

**INFORME DE AUDITORÍA CP-02-06**

9 de noviembre de 2001

**AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA  
DE PUERTO RICO**

(Unidad 3075)

Período auditado: 1 de enero de 1998 al 31 de diciembre de 1999



## CONTENIDO

|  | Página    |
|--|-----------|
| <b>INFORMACIÓN SOBRE LA UNIDAD AUDITADA .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>RESPONSABILIDAD DE LA GERENCIA.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>ALCANCE Y METODOLOGÍA.....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>OPINIÓN .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>INFORME DE AUDITORÍA ANTERIOR .....</b>   | <b>8</b>  |
| <b>RECOMENDACIONES.....</b>  | <b>8</b>  |
| A LA JUNTA DE GOBIERNO DE LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE<br>PUERTO RICO .....  | 8         |
| AL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE<br>PUERTO RICO .....   | 9         |
| <b>CARTAS A LA GERENCIA.....</b>   | <b>11</b> |
| <b>COMENTARIOS DE LA GERENCIA.....</b>   | <b>12</b> |
| <b>AGRADECIMIENTO .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>RELACIÓN DETALLADA DE HALLAZGOS.....</b>  | <b>13</b> |
| CLASIFICACIÓN Y CONTENIDO DE UN HALLAZGO.....  | 13        |
| HALLAZGOS EN LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE PUERTO RICO.....   | 14        |
| 1 - Funciones conflictivas en la compra de vehículos oficiales y deficiencias<br>relacionadas con el Comité de Especificaciones para la Compra de Vehículos .....  | 14        |
| 2 - Desviaciones de la reglamentación y de las normas de control interno y de<br>sana administración relacionadas con las operaciones de los talleres internos<br>de mecánica .....                      | 18        |
| 3 - Inobservancia de la reglamentación y de normas de control en la compra de<br>piezas y servicios mediante órdenes abiertas (Blanquet Orders) y otras<br>deficiencias en los almacenes de piezas ..... | 22        |
| 4 - Incumplimiento de ley y desviaciones de la reglamentación relacionada con los<br>almacenes de piezas y el control y despacho de combustibles .....   | 29        |

Página

|  |           |
|--|-----------|
| 5 - Desviaciones de la reglamentación e incumplimiento de disposiciones de un contrato para la compra de piezas de vehículos de motor..... | 34        |
| 6 - Inobservancia de la reglamentación relacionada con el reclamo del pago de multas de tránsito .....                                     | 38        |
| <b>ANEJO 1 - MIEMBROS DE LA JUNTA DE GOBIERNO QUE ACTUARON DURANTE EL PERÍODO AUDITADO.....</b>  | <b>40</b> |
| <b>ANEJO 2 - FUNCIONARIOS PRINCIPALES QUE ACTUARON DURANTE EL PERÍODO AUDITADO .....</b>   | <b>41</b> |

Estado Libre Asociado de Puerto Rico

**OFICINA DEL CONTRALOR**

San Juan, Puerto Rico

9 de noviembre de 2001

A la Gobernadora y a los presidentes del Senado  
y de la Cámara de Representantes

Realizamos una auditoría de las operaciones fiscales de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico (AEE), relacionadas con la División de Transportación Terrestre, los talleres internos de mecánica, la compra de piezas y servicios, los almacenes de piezas y el pago de multas de tránsito para determinar si las mismas se realizaron de acuerdo con la ley y la reglamentación aplicables. Efectuamos la misma a base de la facultad que se nos confiere en la **Sección 22 del Artículo III de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico** y en la **Ley Núm. 9 del 24 de julio de 1952**, según enmendada.

Determinamos emitir varios informes de esta auditoría. En el primer informe se presentó el resultado del examen de varios aspectos relacionados con las compras de vehículos oficiales (**Informe de Auditoría CP-01-26 del 22 de junio de 2001**).

**INFORMACIÓN SOBRE LA UNIDAD AUDITADA**

La AEE fue creada mediante la **Ley Núm. 83 del 2 de mayo de 1941**, según enmendada, para conservar, desarrollar y utilizar las fuentes fluviales y de energía de la Isla y hacer accesible el servicio de electricidad a los habitantes de ésta en la forma más amplia y económica posible.

Los poderes corporativos de la AEE son ejercidos por una Junta de Gobierno (Junta) compuesta por nueve miembros. Siete de éstos son nombrados por el Gobernador con el consentimiento del Senado; los restantes dos representan el interés público y son elegidos

mediante votación. La administración y supervisión de las operaciones son ejercidas por un Director Ejecutivo nombrado por la Junta. El **ANEJO 1** contiene una relación de los miembros de la Junta que actuaron durante el período auditado. El **ANEJO 2** contiene una relación de los funcionarios principales que actuaron durante dicho período.

La Oficina del Director Ejecutivo, en el desempeño de su responsabilidad, cuenta con los siguientes directorados que componen la fase operacional: Sistema Eléctrico, Transmisión y Distribución y Servicios al Cliente. Este último tiene 7 oficinas regionales ubicadas en San Juan, Caguas, Ponce, Carolina, Mayagüez, Bayamón y Arecibo, y 33 oficinas comerciales ubicadas en varios pueblos de la Isla.

Los ingresos para financiar las actividades operacionales de la AEE provienen primordialmente de las ventas de energía eléctrica, servicios de instalación de líneas e intereses sobre sus inversiones. Durante los años fiscales del 1997-98 al 1999-00 la AEE generó ingresos operacionales por \$5,125,807,000 e incurrió en gastos operacionales por \$5,075,371,000, según se indica:

| <b>AÑO FISCAL</b> | <b>INGRESOS OPERACIONALES</b> | <b>GASTOS OPERACIONALES</b>   | <b>SOBRANTE</b>            |
|-------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| 1997-98           | \$1,775,304,000               | \$1,760,318,000               | \$14,986,000               |
| 1998-99           | 1,552,115,000                 | 1,550,581,000                 | 1,534,000                  |
| 1999-00           | <u>1,798,388,000</u>          | <u>1,764,472,000</u>          | <u>33,916,000</u>          |
| <b>TOTALES</b>    | <b><u>\$5,125,807,000</u></b> | <b><u>\$5,075,371,000</u></b> | <b><u>\$50,436,000</u></b> |

Según información suministrada por la AEE, en el año fiscal 1998-99 ésta recibió \$157 millones de la Federal Emergency Management Agency (FEMA). Durante cada uno de los años fiscales del 1997-98 al 1999-00 también recibió asignaciones legislativas por \$6.3 millones, para un total de \$18.9 millones.

La AEE cuenta con una División de Transportación Terrestre la cual mantiene control sobre toda la flota terrestre de vehículos de la agencia. Dicha División cuenta con siete oficinas regionales a las cuales están adscritos 25 talleres internos de mecánica distribuidos por toda la Isla. Además, mantiene un Centro de Recibo y Despacho de Vehículos para controlar el recibo, la inspección y la distribución de las unidades nuevas.

A diciembre de 1999 la AEE contaba con una flota de 3,857 vehículos de motor con un costo aproximado de \$135 millones. Ello incluye, entre otros: automóviles, jeeps, camionetas y camiones (sencillos, de carga, de plataforma y de canasto). La mayoría de dichos vehículos son utilizados en las labores de instalación, reparación y mantenimiento de las líneas eléctricas de la AEE.

Durante los años fiscales 1998-99 y 1999-00 la AEE asignó a la División de Transportación Terrestre aproximadamente \$21 y \$24 millones, respectivamente, para sus gastos operacionales.

### **RESPONSABILIDAD DE LA GERENCIA**

Con el propósito de lograr una administración eficaz, regida por principios de calidad, la gerencia de todo organismo gubernamental, entre otras cosas, es responsable de:

1. Adoptar normas y procedimientos escritos que contengan controles internos de administración y de contabilidad eficaces, y observar que se cumpla con los mismos
2. Mantener una oficina de auditoría interna competente
3. Cumplir con los requisitos impuestos por las agencias reguladoras
4. Adoptar un plan estratégico para las operaciones
5. Mantener el control presupuestario
6. Mantenerse al día con los avances tecnológicos
7. Mantener sistemas adecuados de archivo y de control de documentos

8. Cumplir con el **Plan de Acción Correctiva** de la Oficina del Contralor de Puerto Rico, y atender las recomendaciones de los auditores externos
9. Mantener un sistema adecuado de administración de personal que incluya la evaluación del desempeño, y un programa de educación continua para todo el personal
10. Cumplir con la **Ley de Ética Gubernamental**, lo cual incluye divulgar sus disposiciones a todo el personal

### ALCANCE Y METODOLOGÍA

La auditoría cubrió del 1 de enero de 1998 al 31 de diciembre de 1999. En algunos aspectos examinamos operaciones de fechas anteriores y posteriores. El examen lo efectuamos de acuerdo con las normas de auditoría del Contralor de Puerto Rico en lo que concierne a los aspectos financieros y del desempeño o ejecución. Realizamos las pruebas que consideramos necesarias, a base de muestras y de acuerdo con las circunstancias.

