubiere lugar.

### **C. ALCANCE DEL EXAMEN**

El examen comprendió la revisión de las operaciones, registros y la documentación de respaldo presentada por los funcionarios y empleados de la Dirección General de Carreteras, SOPTRAVI cubriendo el período comprendido del 01 de enero de 2005 al 30 de junio de 2008; con énfasis en los rubros Carreteras, Caminos por Mano de Obra, Recursos Humanos, Presupuesto.

Las responsabilidades civiles originadas en esta auditoría, se tramitarán en pliegos de responsabilidad que serán notificados individualmente a cada funcionario o empleado objeto de responsabilidad, cuya lista figura en el anexo 1. A quienes no se les extenderá solvencia por parte del Tribunal Superior de Cuentas, con base a este informe.

### **D. BASE LEGAL Y OBJETIVOS DE LA ENTIDAD**

Las actividades de la Dirección General de Carreteras se rigen por la Constitución de la República, Ley constitutiva de la Entidad, Contrato Colectivo, Ley de Contratación de Estado, Ley General de la Administración Pública (Decreto Ejecutivo N° PCM00897), Presupuesto de Ingresos y Egresos de la República, Disposiciones Generales del Presupuesto, y otras leyes y reglamentos conexos.

De conformidad con lo que establece el Artículo 22 del Capítulo V, Sección III del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones Obras Públicas Transporte y Vivienda los objetivos de la institución son:

Contribuir con el desarrollo científico, tecnológico y socioeconómico de la sociedad hondureña, con énfasis en el sector rural, mediante:

- a) Ejecutar el estudio, planeación, diseño, supervisión y construcción del sistema vial del País, incluyendo puentes, carreteras principales y caminos de acceso, actividad que comprende:
  1. Preparar en coordinación con la Oficina de Planificación Sectorial de la Secretaría, estudios de pre factibilidad y factibilidad técnica y económica para la construcción y mejoramiento de caminos.
  2. Realizar estudios finales de Ingeniería y preparar especificaciones técnicas y planos para la ejecución de proyectos de carreteras y puentes.
  3. Preparar documentos de licitaciones para contratar la ejecución de proyectos cuando la Dirección General no pueda realizarlos directamente por su magnitud o por otras razones calificadas.
  4. Supervisar la ejecución de proyectos y hacer la recomendación al final de las obras.
- b) Fomentar la construcción de proyectos camineros utilizando mano de obra campesina.
- c) Proponer la contratación de servicios mecanizados para la ejecución de proyectos camineros cuando el equipo de la Dirección General sea insuficiente.
- d) Conocer lo referente al derecho de vía.
- e) Las demás que le asignen las leyes y reglamentos.

## **E. ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA INSTITUCIÓN**

La estructura organizacional de la institución está constituida de conformidad a:

Nivel Directivo	:	Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda Sub Secretario De Obras Públicas.
Nivel Ejecutivo	:	Director y Sub Director General
Nivel de Asesoría	:	Asesoría Legal
Nivel de Apoyo	:	Administración, Personal
Nivel Operativo	:	Inspección y Bienes

## **F. MONTO Y FINANCIAMIENTO DE LOS RECURSOS EXAMINADOS**

Durante el período examinado y que comprende del 1 de enero de 2005 al 30 de junio de 2008, las inversiones examinadas ascienden a **DOS MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y TRES MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS VEINTISIETE LEMPIRAS CON CATORCE CENTAVOS**, ( L 2,433,378,627.14), ( Anexo 1).

Los Egresos Examinados ascienden a, **DOSCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y UN LEMPIRAS CON QUINCE CENTAVOS** ( L 278,354,971.15), (Anexo 1).

## **G. FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS PRINCIPALES**

Los funcionarios y empleados que fungieron durante el período examinado, se detallan en el Anexo N° 2.



## **CAPÍTULO I**

### **ESTRUCTURA DEL CONTROL INTERNO**

#### **A. OPINIÓN**

#### **B. COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES**



Tegucigalpa, M.D.C., 21 de septiembre de 2009

Ingeniero

**José Rosario Bonano Saldivar**

Secretaría de Estado en el Despacho de  
Obras Públicas, Transporte y Vivienda.

Hemos realizado una Auditoría Financiera y de Cumplimiento Legal a la Dirección General de Carreteras, con énfasis en los rubros de Proyectos de Carreteras con fondos nacionales e internacionales, Caminos por Mano de Obra, Recursos Humanos Presupuesto, por el período de 01 de enero de 2005 al 30 junio de 2008.

Nuestra auditoría se practicó en ejercicio de las atribuciones conferidas en el Artículo 222 reformado de la Constitución de la República y los Artículos 3, 4, 5 numeral 4, 37, 41, 45, y 46 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas y de acuerdo con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptados Aplicables al Sector Público de Honduras. Dichas normas requieren que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener seguridad razonable respecto a si los registros e informes financieros están exentos de errores importantes.

Al planear y ejecutar nuestra auditoría, se tomó en cuenta su estructura de control interno con el fin de determinar los procedimientos de auditoría y su extensión para expresar nuestra opinión sobre las operaciones financieras examinadas y no para opinar sobre la estructura de control interno de la entidad en su conjunto.

La administración es responsable de establecer y mantener una estructura de control interno adecuada cuyos objetivos son suministrar una seguridad razonable, aunque no absoluta, que los activos están protegidos contra pérdidas por uso o disposición no autorizados, y que las transacciones se registren en forma adecuada.

Para fines del presente, informe se clasificó las políticas y procedimientos de la estructura de control interno en las siguientes categorías importantes:

- 1 Cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentos.
- 2 Proceso presupuestario.
- 3 Proceso de ingresos y gastos.

Por las categorías de Control Interno mencionadas anteriormente, obtuvo una comprensión de su diseño y funcionamiento; y se observó los siguientes hechos que se dan a conocer por el efecto adverso que pueden tener para las operaciones de esa entidad y que se explica en detalle en la sección correspondiente:

1. Excesiva autorización de permisos a los empleados de la dirección general carreteras
2. Incremento en el gasto corriente por contratación numerosa de personal

3. La Dirección General de Carreteras no cuenta con un manual de puestos y salarios.
4. Personal que no tiene la representación legal para el puesto que ocupa
5. Los pagos a planillas carecen de documentación soporte
6. Aprobación inmediata a las ampliaciones de proyectos de mano de obra inconclusos
7. Falta de señalamiento preventivo
8. Aumento de costo de los proyectos por no contar con la adecuada asignación presupuestaria
9. Pagos de obras ejecutadas y que sufrieron daños por la paralización de actividades
10. Falta de ampliación a la garantía de cumplimiento del contrato
11. Fianzas que vencieron y no fueron afectadas por parte de la unidad ejecutora del Banco Mundial.
12. No hay precalificación anual de las empresas constructoras
13. Retrasos en proyectos por falta de liberación de derecho de vía
14. Falta de documentación soporte
15. Pagos efectuados sin autorizaciones de la dirección de carreteras a ELSAMEX
16. Falta de confirmación del equipo y personal en la precalificación y al momento de la adjudicación de los contratos.
17. Retiro de la maquinaria sin la autorización respectiva.
18. Para proyectos de gran inversión la vigencia de las garantías son insuficientes.
19. Cambio de tubería de menor valor sin contar con la orden de cambio.
20. Proyectos de carreteras abandonados y/o totalmente desfasados.
21. Onerosos Pagos por supervisión de proyectos de carreteras.

**Nora Marina Rosa Lobo**  
Jefe de Departamento de Auditoría  
Sector Infraestructura e Inversiones

## **B. COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES**

## 1. EXCESIVA AUTORIZACIÓN DE PERMISOS A LOS EMPLEADOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

Durante nuestra revisión a los expedientes de los empleados se determinó que existe una excesiva utilización de pases de salidas, permisos y la presentación de incapacidades por parte de los empleados de la Dirección General de Carreteras, justificando posteriormente el tiempo que no marcan su tarjeta de asistencia, aduciendo siempre alguna excusa y otras vienen respaldadas con documentos poco confiables y que son recibidos por los jefes de cada departamento. Ejemplo:

<b>Augusto Cesar Miranda Montoya</b>	
15 al 17/04/2008	Incapacidad
12 y 20/05/2008	Incapacidad
02 al 06/06/2008	Incapacidad
07 al 09/07/2008	Incapacidad
15 al 17/07/2008	Incapacidad
24 al 26/11/2008	Incapacidad
03 al 05/12/2008	Incapacidad
10 al 12/12/2008	Incapacidad
05 al 07/01/2009	Incapacidad
08 al 10/01/2009	Incapacidad
12 al 16/01/2009	Incapacidad
26 al 28/01/2009	Incapacidad
29 al 31/01/2009	Incapacidad
09 al 11/02/2009	Incapacidad

Anexo 3

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno 4.1 Practica y Medidas de Control: La administración debe diseñar y adoptar las medidas y las practicas de control interno que mejor se adapten a los procesos organizacionales, a los recursos disponibles, a las estrategias definidas para el enfrentamiento de los riesgos relevantes y a las características, en general, de la institución y sus funcionarios, y que coadyuven de mejor manera al logro de los objetivos y misión institucionales.

Las labores y los procesos organizacionales deben incorporar medidas de control que permitan saber si en la gestión se ha actuado de conformidad con la normativa legal, técnica y administrativa aplicable, así como determinar el grado en que el cumplimiento de los objetivos ha sido impulsado por el desarrollo de esas labores y procesos.

De acuerdo al Oficio No.DP.0416-2008 enviado por Jefe de Personal Daniel Meléndez, manifiesta: "que en el departamento de personal, nos regimos por tres leyes que son: Código de Trabajo, Servicio Civil y Reglamento Interno de Trabajo, y si se controlan los permisos, recordemos que un permiso o una excusa viene la firma del empleado, jefe inmediato y el departamento de personal, se puede comprobar fácilmente que se sancionan, se amonestan

y se les deduce por planilla a las personas que no justifican sus inasistencias dicho documento aparece archivado en su expediente.”

Esto permite que el personal no cumpla con sus labores diarias en el tiempo previsto y que limite el cumplimiento de los objetivos institucionales.

### **Recomendación N° 1**

#### **A la Sub-Gerencia de Recursos Humanos**

Solicitar a los empleados que requieren permisos, constancias u otro documento que soporte la ausencia del puesto de trabajo, de no poder extender algún documento soporte establecer normas y procedimientos para cerciorarse que los permisos extendidos y autorizados sean de conformidad a los problemas expresados por las personas que lo solicita.

## **2. INCREMENTO EN EL GASTO CORRIENTE POR CONTRATACIÓN EXCESIVA DE PERSONAL**

Durante nuestra revisión en el área de Recurso Humano existente en ésta Dirección, se detectó un incremento sustancial en la contratación de personal del año 2006 al año 2008 lo que permite la existencia de personal supernumerario para la realización de funciones, de acuerdo a lo observado existe personal que no tiene funciones, incrementando de esta forma el gasto corriente.

<b>Años</b>	<b>Cantidad Contratada</b>	<b>Salario Mensual</b>	<b>Salario Anual</b>
2006	336	L 2,533,386.90	L 30,400,642.80
2007	134	1,065,589.90	12,787,078.80
2008	93	745,843.20	8,950,118.40
<b>Total</b>	<b>563</b>	<b>L 4,344,820.00</b>	<b>L 52,137,840.00</b>

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno 2.3 Administración Eficaz del Recurso Humano: “El control interno debe incluir las políticas y los procedimientos necesarios para asegurar una apropiada planificación y administración del recurso humano de la institución, de manera que se asegure desde el reclutamiento y hasta el mantenimiento al servicio de la institución, de funcionarios que reúnan competencias (habilidades, actitudes y conocimientos) idóneos para el desempeño de cada puesto.

El jerarca debe diseñar y poner a operar un proceso de administración de recurso humano que le garantice la adquisición y el mantenimiento de personal necesario e idóneo. En el primer caso, se contemplan actividades de planificación de necesidades, reclutamiento, selección y contratación técnicamente correctos y transparentes. En el otro, se agrupan, entre otros asuntos, la creación de condiciones laborales idóneas, la promoción de actividades de capacitación y formación que permite al personal aumentar y perfeccionar sus conocimientos y destrezas, y la existencia de un sistema de evaluación del desempeño, rendición de cuentas e incentivos que motiven la adhesión a los valores y controles institucionales.

De acuerdo al Oficio No.DP.0416-2008 enviado por jefe de personal Daniel Meléndez, manifiesta: “la Dirección General de Carreteras cuenta con el mayor presupuesto de SOPTRAVI y no es que ha existido personal súper numerario para la realización de funciones, sino que nuestras planillas pagamos personal de varias Direcciones según lo ha comprobado su personal, asimismo contamos con planillas de los departamentos Técnicos y de Proyectos”.

Con estas contrataciones excesivas de personal en los diversos departamentos, se refleja que no todas las personas tienen funciones reales establecidas lo que permite un aumento sustancial en el gasto corriente.

