

INFORME ESPECIAL OC-24-28

16 de enero de 2024



Resultado de la evaluación de los procesos de selección, contratación, permisos y supervisión de trabajos en el Muelle 2 de la Antigua Base Naval Roosevelt Roads en Ceiba y en el Muelle Mosquito en Vieques contratados por la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipios
(Unidad 3136 – Auditoría 14392)

Contenido

RESULTADOS	2
1 - ACCIONES IRREGULARES POR PARTE DE UN FUNCIONARIO DE LA ATM Y DE COMPAÑÍAS DE CONSTRUCCIÓN EN LA CONTRATACIÓN DE LOS TRABAJOS REALIZADOS EN LOS MUELLES DE CEIBA Y VIEQUES	2
2 - PAGOS INDEBIDOS E IRREGULARIDADES RELACIONADAS CON LOS DESEMBOLSOS DEL PROYECTO	5
3 - DESEMBOLSOS DE FONDOS PÚBLICOS SIN UTILIDAD POR TRABAJOS REALIZADOS EN LOS MUELLES DE CEIBA Y VIEQUES	7
4 - TRABAJOS COMENZADOS EN LOS MUELLES DE CEIBA Y VIEQUES SIN TENER LOS PERMISOS DE CONSTRUCCIÓN; UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE LOS MUELLES DE CEIBA Y VIEQUES SIN TENER EL PERMISO DE USO; Y UTILIZACIÓN DE GENERADORES ELÉCTRICOS EN VIOLACIÓN DE PERMISO	8
5 - DESEMBOLSOS POR LA REMEDIACIÓN PARA LA ESTABILIZACIÓN DE LOS TERRENOS EN EL MUELLE DE CEIBA, INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO DE SERVICIOS PROFESIONALES, Y CONTRATO DE ACCESO Y USO DE LAS INSTALACIONES EN EL MUELLE DE CEIBA NO REGISTRADO	10
COMENTARIO ESPECIAL	13
REFERIDO POR CONDUCTA ÉTICA DE UN ABOGADO DE LA ATM	13
RECOMENDACIONES	15
INFORMACIÓN SOBRE LA UNIDAD AUDITADA	15
CONTROL INTERNO	16
ALCANCE Y METODOLOGÍA	16
ANEJO 1 - DIAGRAMA DE COMUNICACIONES DEL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA ATM Y DE LA COMPAÑÍA A ANTES DE LA APROBACIÓN DE LA RESOLUCIÓN 2018-02	17
ANEJO 2 - DIAGRAMA DE RELACIONES ENTRE LAS COMPAÑÍAS A, B Y C	18
ANEJO 3 - TRABAJOS EN ESTACIONAMIENTOS EN EL MUELLE EN CEIBA SIN UTILIDAD	19
ANEJO 4 - TRABAJOS REALIZADOS EN EL MUELLE MOSQUITOS EN VIEQUES SIN UTILIDAD	20
FUENTES LEGALES	22

A los funcionarios y a los empleados de la ATM, les exhortamos a velar por el cumplimiento de la ley y la reglamentación aplicables, y a promover el uso efectivo, económico, eficiente y ético de los recursos del Gobierno en beneficio de nuestro Pueblo. Les agradecemos la cooperación que nos prestaron durante nuestra investigación.

Aprobado por:



Oficina del Contralor de Puerto Rico

Hicimos una investigación de los procesos de selección, contratación, permisos y supervisión de trabajos en el Muelle 2 de la Antigua Base Naval Roosevelt Roads en Ceiba (Muelle de Ceiba) y en el Muelle Mosquito en Vieques (Muelle de Vieques) contratados por la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipios (ATM). Hicimos la misma a base de la facultad que se nos confiere en el Artículo III, Sección 22 de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, y en la *Ley Núm. 9 del 24 de julio de 1952*, según enmendada. El resultado de la investigación está disponible en nuestra página en Internet: www.ocpr.gov.pr.