Para efectuar la auditoría utilizamos la siguiente metodología:

- Entrevistas a funcionarios, a empleados y a particulares
- Inspecciones físicas
- Examen y análisis de informes y de documentos generados por la unidad auditada
- Análisis de información suministrada por fuentes externas
- Pruebas y análisis de información financiera, de procedimientos de control interno y de otros procesos
- Confirmaciones de cuentas y de otra información pertinente

### OPINIÓN

Las pruebas efectuadas y la evidencia en nuestro poder demostraron que las operaciones de la AEE objeto de este informe se realizaron sustancialmente de acuerdo con la ley y reglamentación aplicables, excepto por el siguiente **Hallazgo** clasificado como principal:

1-a. Contrario a las normas de política pública y de control interno, el Jefe de la División de Transportación Terrestre realizaba las siguientes funciones las cuales resultan ser conflictivas entre sí; aprobaba las requisiciones para compra hasta \$50,000, era miembro y nombraba algunos de los componentes del Comité de Especificaciones para la Compra de Vehículos (Comité), actuaba como consultor de la Junta de Subastas, analizaba y evaluaba las cotizaciones sometidas por los licitadores, realizaba enmiendas a las especificaciones de las subastas, evaluaba las alegaciones o reclamaciones presentadas por los licitadores, realizaba compras o negociaciones directas con los proveedores y certificaba los informes de recibo.

Las funciones de aprobar requisiciones, realizar compras directas y recibir los artículos son conflictivas con las de establecer las especificaciones, actuar como consultor de la Junta de Subastas, ser miembro del Comité y evaluar las cotizaciones, entre otras.

La situación comentada impide a la AEE mantener un control adecuado de las compras de vehículos oficiales. Además, propicia el ambiente para la comisión de irregularidades.

b.1) Contrario a la **ley creadora** y al **Reglamento Interno** de la AEE, al 30 de junio de 2000 la AEE no había establecido normas y procedimientos que regularan las funciones y facultades de dicho Comité. Éstas debían incluir, entre otras, disposiciones sobre la composición del Comité, los requisitos para ser miembro y el término de los nombramientos.

2) Contrario a las normas de sana administración y de control interno, el Comité no preparaba actas de las reuniones celebradas y no mantenía una relación de las subastas para las cuales había establecido las especificaciones de compra.

Las situaciones señaladas no le permiten a la AEE mantener un control efectivo sobre las funciones y responsabilidades del Comité. Además, pueden impedir que las operaciones se lleven a cabo de forma uniforme.

En la parte de este informe titulada **RELACIÓN DETALLADA DE HALLAZGOS** se comenta este **Hallazgo** principal y los clasificados como secundarios enumerados del **2 al 6**.

### **INFORME DE AUDITORÍA ANTERIOR**

Una situación similar a la comentada en el **Hallazgo 6** fue objeto de recomendaciones en nuestro **Informe de Auditoría CP-97-19 del 30 de junio de 1997**. Ésta no fue atendida.

El no atender las recomendaciones de los informes de auditoría de esta Oficina, sin justa causa, puede constituir una violación al **Artículo 3.2-b de la Ley Núm. 12 del 24 de julio de 1985, Ley de Ética Gubernamental**. A estos efectos, el 30 de enero de 1987 el Director Ejecutivo de la Oficina de Ética Gubernamental emitió la **Carta Circular Núm. 86-4**, mediante la cual exhortó a los alcaldes y funcionarios de la Rama Ejecutiva del Gobierno a cumplir con las mismas.

### **RECOMENDACIONES**

A LA JUNTA DE GOBIERNO DE LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE PUERTO RICO

1. Ver que el Director Ejecutivo de la AEE establezca las normas y los procedimientos necesarios para regir las funciones del Comité de Especificaciones para la Compra de Vehículos y el despacho manual de combustibles. [**Hallazgos 1-b.1) y 4-b.1)**]
2. Tomar las medidas necesarias para asegurarse que el Director Ejecutivo de la AEE cumpla con las **recomendaciones 3 a la 8**. [**Hallazgos 1 al 6)**]

AL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE  
PUERTO RICO

3. Tomar medidas para que:
  - a. Se asigne a otros empleados las funciones conflictivas que realizaba el Jefe de la División de Transportación Terrestre. **[Hallazgo 1-a.]**
  - b. El Director del Directorado de Servicios Administrativos supervise las funciones que realiza el Jefe de la División de Transportación Terrestre. **[Hallazgo 1-a.]**
4. Establecer las normas y los procedimientos necesarios para:
  - a. Regir las funciones y facultades del Comité de Especificaciones y la forma en que se debe realizar y evidenciar su labor. **[Hallazgos 1-b.1) y 2)]**
  - b. Regular las operaciones relacionadas con el despacho de combustibles en forma manual. **[Hallazgo 4-b.1)]**
5. Considerar adquirir sistemas o programas mecanizados o mantener registros que le permitan a la AEE efectuar estudios o análisis sobre el uso y gastos de mantenimiento de los vehículos oficiales. **[Hallazgo 2-b.]**
6. Instruir al Director de Finanzas, y ver que cumpla, para que:
  - a. Prepare y someta para su aprobación y la de la Junta de Gobierno el presupuesto de gastos para cada taller de mecánica de la AEE. **[Hallazgo 2-a.]**

- b. Se marquen como *pagados o cancelados* todas las facturas y los demás documentos justificantes al momento de efectuar los pagos correspondientes. **[Hallazgo 3-a.7]**
  - c. Se realice una preintervención adecuada de las facturas y demás justificantes para la compra de piezas de vehículos de motor, de manera que los pagos a los proveedores se efectúen de acuerdo con las disposiciones del contrato entre las partes. **[Hallazgo 5-a.4)a) y b)]**
7. Impartir instrucciones al Jefe de la División de Transportación Terrestre, y ver que cumpla, para que:
- a. Se tomen las medidas necesarias para corregir las situaciones señaladas en los **hallazgos 2-c.1) al 3), 3-a.5) y 6) y 4-b.3) y 4)** y asegurarse que no se repitan.
  - b. Se cumpla con la reglamentación vigente respecto a la solicitud de cotizaciones a, por lo menos, tres proveedores en los casos de compras mediante órdenes abiertas. **[Hallazgo 3-a.1) y b.2)]**
  - c. Se segregen, entre otros empleados, las funciones conflictivas asignadas a los compradores locales de los talleres internos de mecánica. **[Hallazgo 3-a.2)]**
  - d. Se requiera a los talleres privados que indiquen por escrito la garantía que ofrecen en los servicios de reparación de los vehículos y en las piezas instaladas. **[Hallazgo 3-a.3)]**
  - e. En las facturas de los proveedores se desglosen los importes de las piezas instaladas y los servicios prestados. **[Hallazgo 3-a.4)]**

- f. Se emitan las órdenes de compra con anterioridad a la prestación de los servicios, conforme a lo dispuesto en el Procedimiento de Compras Locales. **[Hallazgo 3-b.1)**
  - g. Se llenen adecuadamente los formularios **AEE-300.5-11** para el despacho de piezas y materiales de almacén. **[Hallazgo 4-a.1)]**
  - h. Se determinen las causas de las diferencias en los inventarios de piezas y combustibles, se realicen los ajustes correspondientes con la autorización de los funcionarios facultados para ello, y se tomen cualesquiera otras medidas que procedan. **[Hallazgo 4-a.2) y b.4)]**
  - i. Se realicen inventarios físicos periódicos de los combustibles existentes en los talleres de mecánica. **[Hallazgo 4-b.2)]**
  - j. Recobrar de los empleados concernidos los importes no pagados de las multas de tránsito. **[Hallazgo 6]**
8. Considerar las situaciones señaladas en el **Hallazgo 5-a.1) al 3)** y tomar las medidas correctivas correspondientes para que no se repitan.