## **Recomendación Nº 2**

### **Sub-Gerencia de Recursos Humanos**

Realizar estudios específicos con las debidas justificaciones para la creación de nuevas plazas e implementar medidas de control para impedir la contratación de personal innecesario y así evitar que haya personal supernumerario en las oficinas de la Dirección que lo único que hacen es incrementar el gasto corriente de la Secretaría.

### **3. LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS NO CUENTA CON UN MANUAL DE PUESTOS Y SALARIOS.**

En nuestra revisión a los expedientes de la Dirección General de Carreteras se encontró diversos apuntes firmados por el ministro y el director, donde especifican el salario que devengará y el tipo de contratación del empleado a contratar, en vista que la Sub-Gerencia de Recursos Humanos no tiene un manual de puestos y salarios donde se especifique el salario para cada puesto.

Lo anterior incumplió la Norma de Control Interno 4.8 Documentación de Procesos y Transacciones: los controles vigentes para los diferentes procesos y actividades de la institución, así como todas las transacciones y hechos significativos que se produzcan, deben documentarse como mínimo en cuanto a la descripción de los hechos sucedidos, el efecto o impacto recibido sobre el control interno y los objetivos institucionales, las medidas tomadas para su corrección y los responsables en cada caso; asimismo, la documentación correspondiente debe estar disponible para su verificación.

Los objetivos institucionales, los controles y los aspectos pertinentes sobre transacciones y hechos significativos que se produzcan como resultado de la gestión, deben respaldarse adecuadamente con la documentación de sustento pertinente. El primer requerimiento puede quedar satisfecho en los planes estratégicos y operativos de la organización y en la normativa interna vigente (manuales de puestos y procedimientos; circulares disposiciones; acuerdos que consten en actas y se comuniquen a quien corresponda, etc.)

En oficio No. DP.0259-2008 del 2 de julio de 2008 enviado por el Lic. Daniel Meléndez jefe de personal de la Dirección General de Carreteras informa que “Esta Dirección no cuenta con un Manual de Salarios, del cual haremos las gestiones ante la Dirección General del Servicio Civil; y oficio No DP-0303-2008 del 18 de julio del 2008 este informa que la Dirección General de Carreteras, no cuenta con un manual de salarios, lo que existe es un listado de código de puestos para empleados por jornal”.

El no contar con un manual de puestos y salarios ocasiona que las contrataciones no se realicen conforme al perfil del puesto y conforme al sueldo que corresponde al cargo asignado.

**Recomendación N° 3**  
**A la Sub-Gerencia Recursos Humanos**

Elaborar un manual de puestos y salarios que permita determinar los sueldos de las personas que se contratan, conforme al puesto a ocupar perfil del candidato evitando con esto que se den sueldos en forma arbitraria.

**4. PERSONAL QUE NO TIENE LA REPRESENTACIÓN ADECUADA PARA EL PUESTO QUE OCUPA**

En nuestra revisión a los contratos de servicios profesionales, se verificó que al momento de la contratación de cada empleado, les asignan un cargo nominal y al momento de desempeñar sus funciones realizan actividades de otros cargos. Como en el caso del Ing. Obdulio Garrido, éste tiene como cargo nominal Ingeniero Coordinador y el cargo funcional es de jefe del departamento de Caminos de Mano de Obra donde firma y autoriza pagos, contrata personal y otros pero contractualmente no está nombrado para hacer éste tipo de funciones.

No.	Nombre del Empleado	Cargo Nominal	Cargo Funcional
1	José Obdulio Garrido Recarte	Ingeniero Coordinador	Jefe Departamento de Mano de Obra
2	José Ángel Díaz Rubio	Jefe Departamento de Mano de Obra	Jefe Puentes Modulares
3	Joaquín Alexis Castillo Flores	Ingeniero Coordinador	Asistente Departamento de Mano de Obra
4	Irma Rosario Valladares Urbina	Ingeniero I	Asistente de Jefatura
5	Ángel Pompilio Tinoco	Ingeniero II	Coordinador de proyectos

**Anexo 4**

Lo anterior Incumplió la Norma de control interno 4.4. Responsabilidad delimitada: La responsabilidad por cada proceso, actividad, operación, transacción o acción organizacional debe ser claramente definida, específicamente asignada y formalmente comunicada al funcionario respectivo, según el puesto que ocupa.

La definición de la estructura organizativa conlleva realizar un análisis de las labores que se efectúan dentro de la institución y asignar la responsabilidad por su ejecución al puesto idóneo y, por ende, al individuo apropiado, indicando cuál será el alcance de su injerencia sobre los diversos procesos, actividades, operaciones, transacciones o acciones organizacionales, y los parámetros con base en los cuales se evaluará su desempeño.

De acuerdo al Oficio No. SGRH-0093 del 20 de enero de 2009, enviado por el Licenciado Rogelio Ortega, manifiesta: “comunico a ustedes, que el personal nombrado por el sistema de contrato y jornal, no se cuenta con un manual de puestos y salarios, por lo que se le asigna puesto nominal emitido por la Dirección de Presupuesto dependiente de la Secretaría de Finanzas por el salario, y un funcional de acuerdo al currículo vitae.

Esta Sub-gerencia de Recursos Humanos ha venido trabajando para ubicar los empleados de acuerdo al puesto nominal lo que en eso se ha avanzado, y seguiremos trabajando para que el puesto nominal sea en base a las funciones que desempeña cada empleado”.

Esto puede ocasionar que los empleados no asuman la responsabilidad de cualquier deficiencia o irregularidad que se presente, debido que son contratados en un cargo específico y funcionalmente realizan actividades de otro puesto.

#### **Recomendación N° 4 Al Subgerente de Recursos Humanos**

Realizar los nombramientos del personal directamente al cargo funcional que ocuparán, para que de ésta manera asuman con responsabilidad sus funciones u obligaciones y cumplan con todo lo inherente al cargo al que fueron contratados y así evitar la ilegalidad de contratar personas para un puesto o cargo, que funcionalmente van a realizar otras funciones y obligaciones independientemente que sean cargos de jefaturas o de menor jerarquía.

### **5. LOS PAGOS A PLANILLAS CARECEN DE DOCUMENTACIÓN SOPORTE**

Durante nuestra revisión a planillas o resoluciones de pago de los proyectos de mano de obra se verificó que estas no tienen toda la documentación de respaldo necesaria para ser canceladas, son elaboradas con copia de la tarjeta de identidad de cada empleado, lista de personal, estructura presupuestaria, fichas de pago, pero no tienen las fichas de control de tiempo laborado por cada empleado que estén debidamente firmadas por el capataz y autorizado por el supervisor de los proyectos para hacer las deducciones correspondientes por faltas, inasistencias y abandono del trabajo.

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno 4.8 Documentación de Procesos y Transacciones: los controles vigentes para los diferentes procesos y actividades de la institución, así como todas las transacciones y hechos significativos que se produzcan, deben documentarse como mínimo en cuanto a la descripción de los hechos sucedidos, el efecto o impacto recibido sobre el control interno y los objetivos institucionales, las medidas tomadas para su corrección y los responsables en cada caso; asimismo, la documentación correspondiente debe estar disponible para su verificación.

Los objetivos institucionales, los controles y los aspectos pertinentes sobre transacciones y hechos significativos que se produzcan como resultado de la gestión, deben respaldarse adecuadamente con la documentación de sustento pertinente. El primer requerimiento puede quedar satisfecho en los planes estratégicos y operativos de la organización y en la normativa interna vigente (manuales de puestos y procedimientos; circulares disposiciones; acuerdos que consten en actas y se comuniquen a quien corresponda, etc.).

De acuerdo al D.C.M.O oficio No. 217-2008 del 31 de octubre de 2008 enviado por el Ing. José Obdulio Garrido jefe del departamento de caminos por mano de obra manifiesta: “Para realizar los pagos de los empleados del departamento de mano de obra, la planilla se elabora con el respectivo control de tiempo de los empleados asignados a cada proyecto específico, que es responsabilidad implícita de las funciones del Ingeniero Supervisor del Proyecto y que tales libretas de control llevan la respectiva firma del capataz del proyecto y

del supervisor, documento que forma parte del expediente de manejo del proyecto y este departamento maneja una libreta de tiempo obligatoria, para llevar el control del personal de cada proyecto”.

De continuar con esta práctica la institución corre el riesgo de efectuar pagos a personal que no se presenta a trabajar.

**Recomendación N° 5**  
**Al Departamento de Mano de Obra**

Solicitar antes de elaborar las planillas de pago, toda la documentación soporte al capataz para elaborar cada solicitud de pago para analizarla y hacer los ajustes necesarios de la planilla de pago con respecto a deducciones y otros, con el objetivo de pagar de acuerdo a las fichas de trabajo de cada empleado la cual deberá estar firmada y autorizada tanto por el capataz de obra como por el supervisor del proyecto y así dar inicio al proceso de pago.

**6. NO HAY APROBACIÓN INMEDIATA A LAS AMPLIACIONES DE PROYECTOS DE MANO DE OBRA INCONCLUSOS**

Durante la revisión de los proyectos de mano de obra (Empedrados, Apertura de Caminos etc.) que se ejecutan por un período de 59 días se detectó que algunos proyectos no se terminan, debido a que el tiempo asignado resulta insuficiente para la culminación de los mismos y la aprobación de las ampliaciones de trabajo para darle la continuidad a estos proyectos tarda mucho por lo que se deteriora el trabajo hecho anteriormente.

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno 6.5 Toma de Acciones Correctivas: Cuando el funcionario responsable con autoridad al efecto detecte alguna deficiencia o desviación en la gestión o en el control interno, o sea informado de ella, deberá determinar cuáles son las causas y las opciones disponibles para solventar y adoptar oportunamente la que resulte más adecuada a la luz de los objetivos y recursos institucionales

De acuerdo al Oficio D.C.M.O No. 009-09 del 21 de enero de 2009, enviado por el Ingeniero José Obdulio Garrido manifiesta: “tengo a bien informarle que la programación para los empedrados o aperturas de caminos no se define la duración de 59 días para finalizar cualquier proyecto, en virtud de este criterio únicamente se aplica en función de hacer rotaciones de personal beneficiario, como jornales y los proyectos no queden inconclusos, si no que se benefician más personas por más tiempo y nuestros costos se mantienen en los rangos mínimos”.

El Memorándum No. 077-09 del 29 de marzo de 2009 enviado por el Ing. José Obdulio Garrido jefe del departamento de Caminos de Mano de Obra donde se manifiesta por uno de los supervisores de proyectos la Ing. Lourdes Figueroa: “Tome como ejemplo el trabajo de supervisión que ejecuté el año pasado, varios de los proyectos necesitaban alcantarillas, hice solicitud de los materiales en su momento, pero la carencia de cemento, arena, varilla imposibilitó su fabricación haciendo más vulnerable el trabajo realizado. Realice en el informe final de cada periodo de trabajo la recomendación de ampliar el proyecto por otros 59 días, pero una vez más los compromisos con dirigentes de diferentes zonas obliga a atender a los proyectos esporádicamente haciendo que dos o cuatro meses después cuando se aprueba nuevamente este, se encuentre deteriorado o en su peor defecto intransitable”.

El tiempo programado para la ejecución de ciertos proyectos de mano de obra es insuficiente y hace que estos queden inconclusos y que las obras hechas se deterioren, debido a la paralización de las mismas teniendo el estado que realizar nuevas inversiones.

### **Recomendación N° 6** **Al Departamento de Mano de Obra**

Realizar una adecuada programación de los proyectos, estimando el tiempo y el personal necesario que se requiera para concluir las obras de acuerdo a lo programado y evitar daños o deterioro de lo ejecutado por la paralización total o parcial de la obra.

## **7. FALTA DE SEÑALAMIENTO PREVENTIVO**

En la revisión a los informes que presentan las empresas supervisoras, se determinó que las empresas constructoras no colocan el respectivo señalamiento preventivo para evitar accidentes.

✚ La supervisora MADEC manifiesta que la constructora ETERNA no ha hecho el respectivo señalamiento preventivo del proyecto Construcción y Pavimentación de la carretera Teupasenti - Las Crucitas Departamento de El Paraíso, provocando accidentes así como la muerte de una persona, dejando en evidencia su negligencia por parte de la contratista.

✚ La supervisora SEPROSCO S. de R.L. también manifestó que constructora CONSTA S. de R.L. persiste en no colocar, el señalamiento preventivo en los tramos de la construcción.

Lo anterior Incumplió la Cláusula XVII condición especial de trabajo: “El contratista está obligado a mantener por su cuenta señales permanentes tanto de día como de noche para indicar cualquier peligro o dificultad al tránsito. Estas señales serán aprobadas por el supervisor y deberán ser suficientemente grandes y claras, para que los vehículos las perciban a tiempo.

Además el contratista colocará por su cuenta con la seriedad que amerita el caso, las señales adicionales que a juicio de la dirección se requiere para la seguridad de los usuarios de la carretera y será responsable por los daños y perjuicios que por su culpa o negligencia ó la de sus empleados causara a personas o bienes que transitan por el proyecto y sufrieran accidentes por falta de señales adecuadas”.