Resultados

1 - Acciones irregulares por parte de un funcionario de la ATM y de compañías de construcción en la contratación de los trabajos realizados en los muelles de Ceiba y Vieques

La ATM debe hacer subasta o solicitud de propuestas para todo contrato de obra y servicios, excepto servicios personales; y toda compra que efectúe, incluidos los contratos para la construcción y el mantenimiento de las instalaciones de tránsito marítimo; que excedan los \$25,000. Además, debe adoptar reglamentos que rijan dichos procesos; y emitir los avisos de subasta con antelación a la fecha de apertura de los pliegos de subasta, para que pueda proveer la información adecuada y la oportunidad de licitar.

La celebración de subastas o solicitud de propuestas no es necesaria cuando la suma estimada para la adquisición u obra no exceda de \$25,000 y cuando se trate de una compra de emergencia, la cual requiera la entrega inmediata de materiales, efectos y equipos, o la prestación de servicios.

Todo contrato, combinación en forma de *trust* o en otra forma, o conspiración con el fin de restringir irrazonablemente los negocios o el comercio en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico o en cualquier sector de este, se declararán ilegales y toda persona que haga tales contratos o se comprometa en tales combinaciones o conspiraciones incurrirá en delito menos grave¹.

Cuando una corporación o entidad legal viole cualquiera de las disposiciones de la *Ley Núm. 77 de 25 de junio de 1964, Ley para prohibir las prácticas monopolísticas*²; los directores, oficiales, síndicos, administradores o agentes de dicha corporación o entidad legal que hayan autorizado, ordenado o cometido los actos constitutivos de tal violación, también estarán sujetos, en su carácter personal, a las penalidades especificadas

Criterios

Artículo 11(a) y (b) de la *Ley 1-2000*;
Resolución 2018-02 [Apartado b.]

Criterio

Artículos 2, 3(a), 4 y 9 de la *Ley Núm. 77*
[Apartados del a. al f.]

¹ El Tribunal Supremo ha establecido que son 3 los requisitos que se tienen que establecer para demostrar una infracción a esta disposición: (1) debe existir algún contrato, combinación o conspiración entre dos o más entidades separadas, (2) el cual restringe irrazonablemente los negocios o el comercio, (3) en Puerto Rico o en cualquier sector de este. [*Pressure Vessels of Puerto v. Empire Gas de P.R. Progasco, Inc.*, 137 DPR 497, 509 (1994)].

² El Tribunal Supremo ha definido el concepto de monopolización ilegal como la posesión de poder monopolístico (el poder para controlar precios o excluir la competencia) acompañado de un elemento de deliberación, esto es, una intención general o propósito de adquirir, usar, mantener o preservar este poder. Por lo que la monopolización se da cuando se tiene la intención de tener, adquirir, usar o mantener el poder para controlar los precios y limitar la competencia. [*Pressure Vessels of Puerto v. Empire Gas de P.R. Progasco Inc.*, 137 DPR 497, 512 (1994)].

para esta, pero en tal caso, aunque la pena de prisión señalada les será aplicable, la multa no será menor \$2,500 ni mayor de \$25,000.

Entre los actos que se consideran métodos injustos de competencia, están los siguientes: acuerdos o combinaciones entre competidores para fijar, aumentar, rebajar, mantener, crear una uniformidad sustancial o interferir con los precios de un producto; acuerdos o combinaciones entre competidores o competidores y productores para dividirse clientes o territorios; y utilizar cualquier tipo de representación que sirva para crear la impresión de que se le está dando la oportunidad al cliente de adquirir el producto bajo condiciones favorables, cuando en la realidad no es así.

Los documentos fiscales deben conservarse y archivarlos en forma tal que se puedan localizar, identificar y poner a la disposición del Contralor de Puerto Rico, o de cualquier otro funcionario autorizado por ley, con prontitud y en la forma deseada.