### **CARTAS A LA GERENCIA**

Las situaciones comentadas en la parte de este informe titulada **RELACIÓN DETALLADA DE HALLAZGOS** fueron referidas al ex Director Ejecutivo de la AEE, Ing. Miguel A. Cordero, mediante cartas de nuestros auditores del 7 de julio, 4 y 14 de agosto y 22 de septiembre de 2000.

El borrador de este informe se sometió para comentarios al ex Director Ejecutivo de la AEE por carta del 20 de diciembre de 2000.

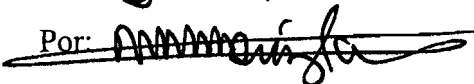
## COMENTARIOS DE LA GERENCIA

El ex Director Ejecutivo de la AEE contestó las comunicaciones de nuestros auditores mediante cartas del 18 de agosto, 1 y 18 de septiembre y 23 de octubre de 2000.

El ex Director Ejecutivo de la AEE contestó el borrador de informe mediante carta del 12 de enero de 2001 (carta del ex Director Ejecutivo). En los **hallazgos** se incluyen parte de sus observaciones.

## AGRADECIMIENTO

A los funcionarios y empleados de la AEE les agradecemos la cooperación que nos prestaron durante nuestra auditoría.

Oficina del Contralor  
Por: 

## RELACIÓN DETALLADA DE HALLAZGOS

### CLASIFICACIÓN Y CONTENIDO DE UN HALLAZGO

En nuestros informes de auditoría se incluyen los hallazgos significativos determinados por las pruebas realizadas. Éstos se clasifican como principales o secundarios. Los principales incluyen desviaciones de disposiciones sobre las operaciones de la unidad auditada que tienen un efecto material, tanto en el aspecto cuantitativo como en el cualitativo. Los secundarios son los que consisten en faltas o errores que no han tenido consecuencias graves.

Los hallazgos del informe se presentan según los atributos establecidos conforme a las normas de redacción de informes de nuestra Oficina. El propósito es facilitar al lector una mejor comprensión de la información ofrecida. Cada uno de ellos consta de las siguientes partes:

**Situación** - Los hechos encontrados en la auditoría indicativos de que no se cumplió con uno o más criterios.

**Criterio** - El marco de referencia para evaluar la situación. Es principalmente una ley, reglamento, carta circular, memorando, procedimiento, norma de control interno, norma de sana administración, principio de contabilidad generalmente aceptado, opinión de un experto o juicio del auditor.

**Efecto** - Lo que significa, real o potencialmente, no cumplir con el criterio.

**Causa** - La razón fundamental por la cual ocurrió la situación.

Al final de cada hallazgo se hace referencia a las recomendaciones que se incluyen en el informe para que se tomen las medidas necesarias sobre los errores, irregularidades o actos ilegales señalados.

En la sección sobre los **COMENTARIOS DE LA GERENCIA** se indica si el funcionario principal y los ex funcionarios de la unidad auditada efectuaron comentarios sobre los hallazgos incluidos en el borrador del informe que les envía nuestra Oficina. Dichos comentarios se consideran al revisar el borrador del informe y se incluyen al final del hallazgo correspondiente en la sección de **HALLAZGOS EN LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE PUERTO RICO**, de forma objetiva y conforme a las normas de nuestra Oficina. Cuando la gerencia no provee evidencia competente, suficiente y relevante para refutar un hallazgo, éste prevalece y se añade al final del mismo la siguiente aseveración: Consideramos las alegaciones de la gerencia, pero determinamos que el hallazgo prevalece.

#### HALLAZGOS EN LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE PUERTO RICO

El **Hallazgo 1** se clasifica como principal y los demás como secundarios.

#### **Hallazgo 1 – Funciones conflictivas en la compra de vehículos oficiales y deficiencias relacionadas con el Comité de Especificaciones para la Compra de Vehículos**

a. La División de Transportación Terrestre de la AEE mantiene control sobre toda la flota terrestre de los vehículos de motor de la agencia, que al 31 de diciembre de 1999 estaba compuesta de 3,857 unidades. Dicha División estaba adscrita al Directorado de Servicios Administrativos. A la fecha de nuestra auditoría, junio de 2000, el Jefe de la División de Transportación Terrestre realizaba las siguientes funciones relacionadas con la compra y el control de los vehículos oficiales de la AEE:

- Aprobaba las requisiciones para compra hasta \$50,000
- Era miembro del Comité de Especificaciones para la Compra de Vehículos
- Actuaba como consultor de la Junta de Subastas

- Analizaba y evaluaba las cotizaciones sometidas por los licitadores
- Realizaba enmiendas a las especificaciones de las subastas
- Evaluaba las alegaciones o reclamaciones presentadas por los licitadores a las especificaciones establecidas
- Realizaba compras o negociaciones directas con los proveedores
- Nombraba algunos de los miembros del Comité de Especificaciones para la Compra de Vehículos
- Certificaba los informes de recibo

Las funciones de aprobar requisiciones, realizar compras directas y recibir los artículos son conflictivas con las de establecer las especificaciones, actuar como consultor de la Junta de Subastas, ser miembro del Comité de Especificaciones para la Compra de Vehículos y evaluar las cotizaciones, entre otras.

En la **Ley Núm. 230 del 23 de julio de 1974, Ley de Contabilidad del Gobierno de Puerto Rico (Ley Núm. 230)**, según enmendada, se establece como norma de política pública que exista el control previo de todas las operaciones del gobierno, para que sirva de arma efectiva en el desarrollo de los programas encomendados a cada dependencia o entidad corporativa [**Sec. 283a.(e)**]. También se dispone que la organización fiscal que se diseñe para las dependencias y entidades corporativas deberá proveer para que en el proceso fiscal exista una debida separación de funciones y responsabilidades que impida o dificulte la comisión de irregularidades [**Sec. 283c.(f)**]. El propósito es que el trabajo de unos funcionarios o empleados sirva de revisión a las funciones realizadas por otros.

La situación comentada impide a la AEE mantener un control adecuado de las compras de vehículos oficiales. Además, propicia el ambiente para la comisión de irregularidades.

- b. La AEE cuenta con un Comité de Especificaciones para la Compra de Vehículos (Comité) que tiene a su cargo estrictamente el desarrollo de las especificaciones para la compra de vehículos oficiales. De enero de 1998 a marzo de 2000 el Comité estableció las especificaciones para 48 subastas por \$24,651,394. Mediante éstas se adquirieron 500 vehículos de motor, entre ellos, automóviles, camionetas y camiones de grúa y plataforma.<sup>1</sup>

El examen realizado de las operaciones efectuadas por el Comité reveló lo siguiente:

- 1) Al 30 de junio de 2000 la AEE no había establecido normas y procedimientos que regularan las funciones y facultades de dicho Comité. Éstas debían incluir, entre otras disposiciones, la composición del Comité, los requisitos para ser miembro y el término de los nombramientos.

En la **Ley Núm. 83 del 2 de mayo de 1941, Ley creadora de la AEE**, se establece que es responsabilidad de la agencia adoptar reglas para la administración y el funcionamiento de la misma. En el **Reglamento Interno de la AEE (By-Law)**, aprobado el 11 de septiembre de 1941 por la Junta de Gobierno (**Reglamento Interno**) se delega en el Director Ejecutivo la facultad de establecer y adoptar aquellas reglas, reglamentos y directrices necesarios y propios para la administración y operación de la AEE.

- 2) El Comité no preparaba actas de las reuniones celebradas y no mantenía una relación de las subastas para las cuales dicho Comité ha establecido las especificaciones de compra.

---

<sup>1</sup> En el **Informe de Auditoría CP-01-26 del 22 de junio de 2001** se mencionaron algunas deficiencias relacionadas con las subastas para la compra de vehículos de motor.

Los miembros del Comité, por uso y costumbre, firman las especificaciones establecidas para cada subasta en la parte inferior del documento. A requerimiento de nuestros auditores, la AEE preparó una lista de las subastas para las cuales el Comité había establecido las especificaciones desde el 1998 hasta el 30 de junio de 2000.