En oficio DGC. No.575-08 del 19 de septiembre de 2008 enviado por el Ingeniero Nicolás Octavio Cerrato jefe del departamento de construcción donde manifiesta: “Le notifico que el Proyecto de las Crucitas – Teupasenti se ha contado con el señalamiento permanente”.

La negligencia de estas compañías contratistas ha provocado daños a la propiedad privada, accidentes de tránsito, muertes por accidente automovilísticos, todo esto se ha provocado debido a que las autoridades de la Dirección General de Carreteras no han exigido que se cumpla lo establecido en el contrato de construcción.

**Recomendación N° 7**  
**A Director General de Carreteras**

Establecer en los contratos, multas para obligar a los contratistas que se les adjudica proyectos de carreteras que coloquen las señales necesarias para evitar accidentes y de no hacerlo imponerles las multas que en base a contrato le corresponda de acuerdo a los daños y perjuicios ocasionados por estas compañías constructoras por la falta de señales preventivas.

**Recomendación N° 8**  
**A la Dirección General de Carreteras**

Supervisar todos los proyectos de manera oportuna por parte de los ingenieros coordinadores a las unidades ejecutoras e informar en el tiempo oportuno de todas las irregularidades e incumplimientos de las constructoras con el fin de evitar pérdidas materiales y humanas.

**8. AUMENTO DE COSTO DE LOS PROYECTOS POR NO CONTAR CON LA ADECUADA ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA**

Durante la revisión a los proyectos de carreteras, se determinó que estos se incrementan debido a que la asignación presupuestaria por parte del Congreso Nacional no es suficiente para realizar las obras programadas en forma completa, aumentando con esto los plazos de ejecución y a la vez incrementando los costos de los proyectos.

Ejemplo: Proyecto de Construcción y Pavimentación La Esperanza-Marcala

CONSULCO		COMPUCAD S.de R.L.		
Descripción	Tiempo	Monto	Supervisión	Tiempo
Contrato Inicial	18 Meses	L. 73,815,984.60	10,778,639.38	19 Meses
Modificación N°1	15 Meses	19,022,126.44	9,204,690.95	15 Meses, 11 Días
Modificación N°2	12 Meses	33,653,440.97	7,808,061.29	12 Meses
Modificación N°3	18 Meses	0	5,489,401.21	18 Meses
<b>Total</b>	<b>63 Meses</b>	<b>L. 126,491,552.01</b>	<b>L. 33,270,792.83</b>	

Anexo 10

Lo anterior incumplió la Norma de Control Interno 3.3 Indicadores de Desempeño Mensurables: Los planes de la institución deberán establecer los mecanismos, criterios e indicadores que la administración usará para dar seguimiento al avance en el cumplimiento de esos planes y la medida en que han contribuido a satisfacer las metas, objetivos y la misión institucional.

Los planes no se consideran completos si no establecen de manera explícita los criterios que se emplearán para evaluar su ejecución. Por ello, la Administración deberá asegurar que incluya los indicadores pertinentes, los cuales deberían haber sido adoptados en consenso con los funcionarios responsables de la ejecución de dichos planes y por ende del cumplimiento de dichos indicadores.

De acuerdo al oficio DGC No. 3463-2008 del 31 de octubre de 2008, enviado por el Ing. Melvin Omar Martínez Director General de Carreteras manifiesta: “El Congreso Nacional es el que asigna los fondos a los proyectos de acuerdo a la disponibilidad de recursos que hay anualmente”.

Al no realizar el Congreso Nacional la aprobación del Presupuesto los proyectos conforme lo programado y solicitado por SOPTRAVI permite que los proyectos se paralicen y no se ejecuten de conformidad a lo establecido inicialmente.

### **Recomendación N° 9** **Al Señor Secretario**

Exigir al Director General de Carreteras, la programación de la ejecución de proyectos aprobados por el Congreso Nacional asignándoles el tiempo y los fondos necesarios que se requieran para evitar paralización de ejecución por falta de recursos y así garantizar que los proyectos se ejecuten en el tiempo y forma prevista e impedir de esta manera pagar enormes cantidades de dinero por aumento de costos en ampliaciones de tiempo por proyectos a compañías constructoras y supervisoras.

## **9. PAGOS DE OBRAS EJECUTADAS Y QUE SUFRIERON DAÑOS POR LA PARALIZACIÓN DE ACTIVIDADES**

En nuestra revisión a la documentación se constató que el proyecto de mantenimiento y reparación del tramo carretero Mangrove Bight – Savanna Bight (Islas de la Bahía) se hicieron reparaciones de obras que ya se habían ejecutado, las cuales sufrieron daños debido a la paralización de las actividades por fondos insuficientes, y en las que el estado invirtió grandes cantidades de dinero para hacer estas reparaciones. Este proyecto inició en el año 2000 y a la fecha se han hecho 13 modificaciones porque el presupuesto asignado cada año es insuficiente para concluir el proyecto.

De acuerdo al contrato de construcción con la empresa Bay Island Development and Construction Corporation S.A de C.V en la cláusula XXV Recepciones Parciales: El Gobierno podrá recibir y aceptar sub-secciones del proyecto, en la forma siguiente: 2) Cuando el contratista tenga sub – secciones terminadas y se haga responsable de su mantenimiento, hasta la fecha de recepción total del proyecto.

La terminación de tales sub – secciones, hará saber a la Dirección por escrito, que están listas para la inspección final; la Dirección después de recibida la sub – sección a satisfacción, extenderá al contratista el certificado de terminación parcial respectivo.

De acuerdo al oficio UE/BM/BCIE No. 0337-08 del 20 de octubre de 2008, enviado por el ingeniero Alba Luz Hernández manifiesta lo siguiente: “Mientras se encuentra en ejecución un proyecto y este no ha sido recepcionado, continúa bajo la responsabilidad del contratista. Si se programó de acuerdo al presupuesto aprobado, pero en este caso específico la empresa ejecutó dicho programa antes de finalizar el año fiscal tiempo para el cual estaban previstos los recursos, reanudando los trabajos en el año siguiente y de acuerdo a la disponibilidad de fondos, motivo por el cual se solicitó la suspensión de dichos trabajos mediante oficio DGC No. 2082-06”.

La paralización de obras por falta de presupuesto afecta la continuidad del proyecto además que hace que la obra ejecutada se deteriore por falta de mantenimiento o por los fenómenos naturales que afecta la zona.

#### **Recomendación N° 10 Al Director General de Carreteras**

Exigir a las compañías contratistas que cuando se prevea paralización de actividades por falta de presupuesto, estas terminen secciones completas, a fin que se les dé visto bueno de la Dirección General de Carreteras y que acompañada de la garantía de obra, se comprometan y haga responsable del mantenimiento de la obra o sección terminada, esto con el objetivo de evitar que el estado invierta nuevos recursos en reparaciones de secciones de proyectos ya ejecutados.

### **10. FALTA DE AMPLIACIÓN A LA GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO**

Durante nuestra revisión a la documentación de la compañía constructora TRADECO INFRAESTRUCTURA S.A. de C.V. del proyecto "Rehabilitación de Carretera Puerto Cortés – Frontera con Guatemala (CA-13) Sección I, se confirmó que ésta no hizo la ampliación N°3 de la garantía de cumplimiento de contrato.

Lo anterior incumplió con la Ley de Contratación del Estado (Reformas a la Ley Decreto N° 74-2001) Capítulo VIII, Artículo 102 Ampliación de la Garantía de Cumplimiento: "Si por causas establecidas contractualmente se modifica el plazo de ejecución de un contrato por un término mayor de 2 meses, el contratista deberá ampliar la vigencia de la garantía de cumplimiento de manera que venza tres meses después del nuevo plazo establecido; si así ocurriere, el valor de la ampliación de la garantía se calculará sobre el monto pendiente de ejecución, siempre que lo anterior hubiere sido ejecutado satisfactoriamente".

Artículo 103: Aumento en la Estimación del Contrato: Si a consecuencia de la modificación de un contrato su monto aumentare por incremento en las prestaciones a cargo del contratista, este deberá ampliar la garantía de cumplimiento teniendo como base el saldo del contrato modificado que estuviere por ejecutarse.

De acuerdo al oficio UE/BM/BCIE No. 0337-08 del 20 de octubre de 2008, enviado por el Ingeniero Alba Luz Hernández manifiesta lo siguiente: "La Unidad Ejecutora BCIE solicitó por escrito al contratista la ampliación de las garantías mediante los oficios No. 360-04 y 009-05.

En lo que respecta a la multa, esta no se aplicó porque hasta la estimación No. 24 el contratista no se había excedido del plazo de ejecución establecido en el contrato y sus modificaciones, y esta multa se aplica solamente que el contratista no cumpla con la ejecución del proyecto en el plazo contractual".

La no ampliación de garantías hace que los proyectos de carreteras no tengan ningún respaldo legal cuando existiere incumplimiento de contrato por parte de las empresas constructoras y la Dirección de Carreteras queda expuesta y desprotegida para realizar el respectivo reclamo.

**Recomendación N° 11**  
**Al Director General de Carreteras**

Exigir a las compañías contratistas la renovación de las garantías (Contrato, de Obra, Trabajos Defectuosos) por parte de la Unidad Ejecutora del Banco Mundial esto con el objetivo de salvaguardar los trabajos ejecutados.

**Recomendación N° 12**  
**Al Director General de Carreteras**

Ejecutar lo establecido en el contrato en cuanto a multas por no renovar fianza de cumplimiento del contrato cuando la constructora no quiere ampliar las garantías, ejecutar las mismas mediante nota a la aseguradora.

**11. FIANZAS QUE VENCIERON Y NO FUERON AFECTADAS POR PARTE DE LA UNIDAD EJECUTORA DEL B/M**

En nuestra revisión al proyecto de Construcción y Pavimentación de la carretera Cortes– Frontera con Guatemala Sección I se determinó que la Unidad Ejecutora del B/M dejó vencer las fianzas de cumplimiento de contrato y calidad, que tenía con la compañía TRADECO INFRAESTRUCTURAS S.A. de C.V., dichas garantías estaban por expirar y la Unidad Ejecutora del B/M no realizó las diligencias respectivas para hacerlas efectivas o afectarlas para dejarlo en suspenso. Dichas fianzas vencieron y dejaron sin protección el proyecto de construcción. En la actualidad el caso de esta compañía está en los tribunales por el incumplimiento de contrato por parte de la constructora.

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno 5.3 Revisión de los Objetivos: El jerarca respectivo, con el apoyo del resto del personal deberá revisar periódicamente los objetivos e introducirles las modificaciones requeridas para que continúen siendo guías claras para la conducción de la institución y proporcionen un sustento oportuno al control interno institucional

En el contrato suscrito entre SOPTRAVI y la contratista en su cláusula XIII: El contratista está obligado a presentar las garantías descritas en la cláusula XI: CAUCIONES, literales a) y b) del contrato a suscribirse; a más tardar diez (10) días después de suscrito el contrato; por cada día de demora en la presentación de la fianza después del plazo señalado, se le aplicará una multa de cien lempiras (L. 100.00) por cada millón o fracción del monto del contrato, deducibles del pago de la primera estimación de obra.

De acuerdo al oficio UE/BM/BCIE No. 0337-08 del 20 de octubre de 2008, enviado por la Ingeniero Alba Luz Hernández manifiesta lo siguiente: “Existen en nuestros archivos el oficio UEBCIE No. 360-04 del 22 de septiembre de 2004 en donde se hace la notificación en tiempo del vencimiento de las garantías “Por este medio le estamos recordando nuevamente que se deben ampliar las vigencias de fiel cumplimiento de contrato y de anticipo, las cuales vencen el 03 de enero de 2005 y 03 de octubre de 2004 respectivamente”.

Lo anterior ocasiona que el Estado quede sin una protección económica que lo salvaguarde de incumplimientos contractuales por parte de las empresas.

**Recomendación N° 13**  
**Al Director General de Carreteras**

Girar instrucciones a las diferentes unidades ejecutoras de los proyectos, para establecer un control de las fianzas y poder hacerlas efectivas en el tiempo requerido cuando haya incumplimiento por parte de los contratistas y evitar que el estado siga perdiendo recursos.

**12. NO HAY PRECALIFICACIÓN ANUAL DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS**

En nuestra revisión a la documentación de precalificación de las empresas constructoras, se constató que estas no realizaron el examen de calificación técnica que es el que determina la capacidad actual de las empresas constructoras para poder construir y pavimentar carreteras, solamente se les otorga una constancia de estar en capacidad de construir con precalificaciones que se realizaron en años anteriores. Según funcionarios de SOPTRAVI las empresas constructoras se avalan en la misma Ley de Contratación del Estado que les permite confirmar que su estatus sigue igual y les otorgan su constancia de precalificación.

La Ley de Contratación del Estado en su Artículo 43 párrafo 4 establece: Si una persona jurídica o natural precalificada en una misma dependencia del Estado, para la ejecución, suministro o la prestación de un servicio, no ha cambiado su estatus técnico-financiero, no necesitará nueva precalificación para obras similares, bastará con que lo manifieste así ante el órgano licitante.