El 15 de junio de 2018 la Junta de Directores de la ATM (Junta) emitió la *Resolución 2018-02*, en la cual decretó un estado de emergencia respecto al servicio de transporte marítimo a las islas municipio de Vieques y Culebra, y autorizó al entonces secretario de Transportación y Obras Públicas (secretario de Transportación) y presidente de la Junta, a solicitar propuestas y a contratar, con fondos estatales del servicio de transporte, bajo los términos y las condiciones que estimara convenientes.

A mediados³ de junio de 2018, los representantes de las compañías A, B, y C, dedicadas a la construcción, participaron de una reunión convocada y dirigida por el entonces director ejecutivo. En dicha reunión, este explicó los trabajos a realizarse en Ceiba, con el propósito de que presentaran una propuesta y la enviaran **a su correo electrónico personal**.

Mediante carta del 22 de junio de 2018, el entonces director ejecutivo presentó una solicitud de autorización al entonces secretario de Transportación para la contratación de la Compañía A para la mudanza de las instalaciones del Muelle de Fajardo al de Ceiba, y la habilitación del Muelle de Vieques.

En el mismo documento, el secretario de Transportación autorizó al entonces director ejecutivo a contratar a la Compañía A por \$831,410, por ser el licitador más económico. En dicha solicitud se incluyó información sobre las propuestas recibidas de cuatro compañías de construcción⁴, que fluctuaban entre \$831,410 y \$1,130,775.

El examen realizado de la selección y contratación de la compañía para realizar los trabajos reveló que el entonces director ejecutivo de la ATM y los representantes de las compañías A, B y C realizaron actos que interfirieron con la libre competencia. Esto, para aparentar haber realizado un proceso de solicitud y evaluación de propuestas conforme a las leyes y los reglamentos aplicables. El entonces director ejecutivo de la ATM, las

Criterio

Artículo III del *Reglamento Sobre Competencia Justa* [Apartados del a. al f.]

Criterio

Artículo VIII-D del *Reglamento 23* [Apartado g.]

³ Ante la ausencia de una minuta de la reunión celebrada, no pudimos establecer la fecha precisa.

⁴ Un representante de la Compañía C indicó a nuestros auditores que no vio a representantes de la Compañía D en la reunión de junio de 2018.

Estas comunicaciones fueron realizadas antes de que existiera una declaración de emergencia y una autorización para la mudanza del Muelle de Fajardo a Ceiba.

compañías A, B y C, y sus representantes pudieron ser responsables en su carácter personal por las violaciones a los artículos 2 y 4 de la *Ley Núm. 77*, entre otras cosas, según se indica:

- a. Del 9 al 14 de mayo de 2018, entre 32 y 37 días previo a la aprobación de la *Resolución 2018-02*, el entonces director ejecutivo de la ATM y la Compañía A intercambiaron correos electrónicos relacionados con el proyecto de mudanza de las instalaciones del Muelle de Fajardo al de Ceiba. Estos correos electrónicos incluyeron la solicitud de información del predio del terreno en Ceiba, la información sobre el alcance de los trabajos en Fajardo, las fotos del terminal de Fajardo y del área de Roosevelt Roads, y la información de visitas a Ceiba y Fajardo. **[Anejo 1]**
- b. El 12 de junio de 2018, tres días previo a la aprobación de la *Resolución 2018-02*, las compañías A y B enviaron sus propuestas al correo electrónico personal del entonces director ejecutivo de la ATM.
- c. Mediante correo electrónico del 13 de junio de 2018, la Compañía A envió la propuesta de la Compañía D a un empleado de un subcontratista del proyecto.
- d. La ATM no publicó una solicitud de propuesta oficial ni los detalles del proyecto para los trabajos a realizarse en los muelles de Ceiba y Vieques. Esto, para proveer el conocimiento adecuado y garantizar un proceso competitivo. Un representante de la Compañía B indicó a nuestros auditores que tuvo conocimiento de los trabajos a realizarse en Ceiba, en el Capitolio.
- e. La Compañía A fue la única que incluyó en su propuesta los trabajos en Vieques. El 5 y 26 de agosto de 2021 dos representantes de las compañías B y C indicaron a nuestros auditores que la ATM no le suministró información de los trabajos específicos que iban a realizar en Vieques. Por lo que los trabajos incluidos en las propuestas no eran comparables entre sí.
- f. Los representantes de las compañías se conocían, según se indica: **[Anejo 2]**
 - 1) La Compañía C trabajó como subcontratista de la Compañía A en el proyecto de Ceiba.
 - 2) El representante de la Compañía B trabajó como subcontratista de otra compañía, quien era subcontratista de la Compañía A en el proyecto en Ceiba.
 - 3) Las compañías A, C y D coincidieron como contratistas en trabajos realizados a una entidad gubernamental.