En la **Ley Núm. 230** se dispone como política pública que exista un control previo de todas las operaciones del Gobierno para que sirva de arma efectiva en el desarrollo de los programas encomendados a cada dependencia o entidad corporativa [**Sec. 283a.(e)**]. Conforme a ello, y como norma de sana administración, la AEE debe establecer claramente la composición, el funcionamiento y los deberes de todo comité que se nombre para llevar a cabo operaciones de ésta. Por su parte, los comités tienen la obligación de mantener evidencia de las reuniones que éstos celebren y de los acuerdos tomados. Como norma general, todos los acuerdos, determinaciones y recomendaciones deben constar por escrito en actas o resoluciones, las cuales deben ser firmadas y certificadas por quienes componen los comités o por el Presidente y el Secretario del mismo, según se disponga.

Las situaciones señaladas no le permiten a la AEE mantener un control efectivo sobre las funciones y responsabilidades del Comité. Además, pueden impedir que las operaciones se lleven a cabo de forma uniforme.

Las situaciones comentadas en los **apartados a. y b.2)** se atribuyen a que el Director Ejecutivo y el Director del Directorado de Servicios Administrativos de la AEE que actuó en las fechas indicadas, no ejercieron una supervisión adecuada sobre las funciones realizadas por el Jefe de la División de Transportación Terrestre y el Comité. Lo señalado en el **Apartado b.1)** es indicativo de que el Director Ejecutivo de la AEE que actuó en las fechas indicadas no cumplió con su deber de promulgar la reglamentación necesaria para regir las funciones del Comité.

En la carta del ex Director Ejecutivo éste nos informó, entre otras cosas, que:

Se están tomando medidas para corregir la situación señalada en el **Apartado a.1).**

Se creará un procedimiento para controlar las funciones y facultades del Comité de Especificaciones y corregir así las deficiencias señaladas. [**Apartado b.**]

**Véanse las recomendaciones 1. a la 3. y 4.a.**

## **Hallazgo 2 - Desviaciones de la reglamentación y de las normas de control interno y de sana administración relacionadas con las operaciones de los talleres internos de mecánica**

- a. La División de Transportación Terrestre cuenta con 25 talleres de conservación automotriz alrededor de la Isla. Durante los años fiscales 1997-98 y 1998-99 la AEE asignó a dicha División fondos por \$22,167,277 y \$21,477,457, respectivamente, para sus gastos operacionales.

A la fecha de nuestro examen, junio de 2000, la AEE no preparaba presupuestos de gastos anuales para cada taller en específico. Los fondos operacionales de éstos le eran asignados por el Jefe de la División de Transportación Terrestre, a base de su conocimiento y experiencia.

En el **Artículo 19 del Reglamento Interno** se dispone que todos los gastos de la agencia serán controlados mediante un presupuesto anual. En consonancia con ello, y como norma de control interno, se debe preparar un presupuesto para cada área operacional en específico, como son los talleres.

La situación señalada no le permite a la AEE mantener un control adecuado sobre los gastos y las operaciones de los talleres de conservación automotriz. Además, da margen a que no se utilicen criterios uniformes en la asignación de fondos a las distintas unidades operacionales de la agencia.

Lo señalado se atribuye a que el ex Director de Finanzas se apartó de lo dispuesto en la reglamentación vigente al no preparar y presentar presupuestos operaciones anuales para cada taller de mecánica.

- b. A diciembre de 1999 la AEE contaba con 3,857 vehículos de transportación terrestre con un costo de adquisición aproximado de \$135 millones. Dichos vehículos están asignados a las oficinas y los talleres de conservación automotriz ubicados en varios pueblos de la Isla.

A la fecha mencionada, la AEE no había establecido sistemas mecanizados ni mantenía registros para efectuar estudios y análisis, entre otros, sobre el uso de los vehículos, el consumo de combustible, lubricantes, baterías, neumáticos y reparaciones. Solamente, se mantenían expedientes manuales donde se archivaba copia de la licencia, de los documentos de asignación por área de trabajo y de las órdenes de trabajo o reparaciones efectuadas a cada vehículo de motor.<sup>2</sup>

En la **Ley Núm. 230** se dispone como política pública que debe existir un control previo de todas las operaciones del Gobierno para que sirva de arma efectiva en el desarrollo de los programas encomendados a cada dependencia o entidad corporativa. Conforme a dicha disposición y como norma de control interno y de sana administración, la gerencia de los organismos gubernamentales, en este caso la AEE, deben establecer los mecanismos necesarios para controlar efectivamente su flota de vehículos de motor. Ello con el propósito, entre otros, de mantener un control efectivo sobre el uso y los gastos de mantenimiento de los vehículos de motor y obtener el máximo rendimiento de sus activos y sus recursos.

La situación comentada priva a la AEE de un mecanismo efectivo que le permita obtener información valiosa para la toma de decisiones relacionada con su flota terrestre. Entre

---

<sup>2</sup> De acuerdo con las pruebas realizadas por nuestros auditores, compañías privadas y agencias federales que mantienen igualmente flotas de vehículos similares a la de la AEE han adquirido programas mecanizados que les permiten realizar análisis sobre el funcionamiento y rendimiento de los mismos.

otras, el consumo y rendimiento de combustible, lubricantes, neumáticos, baterías y reparaciones a los vehículos de motor.

- c. La AEE utiliza los servicios de talleres privados para la reparación de sus vehículos oficiales en los casos en que éstos no pueden ser reparados en sus talleres. Las órdenes de servicio son archivadas en el expediente o bitácora de cada vehículo de motor. Para todas las reparaciones se llena un formulario denominado **Orden de Trabajo (Job)**.

Seleccionamos para examen 19 expedientes de vehículos de motor. Éstos habían sido referidos para reparación en talleres privados en 38 ocasiones durante el período de enero a diciembre de 1999. La AEE pagó a dichos talleres \$46,280 por los servicios prestados.

El examen realizado reveló lo siguiente:

- 1) En 29 de las 38 ocasiones (76 por ciento) el supervisor del Taller Automotriz no preparó el Informe de Vehículo Referido al Taller Privado. La AEE pagó \$35,926 por los servicios facturados en estos casos.

En el **Procedimiento para Enviar Vehículos Oficiales a Talleres Privados** aprobado por el Director Ejecutivo el 9 de diciembre de 1994, se dispone que en toda ocasión en que se envíe un vehículo a reparar a un taller privado, el Supervisor del Taller Automotriz de la Autoridad deberá cumplimentar el Informe de Vehículo Referido al Taller Privado.

- 2) En 34 de las 38 ocasiones (89 por ciento) los empleados de la AEE no cumplimentaron las correspondientes órdenes de trabajo (**Job**) para los vehículos que necesitaban ser reparados. La AEE pagó \$42,767 por los servicios facturados en estos casos.

En la **Ley Núm. 230** se dispone como política pública que debe existir un control previo de todas las operaciones del Gobierno para que sirva de arma efectiva en el desarrollo de

los programas encomendados a cada dependencia o entidad corporativa. Conforme a dicha disposición, y como norma de control interno, los funcionarios de gobierno deben utilizar y cumplimentar los formularios y documentos establecidos por las agencias para controlar efectivamente sus operaciones.

Las situaciones señaladas en los **apartados c.1) y 2)** no permiten a la AEE mantener un control adecuado de las reparaciones a realizarse a sus vehículos oficiales. Por otro lado, limitan el alcance de auditorías externas e internas al no contar con los documentos necesarios para determinar si las operaciones se realizaron adecuadamente. Ello puede dar margen, además, para la comisión de irregularidades y que éstas no se puedan detectar a tiempo.

- 3) El 12 de mayo de 2000 visitamos un taller de mecánica privado que presta servicios a la AEE. En el mismo se mantiene una edificación donde se guardan, en la noche, los vehículos de la AEE que están en reparación. El proveedor nos informó que la edificación mencionada no estaba cubierta por su seguro de responsabilidad pública para responder por daños o pérdidas de los vehículos.

De acuerdo con las pruebas realizadas, en muchas ocasiones, los vehículos de motor enviados a reparar a talleres privados permanecen en las instalaciones de éstos por varios días y en ocasiones por semanas.

A la fecha de nuestro examen, junio de 2000, la AEE no había requerido del proveedor señalado, la obtención de la póliza de responsabilidad pública correspondiente. De acuerdo con los récords examinados, los vehículos y camiones de la AEE tienen un costo promedio entre \$17,950 y \$190,000 por unidad. Dichos vehículos son referidos al taller del proveedor frecuentemente.