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno 5.3 Revisión de los Objetivos: El jerarca respectivo, con el apoyo del resto del personal deberá revisar periódicamente los objetivos e introducirles las modificaciones requeridas para que continúen siendo guías claras para la conducción de la institución y proporcionen un sustento oportuno al control interno institucional.

De acuerdo al oficio UATSV del 11 de marzo de 2009 enviado por el Ingeniero Oscar A. Arriaga donde manifiesta lo siguiente: “Una empresa constructora y/o consultoras, contratista y/o consultores individuales habiendo sido precalificados en el tiempo estipulado, no existe un impedimento legal para des precalificarlos. De acuerdo al artículo 43 párrafo 4 de la Ley de Contratación del Estado “Si una persona jurídica o natural precalificada en una misma dependencia del Estado para su ejecución, suministro o la prestación de un servicio, no ha cambiado su estatus técnico- financiero, no necesita nueva precalificación para obras similares, bastará con que lo manifieste así ante el órgano licitante”.

La contratación de empresas constructoras que no tienen la capacidad para realizar proyectos de gran inversión (categoría A), lo que permite el incumplimiento de los contratos de construcción y el abandono de los proyectos por falta de capacidad operativa.

**Recomendación N° 14**  
**Al Ministro**

Gestionar ante la instancia que proceda enmendar la Ley de Contratación del Estado en su artículo 43 a fin de garantizar la adjudicación de los contratos a empresas que realmente reúnan los requisitos técnicos-financieros, y que estos requisitos sean verificados cada vez

que estas empresas participen en una nueva licitación a fin de obtener mayor transparencia en la contratación de estas empresas.

**Recomendación N° 15**  
**Al Director General de Carreteras**

Realizar la precalificación de las compañías en forma anual para garantizar su capacidad técnica, financiera y administrativa y de esta forma evitar adjudicar proyectos a empresas constructoras que no cumplen estos requisitos.

**13. RETRASOS EN PROYECTOS POR FALTA DE LIBERACIÓN DE DERECHO DE VÍA**

En nuestra revisión a los informes de la supervisora MADEC S. de R.L. del proyecto Construcción y Pavimentación de la carretera Teupasenti – Las Crucitas, se verificó que la supervisora recomendó que se hiciera la liberación de vía, en vista que parte de los trabajos programados se tuvieron que atrasar por no haber liberado el derecho de vía con anticipación. A continuación algunos ejemplos:

Informe Mensual N° 8 Supervisora MADEC S. de R.L. Recomendación 11: Se recomienda notificar (Por parte del departamento de derecho de vía de SOPTRAVI) a todos los dueños de las propiedades por donde pasa la línea propuesta ya que estos no permiten el paso a las cuadrillas de topografía interfiriendo con los trabajos de replanteo.

Informe Mensual N° 12 Supervisora MADEC S. de R.L. Comentario: Continúa sin resolverse el problema en el saneamiento en el derecho de vía en la zona de la Comunidad.

La Ley de Vías de Comunicación Terrestre en su Artículo 11, establece: De conformidad con lo previsto en los artículos que anteceden todo propietario de terreno está obligado a permitir el acceso a su propiedad, a los funcionarios y empleados del Ministerio de Comunicación, Obras Públicas y Transporte, encargados de efectuar los estudios preliminares a la construcción de cualquier obra del sistema vial, asimismo el propietario deberá dar toda clase de facilidades a fin de que pueda hacerse sin dificultad dichos estudios.

**Artículo N° 12:** Los dueños de terrenos contiguos y cercanos a cualquier obra del sistema vial, están obligados a facilitar y permitir la extracción de todo material que sea necesario para la apertura, construcción, mantenimiento del mismo sin costo alguno para el estado, previa notificación al propietario.

En oficio N° 575-08 del 19 de Septiembre de 2008 enviado por el Ingeniero Nicolás Octavio Cerrato Chinchilla donde manifiesta: “No se realizó el respectivo libramiento, en el proyecto Teupasenti – Las Crucitas en vista que se tenía un convenio con la Alcaldía de Teupasenti que se encargaría de liberar el Derecho de Vía”.

El no realizar la liberación del derecho de vía en forma anticipada provoca que al momento de ejecución de los proyectos estos paralicen parte de la obra, para realizar la liberación de vía, atrasando o prolongando el programa de trabajo que se tiene establecido por parte de las compañías constructoras.

**Recomendación N° 16**  
**Al Director General de Carreteras**

Adoptar medidas para que antes de ejecutar esos proyectos de pavimentación de carreteras se obtenga el respectivo libramiento del derecho de vía.

**14. UNIDAD EJECUTORA NO DISPONE DE DOCUMENTACIÓN SOPORTE.**

Durante nuestra auditoría se determinó que la Unidad Ejecutora del BM/BCIE no dispone del documento de licitación y la oferta técnica y económica de la constructora Pavimentos de Honduras del proyecto de construcción y pavimentación de la carretera West End – Flowers Bay – Coxen Hole desvío a West Bay – Y construcción de la carretera Mangrove Bight – Savannah Bight ubicada en Guanaja, ya que al solicitar la información correspondiente a la contratista Bay Island ésta unidad no contaba con dicha información, teniendo ellos que solicitarla a la oficina de la constructora en las Islas de la Bahía. Además el Departamento de Apoyo Técnico y Seguridad Vial no cuenta con el expediente de precalificación de la Empresa Constructora INSERCO y Bajo Aguan ya que al solicitarlo en varias ocasiones en forma escrita y verbal se nos manifestó que no encontraban dicha información que es de vital importancia tanto para la Dirección como para los entes interventores que la requieran.

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno No 5.6. Archivo Institucional: “ La institución deberá implantar y aplicar políticas y procedimientos de archivo apropiados para la preservación de los documentos e información que deba conservar en virtud de su utilidad o por requerimiento técnico o jurídico, incluyendo los informes y registros contables, administrativos y de gestión con sus fuentes de sustento. La importancia del mantenimiento de archivos institucionales se pone de manifiesto en la necesidad de contar con material de referencia sobre la gestión, y particularmente cuando se considera la eventual responsabilidad de los servidores públicos y, por ende, la obligación de contar con evidencia cuando ella se requiera.” Artículos 78 Ley Orgánica del TSC.

El archivo de la empresa debe estar protegido y ordenado con la documentación de los últimos 10 años según el Artículo 78 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, además de contar con una persona responsable del resguardo de la documentación.

En oficio N° 0290-08 enviado por la Ing. Alba Luz Hernández jefe de la Unidad Ejecutora del B/M manifiesta “La información solicitada no se encuentra en los archivos de esta Unidad Ejecutora, el documento de licitación del proyecto construcción y pavimentación de la carretera West End – Flower Bay – Coxen Hole, desvío a West Bay que data desde 1999 siendo solicitado a la empresa supervisora del proyectos el cual les fue solicitado para fotocopiarlo”.

En DGC-Oficio No. 035-2009 enviado por el Ing. Oscar Armando Arriaga jefe de la Unidad de Apoyo Técnico y Seguridad Vial donde nos manifiesta: “deseo manifestarle que las empresas INSERCO y BAJO AGUAN, se encuentran precalificadas , la primera desde el 2006 y la segunda desde el 2002, según cuadro que le adjuntamos y que hemos encontrado en nuestros archivos, asimismo los expedientes de precalificación de dichas empresas, los estamos buscando en el archivo general ya que hasta la fecha no los hemos encontrado en los archivos de nuestra oficina”.

Debe realizarse todas las gestiones para que en el archivo se resguarde toda la información soporte, de las operaciones realizadas durante el tiempo que estipula el Artículo 78 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, para que esté disponible en el momento que sea requerida la información.

**Recomendación N° 17**  
**Al Director General de Carreteras**

Instruir a los jefes de departamento que toda la documentación soporte de los proyectos debe ser archivada en forma ordenada en un lugar seguro, ya que los soportes de las transacciones realizadas por las unidades ejecutoras deben tener seguridad que garantice la inalterabilidad y estabilidad de los datos así como alta seguridad en el uso y acceso, donde solo sea accesible para los entes interventores y que el mantenimiento y custodia de la información sea de acuerdo a lo que estipula la ley.

**Recomendación N° 18**  
**Al Director General de Carreteras**

Implementar políticas y procedimientos de archivos apropiados para la preservación de los documentos e información para conservarla en virtud de su importancia para requerimiento técnico y jurídico.

**15. PAGOS EFECTUADOS SIN AUTORIZACIONES DE LA DIRECCIÓN DE CARRETERAS A LA EMPRESA ELSAMEX**

En nuestra revisión a la documentación del proyecto de construcción y pavimentación de la carretera Danli C-13, se constató que el Instituto de Crédito Español hizo las devoluciones de las retenciones de garantías a la constructora española ELSAMEX sin la respectiva autorización ni de la Unidad Ejecutora BM/BCIE, pero si con autorización de la secretaría de finanzas, dicha devolución de las retenciones no procedía porque no se cumplió con el procedimiento estipulado en el contrato.

De acuerdo a las disposiciones generales del contrato con la contratista ELSAMEX en el inciso: 48.1): El contratante deberá retener de cada pago que se efectúe al contratista la proporción estipulada en los datos del contrato, hasta la terminación de la totalidad de la obra. La proporción que se retendrá de los pagos o estimaciones de obra será de cinco por ciento (5%) del monto de cada valuación mensual. Estas retenciones se harán en las respectivas monedas (US \$) en que se paguen las estimaciones o valuaciones de obra y la presentación de una garantía bancaria aceptable para la DGC/SOPTRAVI, por el mismo valor total retenido y con una vigencia igual al período de responsabilidad por defectos, tal como se estipula en este contrato.

**48.2):** Al terminar la totalidad de las obras se deberán pagar al contratista el monto total retenido, para lo cual deberá presentar en sustitución, una garantía bancaria de calidad (a la vista) contra trabajos defectuosos, con vigencia por el período señalado en los datos del contrato de "Responsabilidad por Defectos".

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno 4.7: Autorización y aprobación de transacciones y operaciones: La ejecución de los procesos operacionales y transacciones organizacionales deberá constar con la autorización respectiva de parte de los funcionarios con potestad para concederla, así mismo los resultados de la gestión deberá someterse al

conocimiento de los individuos que, en vista de su capacidad técnica y designación formal, cuenten con autoridad jurídica para otorgar la aprobación correspondiente.

En oficio DGC. No.0284-08 del 26 de Agosto de 2008 enviado por la Ingeniero Alba Luz Hernández donde manifiesta: "Se adjuntan dos cuadros de registro de pagos de contratos en ejecución, en los cuales están contenidas las retenciones del fondo de garantía acumuladas hasta la estimación No. 28 con valores de US\$ 628,608.47 fondos FAD y de US\$ 309,999.99 fondos MITCH, para un total de US\$ 938,608.46; estas retenciones fueron devueltas a la empresa constructora ELSAMEX por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) del Gobierno de España, sin el conocimiento ni autorización de SOPTRAVI".

Si las retenciones efectuadas a las contratistas son devueltas por La Secretaria de Finanzas sin autorización de la Dirección General de Carreteras, los proyectos quedan desprotegidos en la calidad de las obras.

### **Recomendación N° 19 Al Director General de Carreteras**

Establecer un control de las garantías de calidad y cuando se devuelvan las retenciones hacerlas mediante autorizaciones firmadas por la Dirección General de Carreteras.

## **16. FALTA DE CONFIRMACIÓN DEL EQUIPO Y PERSONAL EN LA PRECALIFICACIÓN Y AL MOMENTO DE LA ADJUDICACIÓN DE LOS CONTRATOS.**

En nuestra revisión a la documentación, se constató que la unidad de apoyo técnico no realiza ninguna investigación física de las empresas constructoras para determinar la existencia de la maquinaria y personal presentado en los documentos por los oferentes en el proceso de precalificación ni antes de la adjudicación ni durante la ejecución del contrato de los proyectos. Tal es el caso de las siguientes empresas:

- Constructora Ingeniería al Servicio de la Construcción (INSERCO) en el proyecto de construcción y pavimentación de la carretera Amapa San Antonio de Cortes,
- La empresa Bajo-Aguan en los Proyectos de Catacamas-Rio Tinto y San Francisco de La Paz-Gualaco.

Lo anterior incumplió con el Artículo 96 del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado. Comprobación Posterior. El órgano responsable de la contratación podrá comprobar los datos de la precalificación del contratista preseleccionado antes de decidir la adjudicación del contrato, con arreglo a los mismos criterios de evaluación a que hacen referencia los artículos precedentes; si en esa oportunidad no constare acreditada la solvencia o la idoneidad del proponente por motivos sobrevinientes debidamente fundados, como demandas judiciales, contratos incumplidos, exceso de trabajo para su capacidad de ejecución u otras circunstancias similares, su oferta no será considerada.