Efectos

Personas y compañías de construcción obtuvieron ventaja competitiva indebida que afectaron el bienestar del pueblo. La

Compañía A obtuvo el beneficio perseguido, el contrato y un desembolso por \$2,596,791.

El entonces director ejecutivo, las compañías de construcción y sus representantes pudieron haber incurrido en violaciones a la *Ley Núm. 77* y al *Reglamento Sobre Competencia Justa*, entre otras disposiciones.

[Apartados del a. al f.]

Causas: El entonces director ejecutivo de la ATM, junto a tres compañías y sus representantes, realizaron actos dirigidos a controlar la contratación e interferir con la libre competencia de los servicios relacionados con los trabajos en los muelles de Ceiba y Vieques.

El entonces secretario de Transportación delegó, de manera verbal, en el entonces director ejecutivo la solicitud de propuestas y la contratación, y no supervisó sus actuaciones. **[Apartados del a. al f.]**

- g. En la carta del 22 de junio de 2018, el entonces director ejecutivo indicó que se recibieron propuestas de cuatro compañías de construcción. Sin embargo, entre el 30 de agosto y el 6 de septiembre de 2019, la entonces directora ejecutiva, el entonces secretario de la Junta y el entonces secretario de Transportación indicaron a nuestros auditores que, luego de una búsqueda rigurosa en los archivos de la ATM, no se desprenden las propuestas originales; no cuentan con estas; y no obran las referidas propuestas en los expedientes de la oficina en el Departamento de Transportación y Obras Públicas⁵.

Causa: El entonces presidente de la Junta y el entonces director ejecutivo no cumplieron las responsabilidades administrativas ni con la reglamentación relacionada con el archivo de los documentos. **[Apartado g.]**

2 - Pagos indebidos e irregularidades relacionadas con los desembolsos del proyecto

El 18 de julio de 2018 el entonces director ejecutivo y la Compañía A formalizaron un contrato por \$831,140⁶ para los trabajos en los muelles de Ceiba y Vieques. En dicho contrato se requirió al contratista realizar los servicios descritos en la propuesta de servicios remitida el 7 de junio de 2018⁷; cumplir con todas las leyes, las ordenanzas y los reglamentos; ejecutar los trabajos y servicios; y proveer todos los materiales, los equipos y la mano de obra requeridos por la ATM, para llevar a cabo los servicios solicitados. Dichos servicios incluyeron el diseño y la preparación de los documentos de construcción.

Los contratos deben indicar de forma precisa cuáles son los servicios o las obligaciones que el gobierno requiere. Los servicios que se contraten tienen que estar descritos detalladamente en el texto del contrato.

La ATM debe suministrar toda la información disponible que describa el proyecto, incluidas las características físicas, los límites legales y la ubicación de los servicios de agua potable y energía eléctrica. Además, cuando los documentos del contrato especifiquen el uso de métodos, técnicas o procedimientos de construcción, estos deben ser utilizados, excepto que el representante del dueño autorice otros.

Del 17 de septiembre al 31 de diciembre de 2018, la ATM y la Compañía A formalizaron 3 enmiendas al contrato para aumentar su importe a \$2,549,051⁸.