En la **Ley Núm. 230** se dispone como política pública que debe existir un control previo de todas las operaciones del Gobierno para que sirva de arma efectiva en el desarrollo de los programas encomendados a cada dependencia o entidad corporativa. Conforme a dicha disposición, y como norma de control interno, en este caso, se debe verificar que todos los talleres privados donde son reparados los vehículos de la AEE, posean seguros de responsabilidad pública que cubran adecuadamente la propiedad de la agencia.

La situación comentada constituye un riesgo innecesario para la AEE al no estar adecuadamente protegida en caso de accidentes, robos o reclamaciones.

Lo comentado en los **apartados b. y c.** se atribuye, primordialmente, a que el Jefe de la División de Transportación Terrestre no protegió adecuadamente los mejores intereses de la AEE. Además, dicho funcionario no ejerció una supervisión efectiva sobre las operaciones señaladas.

En la carta del ex Director Ejecutivo éste nos informó, entre otras cosas, que:

Se solicitó al Directorado de Finanzas la asignación de presupuestos específicos para cada taller de conservación. [**Apartado a.**]

Próximamente se adquirirán programas mecanizados que le permitan a la AEE realizar análisis precisos sobre el funcionamiento y rendimiento de su flota terrestre. [**Apartado b.**]

**Véanse las recomendaciones 2., 5., 6.a y 7.a.**

### **Hallazgo 3 - Inobservancia de la reglamentación y de normas de control en la compra de piezas y servicios mediante órdenes abiertas (Blanquet Orders) y otras deficiencias en los almacenes de piezas**

- a. La AEE asigna fondos a los 25 talleres de conservación automotriz mediante un proceso de órdenes abiertas (**Blanquet Orders**) para que realicen compras locales de piezas hasta un máximo de \$2,000 y servicios de reparación hasta \$4,000, con el propósito de acelerar la

reparación de los vehículos de motor. Dichas compras se rigen por el **Procedimiento para Compras Locales y Compras por Delegación Mediante Orden Abierta (Blanquet Orders)** aprobado por la Junta de Gobierno el 18 de junio de 1998 (**Procedimiento para Compras Locales**).

De julio de 1998 a abril de 2000 la AEE asignó a los distintos talleres fondos por aproximadamente \$8 millones para los propósitos indicados. El examen de 221 órdenes abiertas por \$262,931 para la compra de servicios y piezas durante el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 1999 reveló lo siguiente:

- 1) En 12 de las órdenes abiertas (5 por ciento) por \$17,680 no se solicitaron cotizaciones a otros talleres. Solamente se solicitó precio al taller al cual se le adjudicó el servicio. En los documentos examinados no se establecía si el taller era un proveedor o representante exclusivo. Una situación similar fue señalada por la Oficina de Auditoría Interna de la AEE en su **Informe OAI del 19 de junio de 1997**.

En el **Artículo IV, Sección 12, del Procedimiento para Compras Locales** se dispone que los compradores deberán obtener, por lo menos, tres cotizaciones para las compras que se realicen con cargos a las órdenes abiertas. En el **Artículo III, Sección 44(d)**, de dicho **Procedimiento** se establece que el Auditor de Compras será responsable de verificar que las órdenes abiertas contengan un mínimo de tres cotizaciones o incluyan una explicación de las razones por las cuales no se solicitaron las mismas.

La situación señalada privó a la AEE del beneficio de obtener las mejores ofertas mediante la libre competencia entre proveedores que cumplen con los requisitos. Ello pudo dar margen a que se ejerciera favoritismo hacia determinado proveedor en perjuicio de los mejores intereses de la AEE. Además, dicha situación propicia el ambiente para que se cometan irregularidades.

- 2) En 188 de las órdenes abiertas (85 por ciento) por \$226,897 el empleado que certificó la existencia de las piezas en el almacén, aprobó la orden de compra y solicitó las cotizaciones, era el mismo que actuaba como comprador local, seleccionaba al proveedor agraciado, y certificaba la prestación de los servicios. Estas funciones resultan ser altamente conflictivas por estar concentradas en un solo empleado.

En el **Artículo IV del Procedimiento para Compras Locales** se dispone que las funciones de requisición, solicitud de cotizaciones y otorgación de órdenes de compra estarán segregadas entre distintos empleados.

La concentración de funciones de un solo empleado dentro de un mismo proceso, como en el caso señalado, impide mantener un control adecuado de las operaciones. Ello, además, puede dar margen para la comisión de irregularidades y dificulta que éstas se detecten a tiempo, con los consiguientes efectos adversos para las finanzas de la AEE.

- 3) En 211 órdenes abiertas (95 por ciento) por \$249,545, tramitadas para la reparación de vehículos en talleres privados y en las facturas correspondientes, no se incluyó información sobre la garantía que ofrecería el proveedor por los trabajos. No se nos pudo suministrar evidencia de que los supervisores de los talleres automotrices verificaran las garantías ofrecidas en dichos casos.

En el **Artículo V, Sección C(15) del Procedimiento para Enviar Vehículos Oficiales a Talleres Privados** se dispone que los supervisores de los talleres automotrices serán responsables de controlar y verificar las garantías ofrecidas por los proveedores.

La situación comentada no le permite a la AEE mantener un control efectivo sobre las garantías ofrecidas por los proveedores. Ello puede propiciar pagos indebidos, al requerir que se realicen trabajos mediante nuevas órdenes, sin considerar la garantía, con los consiguientes efectos adversos para las finanzas de la AEE.

- 4) En 56 de las órdenes abiertas (25 por ciento) por \$66,100, ni en las facturas correspondientes, se segregó el importe que correspondía al costo de la mano de obra así como al de las piezas instaladas. La AEE tampoco requirió que se incluyera dicha información. Por otro lado, en 70 facturas (32 por ciento) por \$106,224 sometidas por los proveedores, no se incluyó un desglose de las piezas instaladas en las reparaciones de los vehículos. Tampoco se indicaba si las piezas eran nuevas, usadas, originales o de reemplazo. La AEE no le requirió a los proveedores que incluyeran dicha información. Además, en 181 órdenes abiertas (82 por ciento) por \$239,759 en las cuales se requirió la instalación de piezas, no se le requirió al proveedor que conservara las piezas reemplazadas para la verificación correspondiente por empleados de la AEE. Nuestros auditores solicitaron y no se nos suministró evidencia al respecto.

En la **Ley Núm. 230** se establece como política pública que debe existir un control previo de todas las operaciones del Gobierno para que sirva de arma efectiva en el desarrollo de los programas encomendados a cada dependencia o entidad corporativa. Como parte de esto, y como norma de sana administración y de control interno las agencias que mantienen flotas terrestres deben velar por que en las órdenes tramitadas o en las facturas de los proveedores se defina el costo correspondiente a la mano de obra así como el de las piezas instaladas o reparadas. Además, se someta un desglose de las piezas instaladas y evidencia que demuestre que las mismas eran nuevas, usadas o constituían un reemplazo de las originales. Por otro lado, se debe exigir la entrega de las piezas reemplazadas para corroboración.

La situación señalada no permite a la AEE mantener un control adecuado sobre la prestación de servicios por parte de los talleres privados. Además, la priva de información valiosa para la toma de decisiones y de la evidencia necesaria para hacer reclamaciones en caso de incumplimiento en los servicios prestados.

- 5) En 122 de las órdenes abiertas (55 por ciento) por \$143,229, los empleados de la AEE que autorizaron y tramitaron las mismas no escribieron sus nombres en letra de molde o

en forma legible. Éstos acostumbran autorizar las órdenes mediante su firma personal y no definen claramente sus nombres. En la mayoría de los casos, éstos utilizaron solamente las iniciales de sus nombres y apellidos.

En la **Carta Circular OC-99-03** emitida por el Contralor de Puerto Rico el 1 de septiembre de 1998 se dispone como medida de control que los funcionarios autorizados para firmar documentos fiscales deben reflejar claramente en éstos sus nombres y puestos.

La situación señalada priva a la AEE de un mecanismo adecuado para poder identificar con rapidez a los empleados que llevan a cabo las funciones de compra, y fijar responsabilidades en caso de deficiencias en los procesos.

- 6) Los formularios **AFF 500.3-9** utilizados por la AEE para realizar las compras locales no proveen espacio para reflejar la fecha en que los compradores solicitan las cotizaciones a los distintos proveedores. Los compradores tampoco acostumbran incluir la fecha señalada al momento de solicitar las cotizaciones.