De acuerdo al Oficio No. 0287 del 28 de enero de 2009, enviado por el Ingeniero Oscar A. Arriaga donde manifiesta: "Se le aclara que la Unidad de Apoyo Técnico y Seguridad Vial es la encargada del proceso de precalificación; para la cual nombra una comisión interdisciplinaria para evaluar las empresas y/consultores individuales.

Al igual los oferentes para participar en un proceso de precalificación puede presentar un listado de la maquinaria de su pertenencia anexando los títulos de propiedad o/y presentar una carta de arrendamiento.

En vista de lo previsto la unidad de Apoyo Técnico y Seguridad Vial implementará tanto para su proceso de precalificación futuras como del proceso de licitaciones privadas para el año 2009 la revisión de la disponibilidad de la maquinaria por parte de las empresas”.

La falta de confirmar la documentación presentada por las empresas oferentes provoca que haya incumplimiento de contrato, debida que al momento de ejecutar los proyectos estos se paralizan porque las mismas no cumplen con el perfil que presentaron originalmente.

#### **Recomendación N° 20** **Al Director General de Carreteras**

Confirmar y verificar físicamente a cada una de las empresas constructoras, los datos de precalificación de los contratistas oferentes antes de adjudicar los contratos de cada uno de los proyectos de obra.

### **17. RETIRO DE LA MAQUINARIA SIN LA AUTORIZACIÓN RESPECTIVA**

Durante nuestra revisión tanto física como a los informes del proyecto de Construcción y Pavimentación de la carretera Amapa-San Antonio de Cortes, se determinó que la compañía Ingeniería al Servicio de la Construcción (INSERCO) retiró la maquinaria sin la autorización de la Dirección General de Carreteras incumpliendo con lo establecido en el contrato de construcción.

Lo anterior Incumplió con la CLÁUSULA XIV: EQUIPO: El Contratista dentro de los diez (10) días posteriores a la iniciación del proyecto, deberá remitir a la Dirección un listado en el que se describa ampliamente el equipo utilizando. Queda convenido que el Contratista deberá mantener el equipo en buenas condiciones de operación, **puediendo retirarlo o reemplazarlo únicamente con el consentimiento escrito de la Dirección.**

En oficio DGC. No.0119-2009 del 11 de febrero de 2009 enviado por la Ingeniero Vilma Márquez donde manifiesta: “Sobre el retiro de de maquinaria y equipo, le expongo que en primer lugar la supervisión tiene la obligación por contrato de llevar registro del equipo del contratista y de igual manera debe pedir al contratista el retiro y de equipo, en sus informes solamente hace alusión la maquinaria en mal estado o al equipo que falta para las necesidades del proyecto. La Dirección tomará acción al respecto se le pidió al supervisor aclarar los problemas mencionados en los informes con respecto al equipo, además se le notificó sobre la violación al contrato de construcción y que deben pedir por escrito la aprobación de la Dirección para el retiro o remplazo de equipo”.

El retiro de la maquinaria y la falta de confirmación de los datos que presentan las contratistas al momento de ofertar, provoca los incumplimientos en el contrato de construcción como en la ley de contratación del Estado al momento de ejecutar los proyectos las empresas constructoras no tienen todo el equipo necesario para la ejecución de los proyectos,

**Recomendación N° 21**  
**Al Departamento de Construcción**

Sancionar a las empresas que retiren el equipo de construcción de los proyectos sin la autorización de la Dirección General de Carreteras así como lo establecen los contratos de construcción.

**18. PARA PROYECTOS DE GRAN INVERSIÓN LA VIGENCIA DE LAS GARANTÍAS SON INSUFICIENTES**

En nuestra revisión a la documentación se constató que las garantías de calidad de los proyectos de Construcción y Pavimentación de Carreteras en su mayoría tienen un plazo de vencimiento de un año, siendo éste tiempo insuficiente para cubrir o proteger a la Dirección General de Carreteras por la construcción de obras.

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno 6.5 Toma de Acciones Correctivas: Cuando el funcionario responsable con autoridad al efecto detecte alguna deficiencia o desviación en la gestión o en el control interno, o sea informado de ella, deberá determinar cuáles son sus causas y las opciones disponibles para solventarla y adoptar oportunamente la que resulte más adecuada a la luz de los objetivos y recursos institucionales. La efectividad del sistema de control interno depende en buena parte, de que las deficiencias o desviaciones en la gestión sean identificadas oportunamente, de que éstas se comuniquen en el momento preciso a la persona apropiada dentro de la organización, y de que esa persona determine con claridad las opciones más convenientes para solucionar el caso particular y actúe de conformidad con ellas, para beneficiar la ejecución de los planes organizacionales.

De acuerdo al Oficio DGC No. 0273 del 27 de enero de 2009, enviado por el Ingeniero Melvin Omar Martínez Director General de Carreteras donde manifiesta: "le informamos que la Dirección General de Carreteras para determinar el plazo de vigencia de la garantía de calidad, procede conforme a lo establecido en el Artículo No. 104 de la Ley de Contratación del Estado y los contratos suscritos entre SOPTRAVI y los diferentes contratistas".

El tiempo que se le acepta a las compañías constructoras para garantizar la calidad de las obras no es suficiente en vista que muchas obras se deterioran después de un año, quedando la Dirección General de Carreteras sin las facultades para exigirle a estas compañías la reparación de las obras defectuosas y de mala calidad.

**Recomendación N° 22**  
**Al Director General de Carreteras**

Realizar un análisis para que las garantías de Calidad de los proyectos de carreteras, que son ejecutadas por firmas constructoras sean ampliadas por un período de tiempo mayor al que actualmente se exige en cada contrato para garantizar la calidad de la obra.

## 19. NO SE UTILIZÓ LA TUBERÍA ESTIPULADA EN EL CONTRATO

En nuestra revisión física y a la documentación del proyecto de construcción y pavimentación de la carretera Amapa-San Antonio de Cortés se constató que la tubería estipulada en el contrato (Concreto) se cambió por otro tipo de tubería (Plástico) que no reúne las condiciones adecuadas incumpliendo con las especificaciones técnicas, y las recomendaciones emitidas por la supervisora, Ejemplo:

1. Vida de Servicio, tubo de concreto más de 100 años de vida útil; Rib Loc (Plástico) con 50 años de vida útil no comprobada
2. La tubería Rib Loc es altamente susceptible al fuego etc.
3. El costo unitario de la tubería Rib Loc es de L.2,677.90 mayor que el de la tubería de concreto que es de L. 2,408.01

Este tipo de tubería también es utilizada en el proyecto de pavimentación con doble tratamiento superficial del acceso Toyos-Mezapa-Batan en el departamento de Atlántida

Estas modificaciones se hicieron sin realizar ninguna orden de cambio ya que los costos unitarios de la tubería de plástico son mayores a la de concreto.

Lo anterior Incumplió con el Artículo 122 de la Ley de Contratación del Estado forma de la modificación. Las modificaciones introducidas por la administración que importen aumento o disminución en la cuantía de las prestaciones previstas originalmente en el contrato, siempre que no exceden del diez por ciento (10 %) de su valor, se harán mediante órdenes de cambio emitidas por la autoridad responsable de la ejecución del contrato, previa la reserva presupuestaria correspondientes en el caso de incremento del monto original.

**Artículo 206 Forma de Modificaciones:** Las ordenes de cambio que se refiere el artículo 122 de la ley, deberán ser acordadas por el órgano responsable de la contratación mediante resolución motivada, previa opinión del supervisor designado, todo lo cual deberá constatar en el expediente de contratación.

De acuerdo al Oficio DGC No. 0389-2009 del 06 de Febrero de 2009, enviado por el Ingeniero Melvin Omar Martínez Director General de Carreteras donde manifiesta: "permítame participarle que las recomendaciones del supervisor fueron analizadas y tomadas en consideración pero a criterio de esta unidad ejecutora del Departamento de Construcción de la D.G.C. la tubería Rib-Loc también cumplía con las características requeridas para el proyecto de la referencia. Asimismo no se le reconoció mayores costos que los establecidos en el contrato para la tubería de concreto reforzado, de esta manera quedo a cuenta y riesgo del contratista si se incurría en costos mayores por esta actividad. Resulta importante aclarar la aprobación del cambio quedó condicionada a que el contratista presentara una garantía de calidad por esta tubería".

El cambio de tubería de concreto por una de menor calidad hace que se tenga que sustituir dentro de poco tiempo porque no es una tubería adecuada a la zona, teniendo el estado que invertir nuevamente en ese proyecto.

**Recomendación N° 23**  
**Al Director General de Carreteras**

Hacer que se cumpla con las especificaciones técnicas establecidas en los documentos de licitación y que las recomendaciones de la supervisión se efectúen oportunamente y no debe sustituirse materiales de menor calidad a las especificadas en el contrato.

**20. PROYECTOS DE CARRETERAS ABANDONADOS Y/O TOTALMENTE DESFASADOS POR FALTA DE OPERATIVIDAD DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS**

En nuestra verificación a la documentación e inspección física de los proyectos, se constató que hay proyectos de carreteras que están abandonados y otros atrasados porque las compañías constructoras no tienen la capacidad de operación para construir y/o pavimentar proyectos de categoría "A" (gran inversión), además se comprobó que se les otorgó más contratos de construcción a estas empresas con el conocimiento que tenían otros proyectos abandonados, Ejemplo:

Constructora	Proyecto	Orden de Inicio	Monto en lempiras	% Obra	Observación
Bajo Aguan	San Francisco de la Paz-Gualaco	14/07/2008	L. 139,960,742.31	7.65	Desfase de Obra de 36.03 % A febrero 2009
Bajo Aguan	Catacamas-Rio Tinto	14/07/2008	L. 43,623,141.93	2.00	Desfase de Obra 9 % hasta la cesión de 16/12/08
Bajo Aguan	Construcción y Pavimentación Acceso Santa Ana - San Francisco	17/10/2007	L. 13,503,896.73	50.31	Abandonado , al finalizar el contrato el desfase es de 49.69 %
Bajo Aguan	Construcción y Pavimentación Acceso Toyos – Mezapa - Batan	07/08/2007	L. 18,820,153.73	19.07	Abandonado, al finalizar el contrato el desfase es de 80.97
INSERCO	Amapa-San Antonio de Cortés	25/10/2007	L. 34,172,191.28	10.36	Abandonado, al finalizar el contrato el desfase es de 89.64 %
CONSTA	La Llave-Agua Fria	11/07/2007	L. 22,191,250.60	48.45	Desfase de Obra al finalizar el contrato de 52.55 %
H.J.J S:A	Acceso Al Triunfo de la Cruz y la Ensenada	20/07/2007	L. 16,975,713.28	27.5	Abandonado y al Finalizar el contrato el desfase es de 72.5 %

**Anexo 11**

**Cláusula XIX Causas de Recesión o Cancelación del Contrato:**

1. El gobierno podrá sin responsabilidad alguna, dar por terminado el derecho del contratista para proseguir la ejecución de la obra contratada, por las causas estipuladas en las leyes y además por las causas siguientes:

a) En caso de evidente negligencia del Contratista en la ejecución de los trabajos, debido a la insuficiente mano de obra, falta de equipo, materiales, o fondos necesarios para cumplir con el programa de trabajo aprobado en su oportunidad para asegurar la conclusión de la obra en el plazo establecido en este Contrato. Si ejecuta los trabajos en forma inadecuada, sin interrumpir la continuación de la obra o si por otras causas no desarrolla el trabajo en forma aceptable y diligente

Lo anterior Incumplió con la CLÁUSULA XIV: EQUIPO: del contrato del manual de carretera tomo I. El Contratista dentro de los diez (10) días posteriores a la iniciación del proyecto, deberá remitir a la Dirección un listado en el que se describa ampliamente el equipo que utilizara en el proyecto. Queda convenido que el contratista deberá mantener el equipo en buenas condiciones de operación, pudiendo retirarlo o reemplazarlo únicamente con el

consentimiento escrito de la Dirección. El equipo que a juicio de la Dirección no esté en buenas condiciones de funcionamiento, será retirado de la obra, para lo cual será necesario únicamente que la Dirección lo ordene mediante simple nota y su reemplazo deberá efectuarse dentro de los quince (15) días sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 64 No.4 Ley de Contratación del Estado.

De acuerdo al Oficio DGC No. 0888-2009 del 17 de marzo de 2009, enviado por el Ingeniero Melvin Omar Martínez, Director General de Carreteras donde manifiesta:

“Que no existe ni ha existido ningún impedimento legal para que esta dependencia tome acciones correctivas en los proyectos a los que usted se refiere como que están abandonados, al respecto le comunico que en los informes de supervisión no se reporta abandonado de dichos proyectos, pero si se hace notar la existencia de desfases no recuperables, por lo que esta Dirección General ha tomado las acciones pertinentes, como ser la afectación de fianzas de anticipo y de cumplimiento de contrato de los proyectos San Francisco de la Paz Gualaco, y Amapa-San Antonio de Cortes, haciendo la debida comunicación a la aseguradora.

Respecto al proyecto Catacamas-Río Tinto, se le informa que el contrato para su ejecución suscrito originalmente con la empresa Bajo Aguan, Fue cedido a la empresa Constructora Rosales.