Efecto

Nuestros auditores no pudieron examinar las propuestas originales de las cuatro compañías de construcción para evaluar el proceso de contratación de los trabajos en los muelles de Ceiba y Vieques. **[Apartado g.]**

Recomendaciones de la 5 a la 8

Criterio

Artículo 1 del contrato

Criterio

Artículo 3.G de la *Ley 237-2004*

Criterio

Secciones 5.2.1 y 6.1.1.1.1 de las *Condiciones Generales*

⁵ La propuesta de la Compañía A fue identificada junto con el contrato. Copia de la propuesta de la Compañía B fue suministrada por un representante de esta, y la propuesta de la Compañía D fue encontrada en los correos electrónicos de la Compañía A. No se obtuvo la propuesta de la Compañía C.

⁶ A pesar de que la propuesta fue por \$831,410, el contrato se formalizó por \$831,140.

⁷ En dicha propuesta se incluyeron trabajos relacionados con hormigón, instalación de generadores, construcción de verjas, limpieza de terreno y construcción de un área de estacionamiento.

⁸ En dichas enmiendas se añadieron y eliminaron trabajos del proyecto.

El jefe de Finanzas a cargo de la Sección de Pagos es responsable de que todos los documentos procesados para pago cumplan con todas las condiciones necesarias para garantizar la propiedad, corrección y legalidad de los documentos. Además, debe asegurarse de que la *Solicitud y Comprobante Desembolsos Especiales* y las certificaciones de pago a los contratistas contengan todas las firmas necesarias antes del trámite del pago.

Del 26 de julio de 2018 al 7 de diciembre de 2019, la Compañía A emitió 17 facturas por \$2,965,854 relacionadas con el contrato y las enmiendas mencionadas. Del 30 de julio de 2018 al 14 de enero de 2019, la ATM desembolsó \$2,549,041 por los servicios y trabajos realizados en los muelles de Ceiba y Vieques.

En el contrato se estableció que la ATM designaría un representante para dirigir los trabajos, quien tendría a su cargo la inspección y la gerencia de los trabajos; y la Compañía A se comprometía a cumplir las instrucciones de dicho representante en la ejecución de los servicios.

El entonces director ejecutivo de la ATM era el responsable de la supervisión del proyecto, según indicó el 3 de septiembre el entonces secretario de Transportación a nuestros auditores.

Nuestra Oficina contrató los servicios de un ingeniero y tasador (perito) para que evaluara los trabajos de construcción realizados en los muelles de Ceiba y Vieques, en cuanto a lo siguiente:

Efectos

La ATM pagó \$320,100 indebidamente a la Compañía A. Además, desembolsó \$157,000 por encima del costo del mercado y pudo haber realizado otros desembolsos por trabajos no realizados.

El perito no pudo determinar la razonabilidad de los costos de los trabajos, y si estos fueron realizados de acuerdo con lo contratado.

- La razonabilidad de los costos establecidos en el contrato y de los trabajos realizados por la Compañía A;
- Si los trabajos se realizaron de acuerdo con lo contratado;
- Si la Compañía A realizó los trabajos facturados;
- Si procedía lo pagado por la ATM.

Como parte de los trabajos realizados, el perito visitó las instalaciones de los terminales el 9 y 16 de septiembre de 2020.

El 28 de junio de 2021 el perito emitió el informe pericial, y concluyó lo siguiente:

- a. En relación con los trabajos realizados en el Muelle de Ceiba, determinó que:
 - 1) En 61 partidas por \$1,474,012, no se pudo determinar la razonabilidad de los costos de los trabajos, debido a la falta de detalles en el contrato y en la descripción de las facturas.
 - 2) En 28 partidas por \$770,012, no se pudo determinar si los trabajos fueron realizados según lo acordado en el contrato.
 - 3) En 9 partidas por \$308,400, la ATM desembolsó \$85,500 por encima del costo del mercado actual de la construcción en Puerto Rico.
 - 4) En 5 partidas por \$156,100, no se realizaron los trabajos de acuerdo con el contrato, sin embargo, la ATM pagó al contratista.
 - 5) El tanque de combustible especificado en el contrato nunca fue instalado, por lo que se requiere acarrear combustible todos los días para el funcionamiento de los generadores eléctricos. Esto, debido a

que las instalaciones del Muelle de Ceiba no están conectadas a la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico (AEE), por lo que requieren el uso diario de los generadores eléctricos para operar, según establecido en el **Resultado 4-b**.