Es norma de control interno que los documentos utilizados para controlar las operaciones relacionadas con las compras, como lo son las órdenes de compra, contengan un espacio para reflejar la fecha en que son solicitadas las cotizaciones a los distintos proveedores.

La situación comentada no le permite a la AEE mantener un control efectivo de las compras locales y le priva de información necesaria para asegurar la corrección de las mismas.

- 7) Las facturas, los conduce y los demás justificantes relacionados con 40 órdenes abiertas (18 por ciento) por \$50,140 no fueron marcados con la palabra *pagado* o *cancelado* luego de efectuarse los correspondientes pagos.

Es norma de control interno que los comprobantes de pago y sus justificantes deben marcarse como *pagado* o *cancelado* luego de efectuarse el desembolso correspondiente.

La situación señalada no permite a la AEE ejercer un control adecuado sobre los pagos a sus proveedores. Además, puede dar margen a que una misma factura sea pagada varias veces, y que se cometan otras irregularidades relacionadas y que no se detecten a tiempo, con los consiguientes efectos adversos para la AEE.

b. Durante el año fiscal 1999-00 la AEE asignó a la División de Transportación Terrestre del Área de Bayamón \$850,000 para realizar compras locales. El 8 de mayo de 2000 visitamos el Taller de Minillas, adscrito al Área de Bayamón y determinamos lo siguiente:

- 1) La Secretaria del Taller, mantenía en su poder 19 facturas por servicios de reparaciones a vehículos de motor sometidas por 8 proveedores por \$3,808. Con cada una de dichas facturas se incluyó una orden de compra en blanco. Según la empleada señalada, una vez los servicios han sido prestados por los proveedores, su supervisor inmediato le entrega las facturas sometidas para pago a éstos, con una orden de compra en blanco para que sea cumplimentada. La empleada cumplimenta la orden en todas sus partes con excepción del espacio denominado **análisis de cotizaciones** el cual es utilizado para reflejar información relacionada con las cotizaciones solicitadas. Dicho espacio es cumplimentado posteriormente por su supervisor.

De acuerdo con la empleada mencionada, por uso y costumbre, el Supervisor del Taller envía los vehículos de motor a reparar y luego se cumplimentan las correspondientes órdenes de compra.

En el **Procedimiento de Compras Locales** se dispone que las órdenes de compra serán cumplimentadas y emitidas con anterioridad al recibo de los servicios o materiales.

- 2) Según nos expresara el Supervisor del Taller de Minillas, éste no solicita cotizaciones para enviar los vehículos de motor a reparar a talleres privados. A base de su experiencia, éste refiere los vehículos directamente a los talleres que entiende le ofrecerán el precio más razonable de acuerdo con el servicio a solicitarse. Una vez suministrado el servicio, éste procede a cumplimentar el espacio de *análisis de cotizaciones* en la orden de compra correspondiente. En la misma incluye el nombre de dos proveedores adicionales con el propósito de cumplir con el procedimiento de subasta y la reglamentación aplicables.

Una situación similar fue señalada por la Oficina de Auditoría Interna de la AEE en su **Informe OAI del 19 de julio de 1997.**

En la **Sección 4 del Procedimiento de Compras Locales** se dispone que los compradores locales deberán obtener, como mínimo, tres cotizaciones de proveedores distintos para tramitar las órdenes abiertas.

Las situaciones comentadas en los **apartados b.1) y 2)** no le permiten a la AEE mantener un control adecuado sobre las compras de piezas y servicios. Además, la privan del beneficio de obtener las mejores ofertas mediante la libre competencia entre proveedores. Ello también da margen para que se ejerza favoritismo hacia un proveedor en particular en perjuicio de los mejores intereses de la AEE y promueve la comisión de irregularidades.

Las situaciones comentadas en los **apartados a. y b.** son indicativas de que el Jefe de la División de Transportación Terrestre y demás funcionarios que intervinieron en las operaciones señaladas se apartaron de las disposiciones reglamentarias aplicables. Además, a la ausencia de una supervisión adecuada sobre dichas operaciones.

En la carta del ex Director Ejecutivo éste nos informó, entre otras cosas, que:

Se establecerán los controles necesarios para corregir las deficiencias señaladas en este **Hallazgo**.

**Véanse las recomendaciones 2., 6.b. y 7.a al f.**

**Hallazgo 4 - Incumplimiento de ley y desviaciones de la reglamentación relacionada con los almacenes de piezas y el control y despacho de combustibles**

a. Los Talleres de Conservación Automotriz de la AEE cuentan con almacenes para las piezas de repuesto que se utilizan en la reparación de los vehículos de motor. Durante abril y junio de 2000 visitamos los almacenes de Caguas y Bayamón y determinamos lo siguiente:

1) Los encargados de los almacenes utilizan el formulario **AEE 300.5-11** para realizar los despachos de piezas y materiales del almacén. El examen de 34 de dichos formularios emitidos del 26 de enero al 19 de abril de 2000 por \$5,723 reveló que:

- De los 34 formularios, 33 (97 por ciento) no contenían la firma del Supervisor del taller autorizando el despacho de las piezas.
- En ninguno de los 34 formularios se incluyó el número de la tablilla del vehículo de motor donde se instalarían las piezas.
- En 31 de éstos (91 por ciento) no se incluyó la marca y el modelo del vehículo de motor.

Además, los formularios mencionados no estaban prenumerados. El Encargado del Almacén numera los mismos al realizar los despachos.

Situaciones similares a las comentadas fueron señaladas por la Oficina de Auditoría Interna de la AEE.

En el **Procedimiento para Registrar Firmas al Personal Autorizado a Retirar o Transferir Materiales de Almacén** aprobado por el Director Ejecutivo el 5 de febrero de 1991, se dispone que los supervisores de los usuarios del almacén firmarán y autorizarán los formularios para el retiro o despacho de piezas y materiales del almacén. Por otro lado, el formulario **AEE 300.5-11** provee espacio para que se registre en el mismo el número de la tablilla, así como la marca y el modelo del vehículo de motor en que se instalarán las piezas. Además, es norma de control interno que los formularios estén prenumerados.

- 2) Los almacenes de piezas de Caguas y Bayamón contaban con un inventario aproximado de 755 y 870 tipos de piezas y materiales para vehículos por \$221,283 y \$278,848, respectivamente.

Realizamos un inventario físico de 24 tipos de piezas de vehículos con un valor de \$7,598. Determinamos que en 8 de los casos (33 por ciento) por \$967, la cantidad de las piezas en existencia eran mayores que los balances registrados en el tarjetero de inventario perpetuo. Las diferencias fluctuaron entre 1 y 23 unidades. Los funcionarios de la AEE no pudieron informarnos las causas de estas diferencias.

Una situación similar fue señalada por la Oficina de Auditoría Interna de la AEE mediante los **Informes OAI del 9 de febrero, 16 de agosto y 7 de septiembre de 1999**.

En el **Artículo IV del Procedimiento para Procesar los Ajustes de Inventarios en los Almacenes** aprobado por el Director Ejecutivo de la Autoridad el 14 de marzo de 1990, se dispone que el Encargado del Almacén será responsable de registrar las entradas y

despachos de los materiales y piezas y mantener los balances correctos en los tarjeteros de inventario perpetuo.

Las situaciones señaladas en los **apartados a.1) y 2)** no permiten a la AEE mantener un control adecuado sobre el despacho e inventario de las piezas y materiales en sus almacenes. Además, propician el ambiente para la comisión de irregularidades.

- b. La AEE cuenta con tanques terrestres y soterrados para el almacenamiento de gasolina y diesel con capacidad entre 2,000 y 10,000 galones cada uno en 14 de sus talleres de conservación automotriz. Dichos tanques se utilizan para suplir combustible a los vehículos oficiales de la AEE manualmente.

En junio de 2000 nuestros auditores visitaron el Taller de Minillas el cual mantiene tanques para el despacho de gasolina y diesel. Del 1 de julio de 1999 al 30 de junio de 2000 la AEE adquirió 15,000 galones de gasolina y 17,000 de diesel con un costo de \$18,595 y \$18,156, respectivamente, para dicho Taller.