En cuanto a su segunda pregunta, se le aclara que la Dirección General de Carreteras no otorga proyectos en base a especulaciones, sino que dicha adjudicación se hace en base a la recomendación que emita la respectiva comisión de análisis y evaluación de ofertas que se designa de conformidad con la ley para cada caso y mediante el proceso de selección que proceda”.

El abandono y desfase de los proyectos por parte de las empresas constructoras provoca grandes pérdidas para el estado ya que éste tiene que hacer contrataciones directas o de emergencia las cuales salen más costosos.

**Recomendación N° 24**  
**Al Director General de Carreteras**

- a. Precalificar las empresas que participarán en la licitación de los proyectos o realizar una precalificación anual que permita conocer la situación técnica y financiera de las constructoras apoyados de una adecuada y oportuna confirmación de la información presentada en las ofertas.

- b. Establecer una clausula en los contratos de construcción que obliguen a las constructoras a incorporar más equipo y personal adecuado en el momento que haya desfase con el programa de trabajo, y de no cumplir rescindir los contratos y afectar inmediatamente las respectivas fianzas y adjudicar a la segunda oferta más baja previa negociación del contrato de construcción.
- c. Inhabilitar a estas empresas sus socios, administradores y representantes legales para no contratar con el Estado en un término de 5 a 10 años siguientes por incumplimiento de contrato.

## 21. HONEROSOS PAGOS POR SUPERVISORES DE PROYECTOS DE CARRETERAS

En nuestra revisión a la documentación se constató que se pagaron costos mayores de 50% al contrato de supervisión del proyecto de construcción y pavimentación de la calle de Talanga que tiene una longitud de 1.5 Km, el monto total en construcción es de L. 12, 001,737.53 y el monto de supervisión es de L. 6, 557,283.77 que representa un 55 % del monto del contrato de construcción, encareciendo el proyecto en más L. 4, 156,936.26 de lo que estaba estipulado.

Proyectos de Carretera	Contrato de Supervisión en Lempiras.	Contrato de Construcción en Lempiras.	%
Calle San Francisco	12,581,787.52	38,581,787.52	31
Calle Talanga	6,557,283.77	12,001,757.53	55

Lo anterior Incumplió la Norma de Control Interno 3.3 Indicadores de Desempeño Mensurables: Los planes de la institución deberán establecer los mecanismos, criterios e indicadores que la administración usará para dar seguimiento al avance en el cumplimiento de esos planes y la medida en que han contribuido a satisfacer las metas, objetivos y la misión institucional.

Los planes no se consideran completos si no establecen de manera explícita los criterios que se emplearán para evaluar su ejecución. Por ello, la Administración deberá asegurar que incluyan los indicadores pertinentes, los cuales deberían haber sido adoptados en consenso con los funcionarios responsables de la ejecución de dichos planes y por ende del cumplimiento de dichos indicadores.

De acuerdo al Oficio DGC No. 0911-09 del 16 de marzo de 2009, enviado por el Ingeniero Melvin Omar Martínez, Director General de Carreteras donde manifiesta: "por este medio le comunico que dicho pago se efectuó de acuerdo a lo estipulado en la Clausula Octava del contrato de Supervisión suscrito con la mencionada empresa del cual se acompaña de fotocopia, mismo en el cual se detallan las circunstancias tomadas en cuenta para establecer dicho monto".

Lo anterior ocasiona que el estado pague valores inadmisibles por contratos de supervisión los cuales no están de acuerdo a los valores del mercado nacional.

**Recomendación N° 25**  
**Al Director General de Carreteras**

Asignar a las supervisoras los montos de acuerdo al valor de la obra y que los mismos no se excedan de los valores del mercado nacional, los cuales oscilan según la estadística de otros contratos un porcentaje no mayor al 20%

Establecer controles que permitan que cuando se planifique la ejecución de un proyecto se realice las evaluaciones y estudios de factibilidad correspondientes previa a la elaboración y suscripción del contrato para plasmar en el mismo todos los indicadores que se consideraran durante la ejecución del mismo, tanto para las empresas constructoras como para las supervisoras.



**DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, SOPTRAVI**

**CAPÍTULO III**

**CUMPLIMIENTO DE LEGALIDAD**

**A. CAUCIONES**

**B. DECLARACIÓN JURADA DE BIENES**

## **1. PERSONAS QUE CUSTODIAN Y ADMINISTRAN BIENES SIN POSEER LA FIANZA RESPECTIVA.**

Durante nuestra revisión a los expedientes de las personas que resguardan bienes, se verificó que la Dirección de Carreteras no les exige la presentación de las fianzas respectivas a los encargados que custodian y administran los bienes de la Dirección.

Lo anterior Incumplió con lo establecido en la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas en su ARTÍCULO 97.- CAUCIONES. Corresponde a cada entidad fijar y calificar las cauciones que por ley están obligadas a rendir las personas naturales o jurídicas que administren bienes o recursos públicos. El reglamento que emita el Tribunal determinará el procedimiento que seguirán los órganos o entidades en esta materia. Ningún funcionario o empleado podrá tomar posesión de su cargo, sin que haya rendido previamente la caución referida. Las unidades de auditoría interna vigilarán el cumplimiento de las disposiciones dictadas por el Tribunal.

Artículo 167.- FIJACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LAS CAUCIONES. A cada entidad u órgano corresponde fijar y calificar las cauciones que por ley están obligadas a rendir las personas naturales o jurídicas que administren bienes o recursos públicos. Ningún funcionario o empleado podrá tomar posesión de su cargo, sin que haya rendido previamente la caución referida. Si se produjere será requerido para presentarla en un término de cinco días hábiles, sin perjuicio de la responsabilidad a que hubiere lugar según la Ley.

Las Unidades de Auditoría Interna estarán obligadas a verificar el cumplimiento de las disposiciones dictadas por el Tribunal.

De acuerdo al oficio DA No. 008-09 del 19 de enero de 2009, enviado por el Licenciado Francisco Javier Sánchez Administrador de la Dirección General de Carreteras donde manifiesta: “Tenemos entendido que de acuerdo con lo que establece la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, corresponde a la autoridad nominadora hacer cumplir al servidor antes que comience a desempeñar el cargo, los requisitos establecidos en los artículos 96 y 97 de dicha ley orgánica, en este caso específico, consideramos que la Sub Gerencia de Recursos Humanos antes de que un empleado comience a desempeñar su cargo, debe exigirle que cumpla con los requisitos que la ley señala, tal es el caso de las personas que se nombran como encargados de bodegas o almacenes y tienen bajo su responsabilidad la custodia de materiales o bienes de cualquier naturaleza”.

La falta de fianzas a favor de la institución hace que no tenga la protección en caso de pérdida o robo de los bienes custodiados ya que no hay un respaldo legal y financiero que la proteja.

### **Recomendación N° 1 A la Administración de Carreteras**

Exigir a las personas encargadas de custodiar, administrar fondos y valores propiedad de la institución que presenten sus fianzas y que estas sean de acuerdo a las cuantías custodiadas o administradas en base al fiel cumplimiento del Artículo 97 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas.

Verificar a través de arqueos e inventarios físicos periódicos si la existencia que reflejan los libros está de acuerdo a lo inspeccionado, esto con el objetivo de poder hacer efectivas las fianzas en caso de diferencias en contra de la institución, y no hacerlas efectivas cuando estas diferencias sean mayores a la misma fianza.

## 2. PERSONAL QUE NO HACE LA DECLARACIÓN JURADA DE BIENES

Durante nuestra revisión a los expedientes del personal se detectó que muchas de estas personas no tienen actualizada su declaración de bienes y otros que nunca han presentado la misma, incumpliendo con lo que establece la Ley del Reglamento General del Tribunal Superior de Cuentas que establece: Quien percibe ingresos iguales o mayores a L. 30,000.00 o que maneja fondos o bienes del estado, debe efectuar su declaración de bienes en forma anual. A continuación ejemplo de estas personas:

No.	Nombre del Empleado	Cargo	No. de Identidad	No. de Expediente	Ultima Constancia
1	Abraham Julio Cesar Portillo	Ingeniero Supervisor	0801-1959-04572	80448	12/12/2000
2	Allan Javier Mendoza Muñoz	Ingeniero Coordinador de Proyectos	0801-1986-02677	No hay Registro	
3	Aminta Meilin Chávez Nuila	Coordinador de Proyectos	0801-1981-09327	No hay Registro	
4	Andrés Octavio Sánchez Núñez	Ingeniero Coordinador de Proyectos	0801-1983-11946	No hay Registro	
5	Edwin Roberto Leiva	Coordinador Grupo Técnico	1622-1942-00153	16738	05/09/2001
6	Eliseo Núñez Moncada	Ingeniero Supervisor	0801-1958-01960	No hay Registro	
7	Gerardo Bladimir Juárez Núñez	Ingeniero Supervisor	0801-1977-04991	No hay Registro	
8	Gianni Edgardo Chávez Maradiaga	Ingeniero Coordinador de Proyectos	0801-1973-06743	No hay Registro	
9	Joaquín Alexis Castillo Flores	Sub-Jefe Depto. de Mano de Obra	0703-1967-01060	No hay Registro	
10	Jorge Edmundo Reyes Sarmientos	Coordinador de Proyectos	1401-1984-01607	No hay Registro	

### Anexo 5

El Artículo 86 reformado de la Ley del Reglamento General del Tribunal Superior de Cuentas establece: Artículo 86. DECLARACIÓN JURADA DE BIENES. Se entenderá por declaración jurada de ingresos, activos y pasivos la manifestación expresa y bajo juramento que la información proporcionada por aquellas personas obligadas a hacerlo según el artículo 56 de la ley.

Para los efectos de la Ley se fija la cantidad de TREINTA MIL LEMPIRAS (L. 30,000.00) como base salarial para presentar la declaración jurada de bienes.

Queda establecido que todo servidor público que maneje fondos o bienes del estado está obligado a presentar en igual forma Declaración Jurada Anual.

Lo anterior incumplió la Norma de Control Interno 6.3 Rendición de Cuentas que establece: El jerarca y los demás funcionarios en todos los niveles de la institución están obligados a rendir cuentas por el uso de los recursos, el cumplimiento de los objetivos institucionales y el logro de los resultados esperados, para lo que se apoyarán en el control interno.

De acuerdo a la nota del 27 de enero de 2009 enviado por el Licenciado Rogelio Ortega Gámez Sub-Gerente de Recursos Humanos donde manifiesta: “1) Cabe mencionar que a todos los empleados que están obligados a rendir su declaración jurada en reiteradas ocasiones de forma verbal y escrita se les hizo saber de tal obligación así como también de los empleados a rendir la caución o fianza. 2) Si bien es cierto a cada una de las personas que se van contratar para ser empleados de esta secretaria de Estado, se les hace saber o se le informa el trámite correspondiente ante el Tribunal Superior de Cuentas, así mismo se les exige la presentación de tal Documento”.

Esto ocasiona que no se tenga un control sobre la administración de los bienes del estado y que pueda existir enriquecimiento ilícito por parte de los funcionarios que administran fondos y bienes del gobierno.

**Recomendación N° 2**  
**A la Sub-Gerencia de Recursos Humanos**

Comunicar en forma escrita y de manera oportuna a las personas su obligación de presentar la declaración jurada de ingresos, activos y pasivos, en los términos que establece la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas en su Artículo 56 y deducir las responsabilidades a todo el empleado que no cumpla con esa obligación.



## CAPÍTULO IV

### RUBROS O ÁREAS EXAMINADAS

#### A. HALLAZGOS ORIGINADOS EN LA PRESENTE AUDITORÍA

Como resultado de nuestra verificación al rubro Recursos Humanos, se encontraron hechos que originaron la determinación de responsabilidades civiles, así:

##### 1. PROYECTO EJECUTADO EN PROPIEDAD PRIVADA.

Durante la visita hecha el 01 de agosto de 2008, al proyecto de Reconstrucción de Acceso al Picacho, se determinó que este proyecto beneficia a una propiedad privada (Casa), del Señor Ernesto Flores, empleado de SOPTRAVI. El tramo a reparar tiene una longitud de 50 metros lineales y de acuerdo a la planilla del departamento de mano de obra para realizar esta obra se contrato un total de 20 personas, 1 capataz, 2 albañiles y 17 peones y se realizó a un costo de ejecución de L.138, 918.45 el cual fue pagado por el Departamento de Mano de Obra.

Según la Ley de Vías de Comunicación Terrestre en su Artículo 5 dice: Caminos Vecinales son los que comuniquen pequeños pueblos o fincas entre sí, o con otros caminos de cualquier clase de tránsito reducido.