- b. En relación con los trabajos realizados en el Muelle de Vieques:
- 1) En 25 partidas por \$260,515, el perito no pudo determinar si los trabajos fueron realizados, debido a que no hay detalles en el contrato ni en los planos.
 - 2) En 2 partidas por \$173,500, la ATM desembolsó \$71,500 por encima del costo del mercado actual de la construcción en Puerto Rico.
 - 3) En las partidas de instalación de verjas y de portones, y de la instalación de tuberías de generadores por \$164,500, no se realizaron trabajos por \$164,000 de acuerdo con el contrato, sin embargo, la ATM pagó al contratista.

Causas: El ayudante especial y el supervisor de mantenimiento de la ATM certificaron solicitudes y comprobantes de desembolsos especiales relacionados con trabajos no realizados. Además, la Compañía A incluyó información falsa relacionada con los servicios brindados, debido a que estos no fueron realizados según el contrato. Esto, según se indica en el *Informe Pericial*. Tampoco se incluyó en el contrato la localización y los detalles de los trabajos a realizarse en los planos, ni una descripción detallada de las partidas en las cuales se añadieron materiales ni sus especificaciones. El entonces secretario de Transportación y el entonces director ejecutivo no supervisaron adecuadamente los trabajos del proyecto.

3 - Desembolsos de fondos públicos sin utilidad por trabajos realizados en los muelles de Ceiba y Vieques

En la *Ley 1-2000* se establece que la ATM debe hacer los desembolsos conforme a los reglamentos y presupuestos aprobados, y establecer el sistema de contabilidad requerido para el control y registro estadístico apropiado de todo gasto e ingreso perteneciente, manejado o controlado por la ATM. Además, que la ATM se creó, y debe ejercer sus poderes, para propósitos públicos en beneficio del Pueblo de Puerto Rico; y el ejercicio de los poderes conferidos por esta *Ley* constituye el cumplimiento de funciones gubernamentales esenciales. Toda obra, proyecto, empresa y propiedad que la ATM estime necesario o conveniente utilizar para llevar a cabo los propósitos de esta *Ley*, quedan declarados de utilidad pública.

Según indicado en el **Resultado 2**, del 30 de julio de 2018 al 14 de enero de 2019, la ATM realizó desembolsos por \$2,549,041 por los trabajos realizados en los muelles de Ceiba y Vieques.

En el contrato y las enmiendas se incluyeron trabajos por \$605,450, de estos: \$136,600 relacionados con los trabajos de construcción en los estacionamientos del Muelle de Ceiba; y \$468,850 relacionados con los trabajos de mantenimiento y de rehabilitación en el Muelle de Vieques.

Del 23 de agosto de 2018 al 14 de enero de 2019, la ATM desembolsó \$605,450 a la Compañía A por estos trabajos.

Recomendaciones 5, 6, 9 y 10

Criterio

Artículos 5 y 13 de la *Ley 1-2000*

Efecto

La ATM incurrió en costos por \$605,450 en trabajos que no habían tenido utilidad ni habían redundado en beneficio del interés público.

El 30 de mayo, 19 de julio y 13 de agosto de 2019, y el 13 de octubre de 2021 nuestros auditores realizaron inspecciones oculares de dichos trabajos y determinaron que los estacionamientos construidos en el Muelle en Ceiba y las instalaciones del Muelle de Vieques no han tenido utilidad.

[Anejos 3 y 4]

El 18 de octubre de 2021 el entonces director ejecutivo de la ATM indicó a nuestros auditores lo siguiente:

- Los estacionamientos del Muelle de Ceiba no son utilizados, ya que existe una orden administrativa⁹ de la U.S. Environmental Protection Agency (EPA) que ordena que el terreno tiene que ser estabilizado.
- En el Muelle de Vieques, solo se utiliza el área de la rampa para el atraque de la barcaza.