El examen realizado sobre los procesos de control y distribución de los combustibles reveló lo siguiente:

- 1) Al 30 de junio de 2000 la AEE no había establecido un procedimiento escrito para el despacho manual de combustible en los talleres de ésta. Éste debe contener entre otros controles, disposiciones sobre los funcionarios o empleados autorizados a utilizar los servicios, formularios a utilizarse, registros para reflejar las operaciones y la toma de inventarios físicos, periódicos y anuales.

En la **Ley Núm. 83** se establece que es responsabilidad de la AEE adoptar reglas para la administración y funcionamiento de ésta. Además, en el **Reglamento Interno** se delega en el Director Ejecutivo la facultad de establecer y adoptar aquellas reglas,

reglamentos y directrices que sean necesarios y propios para la administración y operación de la Autoridad.

- 2) De acuerdo con la información obtenida y los documentos examinados las oficinas de Propiedad, Auditoría Interna u otras oficinas de la AEE no realizan inventarios físicos, periódicos o anuales de los combustibles existentes en los distintos talleres.

El empleado que tiene a su cargo el control y despacho de los combustibles del Taller de Minillas nos informó que realiza inventarios físicos de los combustibles una o dos veces al mes. El resultado de dicho inventario es incluido en la **Forma AFF-300.5-4 (Informe Diario de Gasolina y Aceite de Vehículos de Motor)** la cual se utiliza para registrar los despachos diarios de combustible. El inventario tomado por el empleado señalado no es verificado ni aprobado por un empleado con funciones de supervisor, que no esté relacionado con el despacho de combustibles.

- 3) Según señaláramos anteriormente, los despachos de combustible son registrados en la **Forma AFF-300.5-4**. Examinamos 17 formularios cumplimentados durante el período de enero a junio de 2000, mediante los cuales se despacharon 4,162 galones de diesel con un valor aproximado de \$4,314, y determinamos lo siguiente:

- Los 17 formularios (100 por ciento) no estaban prenumerados. El encargado de realizar los despachos tampoco numera los mismos al utilizarlos.
- Ninguno de los formularios contenía, en el espacio provisto, la firma del empleado que efectuó el despacho del combustible.
- Cinco de éstos (29 por ciento) no contenían la firma del empleado que recibió el combustible. En éstos se despacharon 72 galones con un costo de \$75.

- El formulario no provee un espacio para indicar la fecha en que se realizan los despachos.
- 4) El empleado encargado de los despachos acostumbra registrar en la **Forma AFF-300.5-4** los balances del inventario periódico tomado. El balance obtenido es restado de los balances o las existencias anteriores para establecer los galones de combustible despachados en un período específico.

Nuestros auditores determinaron que en tres de las **Formas AFF-300.5-4** (18 por ciento) el total de la gasolina despachada durante el día, era menor que la cantidad reflejada por el empleado de la AEE al realizar el cuadro del inventario periódico. Las diferencias fueron de 42, 88 y 404 galones, en cada caso, con un costo total aproximado de \$553. En otro de los casos, el balance diario despachado era mayor que el balance reflejado en el cuadro del inventario por 30 galones con un costo de \$31.

En la **Ley Núm. 230** se establece como política pública que exista un control previo de todas las operaciones del Gobierno para que sirva de arma efectiva en el desarrollo de los programas encomendados a cada dependencia o entidad corporativa. Conforme a ello, y como norma de control interno y de sana administración, las agencias deben realizar inventarios físicos periódicos de sus activos, compararlos con los registros y determinar las causas de cualquier diferencia. Esto para tomar medidas correctivas prontamente. Dichos inventarios deben ser registrados en documentos o formularios oficiales y verificados y certificados por personal ajeno al control de éstos. Además, los formularios utilizados para evidenciar transacciones fiscales, como lo son los de despacho de combustible, deben estar prenumerados, contener las firmas de los empleados que realizan los despachos y los que reciben los combustibles así como la fecha en que se realiza cada transacción. Éstos deben reflejar correctamente el resultado de las operaciones de la agencia.

Las situaciones señaladas en el **Apartado b.1) al 4)** le impiden a la AEE mantener un control adecuado de los procesos de compra, despacho y toma de inventario de los combustibles. Además, propician el ambiente para la comisión de errores e irregularidades y que éstos no se puedan detectar a tiempo, con los consiguientes efectos adversos para las finanzas de la AEE.

Las situaciones comentadas en los **apartados a.1) y 2) y b.2) al 4)** se atribuyen primordialmente a falta de supervisión efectiva por parte del Jefe de la División de Transportación Terrestre y demás funcionarios a cargo de las operaciones de los talleres de mecánica de la AEE. Además, dichos funcionarios no cumplieron con las disposiciones reglamentarias aplicables. Lo señalado en el **Apartado b.1)** es indicativo de que el Director Ejecutivo no cumplió con su deber de establecer las normas y los procedimientos necesarios para regular las operaciones relacionadas con el despacho manual de combustibles.

En la carta del ex Director Ejecutivo éste nos informó, entre otras cosas, que:

Se están tomando medidas para corregir las situaciones señaladas en este **Hallazgo**.

**Véanse las recomendaciones 1., 2., 7.a. y g. al i.**

#### **Hallazgo 5 - Desviaciones de la reglamentación e incumplimiento de disposiciones de un contrato para la compra de piezas de vehículos de motor**

- a. El 12 de agosto de 1996 la AEE adjudicó la subasta número RFP20417 a una compañía para el suministro de piezas de automóviles hasta un máximo de \$2,000,000. El 2 de abril de 1997 se expidió una orden de compra a favor de dicha compañía la cual estaría vigente hasta el 31 de diciembre de 1999.<sup>3</sup> Dicha orden de compra constituyó el contrato entre las

---

<sup>3</sup> Una orden de compra similar a la señalada fue formalizada por la AEE el 15 de mayo de 1996 con otra compañía para la compra de piezas de equipo hidráulico.

partes y podría ser revocado por un año adicional. De enero de 1998 a junio del 2000 la AEE le efectuó pagos a la compañía por \$1,750,525. El examen realizado reveló lo siguiente:

- 1) En los documentos examinados no se localizó evidencia de que la orden de compra así como los términos incluidos en la misma fueran referidos para la evaluación del Consultor Jurídico de la AEE o su representante autorizado.

En el **Artículo 13 del Reglamento Interno de la Autoridad** se dispone que el Consultor Jurídico será responsable de la supervisión general de los contratos que formalice la AEE.

La situación señalada privó al Consultor Jurídico de examinar las cláusulas y condiciones del contrato y determinar si éstas protegían adecuadamente los mejores intereses de la AEE.

- 2) La orden de compra cubriría compras hasta un máximo de \$2,000,000. La orden no fue firmada ni aprobada por el Director Ejecutivo de la AEE.

En las **Normas sobre Niveles de Aprobación de Documentos** aprobadas por el Director Ejecutivo el 13 de diciembre de 1993, según enmendadas, se dispone que toda compra directa, subasta o contrato para la compra de piezas de repuesto sobre \$200,000 requerirá la aprobación previa de dicho funcionario.

La situación señalada denota falta de supervisión por parte del Director Ejecutivo en lo pertinente a la transacción mencionada y no se tiene evidencia escrita de la participación de dicho funcionario en la misma. Además, no permite mantener un control efectivo sobre las compras de piezas para la flota de vehículos de la AEE.

- 3) La orden de compra y los demás documentos que constituyeron el acuerdo entre las partes no fueron firmados por un representante de la compañía. Ello, era necesario para

ratificar los términos de la negociación. En la orden de compra tampoco se reflejó el número de seguro social patronal del proveedor.

En el **Memorando Circular Núm. 07-93** emitido por el Secretario de la Gobernación el 8 de marzo de 1993 se dispone que todo contrato debe estar debidamente firmado por las partes que establecen los acuerdos. Se dispone, además, que en los mismos se debe incluir el número de seguro social patronal o individual de la parte contratada.

La situación señalada no le permite a la AEE mantener un control efectivo sobre los contratos para la compra de piezas de vehículos. Además, la priva de información valiosa para la toma de decisiones y fijar responsabilidades en caso de reclamaciones por incumplimiento.

- 4) De acuerdo con lo estipulado en la orden de compra, la compañía facturaría las piezas a la AEE a base de la siguiente fórmula:  $[\text{Dealer Net} + 40\% = \text{Precio de Lista} - 44\% \text{ Descuento}]$ . El proveedor suministró a la AEE una lista de las piezas con el costo final de las mismas.