De acuerdo al Memorándum del 30 de agosto de 2008 enviado por el Ingeniero José Obdulio Garrido donde nos manifiesta: “de acuerdo al informe del Ingeniero Joaquín Castillo supervisor del proyecto “Reconstrucción de Acceso al Picacho”, se ejecutó bajo el criterio de evitar el azolvamiento de la cuneta de la calle principal, lado izquierdo que ha ocurrido en dos años anteriores según lo reportado por el patronato de la comunidad como consecuencia de el erosionamiento del talud de soporte de la calle que fue realizada sin la construcción precisa y correcta del sistema de drenaje, así como una alcantarilla improvisada para acceder a la “ propiedad privada” ya que esto provoca daños tanto al pavimento como a los vecinos de las viviendas del lado derecho al desbordarse las aguas lluvias que bajan desde el picacho”.

Lo anterior ha ocasionado un perjuicio económico de **CIENTO TREINTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS DIECIOCHO LEMPIRAS CON CUARENTA Y CINCO CENTAVOS (L 138,918.45)**, para el Estado de Honduras.

#### **Recomendación N° 1 Al Director General de Carreteras**

- a. Realizar estudios sociales y económicos a fin de garantizar que la viabilidad de los proyectos sea de beneficio para las comunidades y que la mano de obra que se ejecute sea para favorecer los pobladores de las mismas.

- b. Evitar que los proyectos sean para beneficio exclusivo de personas particulares o que sean empleados de SOPTRAVI, si no para beneficio de las comunidades que realmente los necesiten.

## 2. PROYECTOS DE MANO DE OBRA QUE FUERON PAGADOS Y NO EJECUTADOS

Durante nuestra revisión a los proyectos de mano de obra se comprobó que las autoridades de la Dirección General de Carreteras pagaron proyectos de mano de obra que no fueron ejecutados, al hacer la revisión de proyectos de Limpieza y saneamiento que se debían de ejecutar del 1 de Julio al 28 de Agosto del 2009 según el contrato de prestación de servicios, pero a diciembre del mismo año todavía no habían sido firmado por parte del Ministro de SOPTRAVI, durante la auditoría solicitamos al departamento de mano de obra según oficios N° 161/2008-DASII y 176/2008 DASII nos facilitaran ir a los sitios de ejecución de estos proyectos pero no fue posible aduciendo el jefe del departamento el Ingeniero José Obdulio Garrido que no encontraríamos ninguna obra porque los mismos no se habían ejecutado que de nada servía que los visitáramos. Al solicitar los informes de estos proyectos a dicho departamento este no los tenía, y empezaron a crear informes con ayuda de los departamentos de Legal y Auditoría Interna los cuales en fecha 16 de enero del 2009 fueron a las colonias donde se debió llevar a cabo los proyectos, a levantar actas con firmas de algunos habitantes de las zonas para preparar los informes y legalizar los pagos de estos proyectos, acción que nunca se había hecho por parte de estos departamentos para legalizar las obras y que la realizaron por nuestra intervención.

A la vez otros proyectos de Limpieza y saneamiento que debían de ejecutarse del 1 de Agosto al 28 de Septiembre del 2008 fueron autorizados y pagados pero estos no fueron inspeccionados por los supervisores asignados en vista que estos ya habían sido ejecutados de forma anticipada según manifiestan en notas enviadas al jefe del departamento de Mano de obra y que no tuvieron la oportunidad de visitar dichos proyectos ni tener la certeza de la ejecución de las obras ya que lo único que recibieron fueron informes resumidos y fotografías de los mismos; además manifiestan que recibieron presiones externas para firmar las tarjetas individuales de trabajo.

Tipo de Proyecto	Departamento	Municipio	Total
Obras de Saneamiento y Limpieza Colonia Kennedy Distrito N° 1	Francisco Morazán	Distrito Central	135,697.05
Obras de Saneamiento y Limpieza de Suyapa Distrito N° 2	Francisco Morazán	Distrito Central	143,563.52
Obras de Saneamiento y Limpieza La Travesía Distrito N° 3	Francisco Morazán	Distrito Central	143,563.52
Obras de Saneamiento y Limpieza La Guillen Distrito N° 4	Francisco Morazán	Distrito Central	182,895.87
Obras de Saneamiento y Limpieza Colonia Japón Distrito N° 5	Francisco Morazán	Distrito Central	64,898.82
Obras de Saneamiento y Limpieza de los Llanos Sector N° 2	Francisco Morazán	Distrito Central	101,721.90
Obras de Saneamiento de la Colonia Jardines de Tocotín N° 1	Francisco Morazán	Distrito Central	134,658.65
<b>Total de la muestra</b>			<b>L. 906,999.33</b>

(Ver Anexos)

Lo anterior incumple lo dispuesto en la Ley de Contratación del Estado, Sección Tercera, Supervisión, Artículo 82: La Administración por medio de su personal o de consultores debidamente seleccionados supervisara la correcta ejecución del contrato. Las ordenes de los supervisores formuladas por escrito deberán ser cumplidas por el contratista siempre que se ajusten a las disposiciones de esta ley, de su reglamento o de los documentos contractuales.

El Reglamento determinara las facultades y las obligaciones de los supervisores.

Lo anterior incumplió la Norma de Control Interno 4.9 Supervisión Constante: La Dirección y los funcionarios que ocupan un puesto de jefatura deben ejercer una supervisión constante sobre el desarrollo de los procesos, transacciones y operaciones de la institución, con el propósito de asegurar que las labores se realicen de conformidad con la normativa y las disposiciones internas y externas vigentes.

De acuerdo al Oficio No. 1249-2009 enviado por el ingeniero Melvin Omar Martínez Sandoval donde no manifiesta lo siguiente: se autorizó el pago de estos proyectos en base a informes documentales (planillas de asistencia debidamente firmadas por los respectivos capataces, breve descripción de actividades realizadas y fotografías), así como una inspección al sitio de las obras y trabajos efectuados por parte del Departamento por Mano de Obra, a través del ingeniero Marco Tulio Ordoñez designado para tal efecto, dictaminando favorablemente y adicionalmente una verificación con los vecinos y/o beneficiarios de cada proyecto, realizada por parte de la sub-Gerencia de Recursos Humanos que designó una comisión legal que obtuvo actas firmadas por ellos, que dan fe de su ejecución y que están en los archivos correspondientes.

Lo anterior ocasionó un perjuicio económico en contra de las finanzas del Estado de Honduras por un monto de **SIETE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS CINCO LEMPIRAS CON CINCUENTA Y NUEVE CENTAVOS (L. 7, 835,205.59)**. en proyectos pagados y no ejecutados.

**Recomendación N° 2**  
**Al Director General de Carreteras**

- a. Exigir a los supervisores de los proyectos de mano de obra no autoricen pagos sin asegurarse que los proyectos se ejecutaron de conformidad a lo establecido en el programa de proyectos de mano de obra.
- b. Reintegrar los valores pagados, ya que no fueron utilizados para el beneficio de las comunidades si no para beneficios particulares.
- c. Asignar a un contratista de una institución pública o privada como a municipalidades, ONG, iglesias, para que sean ellos quienes contraten y ejecuten las obras que con antelación han sido aprobadas y debidamente firmadas por los responsables y así lograr la generación de empleo masivo y la ejecución de las obras.

### 3. VALORES PAGADOS DE MÁS POR MALA APLICACIÓN DE LA TASA CAMBIARIA

En nuestra revisión a las estimaciones y pagos de la fracción en dólares (40%) efectuados a la constructora TRADECO, se verificó que la Unidad Ejecutora del Banco Mundial (UE/BM) pagó dólares de más, debido a que la tasa de cambio permanece fija (de L.17.20 por \$1.00) según el contrato de construcción durante el tiempo que se ejecuta la obra en el proyecto de Rehabilitación de la Carretera Puerto Cortés – Frontera con Guatemala, y no a la tasa vigente del sistema financiero nacional como sería lo más correcto y justo para el Estado. Ejemplo:

Valores pagados en la Estimación N° 21 de la porción en dólares del 40%

Descripción	Total Estimado en Lempiras	% en \$	Tasas	Total en \$	Anticipo 20%	Retención 5%	Valor Neto
Tasa Fija	L 26,883,487.73	40%	17.2	625,197.39	125,039.478	31259.8695	468,898.04
Tasa Vigente	26,883,487.73	40%	18.8569	570,263.14	114,052.628	28513.157	427,697.36
	Diferencia			\$ 54,934.25			\$ 41,200.68

Anexo 8

Dólares pagados de más en esta estimación  
\$41,200.68 x 18.8569= Lps. 776,917.10

Lo anterior Incumplió la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, Artículo 80.- Responsabilidad Solidaria El superior jerárquico será solidariamente responsable con el servidor público reparado cuando hubiere autorizado el uso indebido de bienes, servicios y recursos del Estado o cuando dicho uso fuere possibilitado por no ejecutar o implementar las disposiciones de control interno. Cuando varias personas resulten responsables del uso indebido también serán solidariamente responsables. Incurrirán en responsabilidades, las personas naturales o jurídicas que no siendo servidores públicos, si se beneficiaren indebidamente con el uso de los bienes, servicios o recursos del Estado.

De acuerdo al oficio UE/BM/BCIE No. 0337-08 del 20 de octubre de 2008, enviado por el Ingeniero Alba Luz Hernández manifiesta lo siguiente: "Se hizo así en cumplimiento a los documentos de Licitación, Adendum No. 3, numeral 7 ya que esta tasa de cambio en la fecha de Licitación era de L. 17.20 x US\$ 1.00

En el oficio UE/BCIE No. 0341-08 del 27 de octubre de 2008 manifiestan que el Adendum No. 3, numeral 8, se entiende que la tasa fijada se establece para efectos de competencia de la misma".

Lo anterior ocasionó un perjuicio económico por diferencial cambiario en contra de las finanzas de la Secretaria de Obras Públicas Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) por **OCHO MILLONES TRESCIENTOS DIECISÉIS MIL QUINIENTOS OCHENTA Y CUATRO LEMPIRAS (L. 8, 316,584.00).**

**Recomendación N° 3**  
**Al Director General de Carreteras**

- a. Corregir de inmediato el procedimiento utilizado para hacer la conversión de Lempiras a Dólares y posteriormente a lempiras. Si siempre se paga en lempiras, para no hacer la conversión en la cual la Secretaría pierde grandes cantidades en cada estimación.
- b. Pagar el 40% en dólares como lo estipula el contrato y ahorrar al estado pagos innecesarios haciendo la compra en cualquier banco comercial de acuerdo al monto neto que resulte del 40% de la estimación.
- c. Hacer estudios financieros para evitar malas negociaciones y evitar celebrar contratos donde se tenga que pagar valores

#### 4. EL PROYECTO AMAPA-SAN ANTONIO DE CORTÉS NO TUVO INGENIERO RESIDENTE COLEGIADO

Durante nuestra revisión al proyecto de construcción y pavimentación de la carretera Amapa –San Antonio de Cortés de la constructora INSERCO se confirmó en el Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras que el Señor Fernando Ruiz Lagos superintendente de este proyecto no pertenece a este gremio, por lo que la constructora INSERCO incurrió en una falta de acuerdo a la cláusula XII: Personal, la constructora mantuvo al señor Ruiz como superintendente por los períodos de mayo a noviembre de 2008, meses donde este firmaba la bitácora y documentos del proyecto como superintendente.

El contrato de construcción del proyecto de Amapa–San Antonio de Cortes en la cláusula XIII Multas, inciso f) establece: El contratista está obligado a mantener un Superintendente colegiado y solvente con el Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras para la ejecución de las obras de conformidad a la cláusula XIII: PERSONAL del contrato a suscribirse. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a que el gobierno deduzca en concepto de multas la cantidad de Diez Mil Lempiras (L. 10,000.00) mensuales. Para garantizar la aplicación de esta cláusula el supervisor deberá adjuntar con cada solicitud de pago mensual del contratista una constancia en que se establezca que el superintendente está realizando sus actividades en el proyecto.

En oficio DGC. No.0118-2009 del 11 de febrero de 2009 enviado por la Ingeniero Vilma Márquez donde manifiesta: “Le notifico que al momento del cambio del ingeniero superintendente del contratista, tanto la supervisión y la Dirección de Carreteras solicitaron la información pertinente para verificar el cumplimiento de esta cláusula, información que no fue proporcionada por el contratista a pesar de haber reiterado esta solicitud de manera verbal, imposibilitando de esta manera la verificación por esta Unidad Ejecutora. De manera tal que por esta y otras razones el 1 de agosto del 2008 la supervisión desaprobó al Ing. Ruiz Lagos firmar la Bitácora como ingeniero superintendente del contratista”.

El no cumplimiento de mantener un ingeniero totalmente graduado y colegiado hace que la ejecución de las obras realizadas no goce del certificado de calidad que solicita la Dirección General de Carreteras y ocasionó un perjuicio económico de **SESENTA MIL LEMPIRAS (L. 60,000.00)** por multas que no se cobraron a la empresa INSERCO.