Causa: La ausencia de continuidad gerencial en los planes de trabajos establecidos para el desarrollo de los muelles, la orden administrativa de la EPA, y que el entonces director ejecutivo no se aseguró que la Compañía A cumpliera con los permisos requeridos por la EPA. **[Véase el Resultado 5]**

Recomendaciones 6 y 11**Criterio**

Artículos 9.12(a) y 17.1 de la *Ley 161-2009*

Criterios

Regla 3.7 y Sección 9.3.3 de la Regla 9.3 del *Reglamento Conjunto de Permisos* **[Apartado a.]**

4 - Trabajos comenzados en los muelles de Ceiba y Vieques sin tener los permisos de construcción; utilización de instalaciones de los muelles de Ceiba y Vieques sin tener el permiso de uso; y utilización de generadores eléctricos en violación de permiso

- a. Todo uso, construcción, reconstrucción, alteración, demolición, traspaso de edificios en Puerto Rico, instalación de facilidades, subdivisión, desarrollo y urbanización de terrenos debe ser previamente aprobado y autorizado por la Oficina de Gerencia de Permisos, por los municipios autónomos con jerarquía de la I a la V, o por un profesional autorizado, según aplique; en cumplimiento de las disposiciones legales aplicables. Además, existen penalidades para toda persona que infrinja cualquier disposición de la *Ley 161-2009*, la cual regula el proceso de aprobación. Como norma general, toda obra de construcción requiere la obtención de un permiso de construcción. Se prohíbe realizar actividad alguna de desarrollo o de uso del terreno, en cualquier propiedad bajo la jurisdicción del *Reglamento Conjunto de Permisos para Obras de Construcción y Usos de Terrenos (Reglamento Conjunto de Permisos)*; sin que se obtengan todos los permisos, las autorizaciones y las certificaciones aplicables de la Oficina de Gerencia de Permisos, los profesionales autorizados, el inspector autorizado o las entidades gubernamentales competentes autorizadas a expedirlos.

El 23 de julio de 2018 el entonces director ejecutivo emitió la *Orden de Proceder* para comenzar los trabajos en los muelles de Ceiba y Vieques. En dicha *Orden* se autorizó a proceder con los trabajos mediante el método *design-build*¹⁰. Esto, para habilitar una estructura provisional en

⁹ La orden administrativa es del 19 de diciembre de 2018.

¹⁰ En estos contratos, el contratista debe diseñar el trabajo y también realizar los deberes de un contratista.

el Muelle de Ceiba y acondicionar las instalaciones existentes en el Muelle de Vieques. Además, se determinó que la fecha para completar los trabajos era en o antes del 31 de diciembre de 2018.

El 7 de septiembre de 2018 la Oficina de Gerencia de Permisos expidió el permiso de construcción para la remodelación de la estructura del Muelle en Ceiba. Además, el 14 de noviembre de 2018 expidió el permiso de construcción para la rehabilitación y las mejoras de una estructura existente en Vieques.

El 10 de octubre de 2018 la ATM comenzó a utilizar las instalaciones en el Muelle de Ceiba. En dichas instalaciones se ubicaron las oficinas de la ATM, la boletería y el área de espera de pasajeros. El 26 de diciembre de 2018 la Oficina de Gerencia de Permisos expidió el permiso de uso para las instalaciones en el Muelle de Ceiba.