Examinamos 12 facturas por \$15,759 sometidas por la compañía durante el período de mayo de 1997 a enero de 2000. Mediante las mismas se suplieron 50 tipos distintos de piezas. Las pruebas realizadas revelaron lo siguiente:

- a) De los 50 tipos de piezas 35 (70 por ciento) por \$10,572 no estaban incluidos en la lista presentada por la compañía.

En la orden de compra se dispuso que la compañía no podría suplir piezas que no estuvieran especificadas en la lista de precios.

- b) Para 12 de los tipos de piezas facturadas (24 por ciento) por \$1,778, el costo reclamado por la compañía era mayor que el establecido por ésta en la lista de precios. La variación en costo fluctuó entre \$0.42 y \$312 por unidad, para un total de \$446 pagado en exceso.

En la orden de compra se dispuso que la compañía facturaría las piezas a la AEE a base del precio estipulado en la lista que sometió.

Las situaciones señaladas en el **Apartado a.4)** no le permiten a la AEE mantener un control adecuado en la compra de piezas de vehículos de motor. Además, provocó que se efectuaran pagos en exceso por \$446 en la muestra seleccionada para examen.

Las situaciones señaladas son indicativas de que el Jefe de la División de Transportación Terrestre y demás funcionarios a cargo del proceso de compras de piezas de vehículos de motor no cumplieron con las disposiciones reglamentarias aplicables. Éstos no protegieron los mejores intereses de la AEE. Además, el Director de Finanzas no realizó una preintervención adecuada de los documentos relacionados.

En la carta del ex Director Ejecutivo éste nos informó, entre otras cosas, que:

La AEE no acostumbra enviar las órdenes de servicios para la evaluación del Consultor Jurídico. [**Apartado a.1)**]

La requisición correspondiente a la orden de compra señalada había sido previamente aprobada por éste. [**Apartado a.2)**]

Se están tomando medidas para corregir las deficiencias señaladas en el **Apartado a.3) y 4).**

Consideramos las alegaciones del ex Director Ejecutivo, pero determinamos que el **Hallazgo** prevalece.

**Véanse las recomendaciones 2., 6.c. y 8.**

**Hallazgo 6 – Inobservancia de la reglamentación relacionada con el reclamo del pago de multas de tránsito**

- a. La División de Transportación Terrestre de la AEE tiene a su cargo, entre otras funciones, la renovación de los derechos de licencia (marbetes) para los vehículos oficiales. Además, gestiona el recobro de las multas impuestas a los empleados de la AEE por incurrir en violaciones a la Ley de Tránsito mientras utilizan vehículos oficiales. Para ello, se produce el **Informe Multas no Pagadas por Empleados**.

Examinamos dicho **Informe** correspondiente de septiembre de 1999 a mayo de 2000 mediante el cual se pagaron \$3,571 por 199 multas al Departamento de Transportación y Obras Públicas y determinamos lo siguiente:

- De las 199 multas, 149 (75 por ciento) por \$2,659 no habían sido recobradas de los empleados relacionados, debido a que las oficinas regionales de la AEE no sometieron la evidencia requerida a la División de Transportación Terrestre. Esto aún cuando habían transcurrido entre 105 a 354 días con posterioridad a la fecha de la notificación.
- Trece multas (7 por ciento) por \$315 no habían podido ser recobradas porque no se había identificado a los empleados que utilizaron los vehículos de motor para la fecha en que se expidieron los boletos. Esto, no empece a que habían transcurrido entre 135 y 336 días con antelación a la fecha de nuestro examen.

- Veintinueve multas (15 por ciento) por \$447 fueron referidas a los empleados que cometieron la infracción, pero éstos no habían efectuado el pago correspondiente. Esto, a pesar de que habían transcurrido entre 43 y 507 días desde la fecha de la notificación. La AEE no había realizado gestiones adicionales para el cobro de las deudas señaladas.

Situaciones similares a las señaladas fueron comentadas en nuestro **Informe de Auditoría CP-97-19 del 30 de junio de 1997**.

No encontramos evidencia de que los supervisores de los empleados mencionados hicieran las gestiones correspondientes para el cobro de las multas.

En el **Procedimiento para el Control y Cobro de Cuentas Misceláneas de Empleados** aprobado por el Director Ejecutivo el 15 de junio de 1983, se establece que cada Supervisor es responsable de controlar, dar seguimiento y exigir al empleado que pague las facturas de cuentas misceláneas.

Las situaciones comentadas le han impedido a la AEE recobrar prontamente, de sus empleados, las multas pagadas por ésta por infracciones a las leyes de tránsito.

La situación señalada es indicativa de que el Jefe de la División de Transportación Terrestre y los supervisores a cargo de gestionar el cobro de multas no cumplieron con las disposiciones reglamentarias aplicables. Además, dichos funcionarios no ejercieron una supervisión efectiva sobre el proceso mencionado.

En la carta del ex Director Ejecutivo éste nos informó, entre otras cosas, que:

Se está preparando un procedimiento para controlar el trámite de multas de tránsito. **[Apartado a.]**

**Véanse las recomendaciones 2. y 7.j.**

**ANEJO 1**

**AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE PUERTO RICO**

**MIEMBROS DE LA JUNTA DE GOBIERNO QUE ACTUARON  
DURANTE EL PERÍODO AUDITADO**

| <b>NOMBRE</b>                    | <b>CARGO</b>                                 | <b>PERÍODO</b> |              |
|----------------------------------|--|----------------|--------------|
|                                  |  | <b>DESDE</b>   | <b>HASTA</b> |
| Ing. Luis M. García Passalacua   | Presidente                                   | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Dr. Sergio L. González Quevedo   | Miembro                                      | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Dr. Modesto Iriarte Beauchamp    | "  | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Lic. José A. Bechara Bravo       | "  | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Lic. Roberto Fuertes Thillet     | "  | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Ing. José A. Fernández Polo      | "  | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| CPA Donald J. Kevane O'Neill     | "  | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| CPA Héctor Vázquez Muñiz         | Miembro Representante<br>del Interés Público | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Dr. Zoilo López Nieves           | "  | 6 sep. 99      | 31 dic. 99   |
| Sr. Julio C. Laracuenta González | "  | 1 ene. 98      | 15 sep. 99   |
| Ing. Julio Negroni Arizmendi     | Asesor                                       | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Lic. Heydsha M. Eckert de Colón  | Secretaria                                   | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |

**ANEJO 2**

**AUTORIDAD DE ENERGÍA ELECTRICA DE PUERTO RICO**

**FUNCIONARIOS PRINCIPALES QUE ACTUARON DURANTE EL PERÍODO AUDITADO**

| <b>NOMBRE</b>                  | <b>CARGO</b>   | <b>PERÍODO</b> |              |
|--------------------------------|--|----------------|--------------|
|                                |  | <b>DESDE</b>   | <b>HASTA</b> |
| Ing. Miguel A. Cordero         | Director Ejecutivo                                       | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Lic. Juan Villafañe López      | Director de Asuntos Jurídicos                            | 13 ene. 98     | 31 dic. 99   |
| Ing. Roberto Volckers Esteves  | Director de Sistema Eléctrico                            | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Ing. Jorge L. Bauzó Álamo      | Director de Transmisión y<br>Distribución                | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Ing. Frank Fernández Flores    | Director de Ingeniería                                   | 27 jun.99      | 31 dic. 99   |
| Ing. Ronald Hopgood Santaella  | Director de Ingeniería                                   | 1 ene. 98      | 26 jun. 99   |
| Sr. Héctor Bezares Fernández   | Director de Servicio al Cliente                          | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Ing. Ángel Luis Rivera Santana | Director, Planificación y<br>Protección Ambiental        | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Sr. Martín V. Arroyo Feliciano | Director de Finanzas                                     | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Ing. Edgardo L. Torres Rivera  | Director del Directorado de<br>Servicios Administrativos | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Ing. César I. Aldarondo Vélez  | Jefe, División de Suministros                            | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Lic. Astrid Ileana Rodríguez   | Directora de Recursos Humanos                            | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Ing. William Cobb Betancourt   | Presidente del Comité<br>Permanente de Subastas          | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |
| Ing. Juan J. Rovira Rivera     | Jefe, División de Transportación<br>Terrestre            | 1 ene. 98      | 31 dic. 99   |