**Recomendación N° 4**  
**Al Director General de Carreteras**

- a. Solicitar la constancia de colegiación a los ingenieros que participarán en los proyectos, a fin de establecer que el personal contratado tiene las facultades para certificar la calidad de las obras ejecutadas.
- b. Aplicar las multas mensuales a los contratistas de conformidad a lo establecido en la Cláusula N° XIII: Multas

**5. NO SE COBRAN LAS MULTAS POR INCUMPLIMIENTO DE CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE CARRETERAS.**

Durante nuestra revisión a la documentación de algunos proyectos se determinó que las unidades ejecutoras del departamento de construcción y la unidad de apoyo técnico y seguridad vial de la Dirección General de Carreteras no hicieron la aplicación de multas por incumplimiento del programa de ejecución de obras, las que se deben aplicar en las estimaciones mensuales presentadas por las empresas constructoras, al contrario las están favoreciendo dándole ampliaciones a los contratos por no haber terminado los proyectos en el tiempo que se tenía programado y con esto evitar que estas empresas constructoras paguen las multas que contractualmente deben al Estado de Honduras. A continuación un ejemplo:

Empresa	Proyecto	Monto Programado	Ejecutado al 30/11/08	Obra no Ejecutada	2%	Multa Convencional en Lempiras.
INSERCO	Amapa -San Antonio Cortés	L 34,172,191.28	L 3,266,631.64	L 30,905,559.64	0.02	L. 18,111.19
CONSTA	La Llave - Agua Fría	L 22,191,250.60	L 10,539,618.71	L 11,651,631.89	0.02	233,032.64
Bajo-Aguan	Catacamas-Rio Tinto	L 4,805,683.94	L 718,192.56	L 4,087,491.40	0.02	81,744.82
Bajo-Aguan	San Francisco de la Paz-Guapaco	L 61,134,852.24	L 10,706,996.79	L 50,427,855.45	0.02	1,008,557.11
Bajo-Aguan	Acceso Toyos – Mezapa - Batan	*\$ 829,261.52	\$158,175.18	\$671,086.34	0.02	255,281.24
Bajo-Aguan	Acceso Santa Ana - San Francisco	*\$ 625,117.50	\$ 312,558.75	\$ 312558.75	0.02	118,897.35
HJJ. S.A.	Acceso Al Triunfo de la Cruz y la Ensenada	*\$ 892,519.10	\$310,964.86	\$581554.24	0.02	221,258.13
<b>Total</b>						<b>L.2,536,882.48</b>

\* Estos valores son pagados en dólares según contrato, pero la multa se cambio a lempiras.

De acuerdo a la Cláusula XIII Multas, inciso g): El gobierno tendrá la facultad de verificar si las obras objeto de este contrato se están ejecutando por el contratista de acuerdo con el programa de ejecución de obra aprobado, para lo cual el departamento de construcción comparará mensualmente el avance de las obras con el respectivo programa de ejecución de obra; si como consecuencia de la comparación anterior el avance de las obras es menor con lo que debió realizarse, el Gobierno en su caso procederá a aplicar una multa económica convencional equivalente al 2% sobre el valor de la obra no ejecutada en el mes que

corresponda. Esta cantidad se aplicará en beneficio del Gobierno a título de pena convencional por el simple retardo en el cumplimiento de las obligaciones del contratista, independientemente del pago de la

multa convencional señalada en el párrafo anterior, el Gobierno podrá exigir el cumplimiento del contrato.

En oficio DGC. No.0883-2009 del 17 de Marzo de 2009 enviado por el Ingeniero Melvin Martínez Director General de Carreteras donde manifiesta, REF: Pavimentación de la Carretera Amapa-San Antonio de Cortés: “Esta Dirección General de Carreteras, con base en información proporcionada por la unidad ejecutora, le informo que mediante oficios No. 1740-2008 y No. 1277-2008 se notificó al contratista del incumplimiento del programa de trabajo, así como de la aplicación de las multas correspondientes a los meses de abril y mayo respectivamente. Para meses subsiguientes la unidad ejecutora actualmente reúne la información para aplicar las multas pendientes, las cuales se harán efectivas en las estimaciones que presente el contratista, con base en la clausula XIII: multas g) del contrato de construcción”.

En oficio DGC. No.0882-2009 REF: construcción y pavimentación de la carretera San Francisco de la Paz-Gualaco: “Esta Dirección General de Carreteras, con base en información proporcionada por la unidad ejecutora, le informo que durante el periodo de julio a septiembre del 2008 la unidad ejecutora considero un desfase recuperable. Para el periodo de octubre del año 2008, las multas que procedan aplicar, se harán efectivos en las estimaciones correspondientes a los meses de noviembre y diciembre las cuales no se han presentado para su trámite en el Departamento de Construcción”.

En oficio DGC. No.0544-2009 REF: pavimentación carretera Catacamas – Rio Tinto: “le notifico que desconocemos la situación que haga mención a un desfase en el proyecto de la referencia de acuerdo al informe suministrado por el departamento de construcción y este a su vez soportado en los informes del supervisor; tal como acredito con el gráfico de avance físico financiero del informe mensual del mes de enero de los corrientes”.

La no aplicación de estas multas ocasiona un perjuicio económico para la Dirección General de Carreteras de **DOS MILLONES QUINIENTOS TREINTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS LEMPIRAS CON CUARENTA Y OCHO CENTAVOS (L.2,536,882.48)**.

#### **Recomendación N° 5 Al Director General de Carreteras**

Aplicar multas convencionales por incumplimiento del programa de ejecución de obras de los proyectos carreteros establecidos en el contrato, a fin de que las empresas constructoras cumplan con el de programa de trabajo y así evitar atrasos o desfases en los proyectos.

Verificar las causas por las cuales los coordinadores de los proyectos no establecieron estas multas en las estimaciones mensuales de cada proyecto y establecer las responsabilidades respectivas.

#### **6. NO SE COBRAN LAS MULTAS POR INCUMPLIMIENTOS DE CONTRATOS DE SUPERVISIÓN**

Durante nuestra revisión a la documentación de algunos proyectos se determinó que la unidad ejecutora, no aplicó multas por incumplimiento de la entrega de los informes, debido que la empresa supervisora Obras Civiles S.A. (OCSA) no presentó los informes de supervisión del proyecto Catacamas-Rio Tinto desde la fecha en que inició el proyecto en el mes de junio de 2008 hasta el 23 de enero del año 2009 que esta comisión de auditoría le solicitó al departamento de construcción.

Mes	Multa
Informe Preliminar	L. 612,000.00
Informe mensual No. 1 Julio	584,800.00
Informe mensual No. 2 Agosto	482,800.00
Informe mensual No. 3 Septiembre	380,800.00
Informe mensual No. 4 Octubre	278,800.00
Informe mensual No. 5 Noviembre	142,800.00
Informe mensual No. 6 Diciembre	74,800.00
<b>Total Multa</b>	<b>L.2,556,800.00</b>

Lo anterior incumplió con lo estipulado en el contrato de supervisión del proyecto Pavimentación de la carretera Catacamas-Rio Tinto, en la Cláusula Quinta inciso 6 Multa: Por cada día de retraso en la presentación de cada informe, el consultor deberá de pagar una multa por la cantidad de **TRES MIL CUATROCIENTOS LEMPIRAS (L. 3,400.00)** por día.

En oficio DGC. No.0744-2009 enviado por el Ingeniero Melvin Martínez donde manifiesta: "En atención a la solicitud realizada por la Comisión de Auditoría Financiera y de Cumplimiento Legal nombrada por el Tribunal Superior de Cuentas del proyecto que se menciona en el oficio de la referencia; hago de su conocimiento que dichos informes fueron presentados en debida forma conforme lo estipulado en el contrato de Construcción. Al momento de la petición realizada por miembros de dicha comisión, la supervisión realizaba correcciones requeridas por la jefatura anterior y por ese motivo no se le suministraron".

La no aplicación de estas multas ocasiona un perjuicio económico para la Dirección General de Carreteras de **DOS MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS LEMPIRAS (L. 2, 556,800.00)**.

**Recomendación N° 6  
Al Director General de Carreteras**

Aplicar las multas convencionales a las empresas supervisoras por no entregar los informes en el tiempo estipulado, a fin de hacer que estas empresas cumplan con lo establecido en los contratos y así la Dirección General de Carreteras pueda tomar las acciones correctivas en caso de mala ejecución o abandono de las obras por parte de las empresas constructoras.

**7. PERSONAS QUE SON PAGADAS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS Y NO SE ENCONTRARON EN LA SECRETARIA**

En nuestra verificación física a los diferentes departamentos de la Dirección General de Carreteras se constató que existen personas que están asignadas a un determinado departamento pero estas no se encuentran en los lugares de trabajo y los jefes no tienen conocimiento, de sus nombramientos.

No.	Nombre del Empleado	Valor total
1	Elmer Iván Zambrano Ramírez	L. 262,620.00
2	Hernaín Arzu Guity	5,800.00
3	Oscar Alexander Martínez Andino	35,851.92
4	Edwin Yovanny Castro Velásquez	5,800.00
5	Germán Alexis Rodríguez López	41,025.46
6	Santos Alberto Cruz	161,412.35
7	Dixon Manuel Guity Oliva	24,000.00
<b>Total de la muestra</b>		<b>L. 536,509.73</b>

**Anexo 6**

Lo anterior incumplió con la Norma de Control Interno 2.3 Administración Eficaz del Recurso Humano: El control interno debe incluir las políticas y los procedimientos necesarios para asegurar una apropiada planificación y administración del recurso humano de la institución, de manera que se asegure desde el reclutamiento y hasta el mantenimiento al servicio de la institución, de funcionarios que reúnan competencias (habilidades, actitudes y conocimientos) idóneas para el desempeño de cada puesto.

El jerarca debe diseñar y poner a operar un proceso de administración de recurso humano que le garantice la adquisición y el mantenimiento de personal idóneo. En el primer caso, se contemplan actividades de planificación de necesidades, reclutamiento, selección y contratación técnicamente correcta y transparente. En el otro, se agrupan, entre otros asuntos, la creación de condiciones laborales idóneas, la promoción de actividades de capacitación y formación que permitan al personal aumentar y perfeccionar sus conocimientos y destrezas, y la existencia de un sistema de evaluación del desempeño, rendición de cuentas e incentivos que motiven la adhesión a los valores y controles institucionales.

De acuerdo al Oficio No. DP.0030-2009 del 23 de enero de 2009, enviado por el Licenciado Daniel Meléndez donde manifiesta: “Comunico a ustedes, que en nuestra base de datos y con la verificación de los supervisores quienes supervisan a diario al personal constatamos que la información enviada por departamentos es verídica.

Pero si el inventario de personal que ustedes realizan ha constatado algún personal que no se encuentra ubicado en los departamentos favor informarnos y hacernos llegar un listado para nosotros hacer las respectivas verificaciones y tomar medidas al respecto”.

El pago a personal que no labora en la institución ocasionó un perjuicio económico de **TRES MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS VEINTE Y DOS LEMPIRAS CON OCHENTA Y SEIS CENTAVOS (L 3,885,522.86).**

#### **Recomendación N° 7**

##### **A la Sub-Gerencia de Recursos Humanos**

- a. Cancelar todas aquellas personas contratadas que son pagadas y que no se encuentran prestando sus servicios en la Dirección de Carreteras y en ninguna otra dependencia de la secretaria.
- b. Solicitar el reintegro de los valores pagados a personas responsables por estas contrataciones en la Dirección General de Carreteras y que aparecen en las resoluciones de pago efectuados por la Tesorería General de la República.
- c. Realizar una verificación física del personal por departamento y compararlo con las planillas de pago.



## CAPÍTULO V

### HECHOS SUBSECUENTES

Al efectuarse el análisis al rubro de los Proyectos Carreteras de la Dirección General de Carreteras, por el período comprendido del 1 de enero de 2002 al 30 de junio de 2008, se comprobó que existen ciertos proyectos que presentan irregularidades significativas por lo que se recomienda darle seguimiento para un mejor alcance de investigación, se detallan a continuación algunos de estos proyectos:

- Construcción y Pavimentación Acceso Santa Ana – San Francisco
- Construcción y Pavimentación Acceso Toyos-Mezapa-Batan
- Construcción y Pavimentación de la Carretera San Francisco de la Paz-Gualaco
- Construcción y Pavimentación de la Carretera Catacamas-Rio Tinto

Es importante mencionar que estos proyectos fueron revisados pero no se hizo una supervisión física, por lo que se recomienda hacer la verificación y seguimiento de estos montos en auditorías posteriores.

Al examinar los proyectos de mano de obra se comprobó que en este rubro no existen los controles adecuados para la comprobación de las obras ejecutadas presentando irregularidades, además en este rubro se realizaron inventarios de materiales donde se encontraron cierto faltante, por lo que se recomienda darle seguimiento a este rubro para verificar que la inversión presupuestada es realmente la ejecutada.

Al revisar el personal que labora en la Dirección General de Carreteras, durante el período de nuestra intervención se comprobó que existe personal que devenga sueldos sin tener funciones y otros que cobran y no se presentan a sus puestos de trabajo por lo que es importante hacer una investigación con un alcance mayor (Toda la Secretaría) para una futura auditoría a esta Secretaría

Tegucigalpa, M.D.C., 21 de Septiembre de 2009

**Nora Marina Rosa Lobo**

Jefe de Departamento de Auditoría  
Sector Infraestructura e Inversiones