La evaluación del cumplimiento de los permisos emitidos para el proyecto reveló lo siguiente:

- 1) Los trabajos en los muelles en Ceiba y Vieques comenzaron entre 46 y 114 días consecutivos¹¹ antes de obtener el permiso de construcción.
 - 2) Las instalaciones del Muelle en Ceiba se comenzaron a utilizar 77 días consecutivos antes de obtener el permiso de uso.
 - 3) El Muelle de Vieques no tiene permiso de uso, según nos indicó el 18 de octubre de 2021 el entonces director ejecutivo. A pesar de esto, el área de la rampa para el atraque de la barcaza fue utilizada sin dicho permiso.
- b. Cualquier persona que a sabiendas viole cualquier disposición establecida en el *Programa de Permisos de Operación de Aire*, bajo el Título V de la *Ley Federal de Aire Limpio*, según enmendada; cualquier condición del permiso o cualquier cargo o cuota de radicación de permiso impuesto por dicho *Programa*; y cualquier persona que a sabiendas haga cualquier declaración material, representación o certificación en cualquier forma que sea falsa, en cualquier aviso o informe requerido por cualquier permiso de operación bajo el título mencionado, o que con conocimiento haga inoperante cualquier equipo o método de muestreo requerido de acuerdo con dicho *Programa*, incurrirá en un delito grave y, de ser convicta, será sancionada con una multa que no será menor de \$1,000 ni mayor de \$25,000 por cada violación. Cada día que subsista la infracción se considerará como una violación por separado, y con una pena de reclusión fija por un término fijo de un año.

Desde el 10 de octubre de 2018, fecha en que comenzaron las operaciones de la ATM en el Muelle de Ceiba, las instalaciones no cuentan con una conexión al servicio eléctrico de AEE, por lo que operan con 2 generadores eléctricos.

Efectos

Esto puede ocasionar un riesgo de seguridad, debido a que el proyecto no contaba con los permisos de construcción y de uso requeridos. Además, la ATM podría estar sujeta a multas y penalidades. **[Apartado a.]**

Criterio

Artículo 16.I. de la *Ley 416-2004*
[Apartado b.]

Efecto

La ATM podría estar sujeta a multas y penalidades por \$27,125. **[Apartado b.]**

¹¹ Se utilizó la fecha de orden de proceder debido a que la ATM no tiene informes de inspección de los trabajos realizados en los muelles de Ceiba y Vieques.

Del 10 de octubre de 2018 al 29 de abril de 2021, la ATM incurrió en gastos por \$181,276 en compra de combustible (diésel) para el uso continuo de estos generadores eléctricos en el Muelle en Ceiba.

Además, de julio de 2019 a julio de 2021, la ATM incurrió en gastos por \$70,834 en reparaciones de los generadores eléctricos y en el alquiler de otro generador eléctrico.

El 29 de enero de 2019 la Junta de Calidad Ambiental (JCA) aprobó el *Permiso General de Emergencia Comercial/Industrial* para el uso de los 2 generadores eléctricos de emergencia en el Muelle de Ceiba. La fecha de expiración de dicho permiso es el 29 de enero de 2024. Según establecido en dicho *Permiso*, el uso de cada generador de emergencia no debe sobrepasar las 500 horas anuales. En las *Condiciones Generales* del *Permiso* se establece que el generador eléctrico debe operar únicamente en caso de que se interrumpa el servicio de energía eléctrica a causa de un evento natural o tecnológico.

Nuestra investigación reveló que la ATM utiliza los 2 generadores de forma continua (24 horas diarias, lo que equivale a 8,760 horas anuales) para las operaciones de las oficinas de la ATM, la boletería y el área de espera de pasajeros.

La ATM pudo haber violado disposiciones del Inciso i del Artículo 16 de la *Ley 416-2004*, al mantener en uso continuo los generadores eléctricos de forma contraria a las restricciones establecidas en el permiso.

Las situaciones comentadas en los **resultados 4-b. y 5** fueron referidas a la Agencia Federal de Protección Ambiental (RC-OALIL-I-19-08-23-06) mediante carta del 20 de octubre de 2022.

Causas: El entonces director ejecutivo actuó en beneficio de terceros y no veló por el cumplimiento de las normas aplicables a la contratación y supervisión del proyecto, ni de los permisos requeridos. Tampoco el entonces secretario de Transportación supervisó adecuadamente dichas operaciones. **[Apartados a. y b.]**

Recomendaciones 2 y de la 3 a la 7

5 - Desembolsos por la remediación para la estabilización de los terrenos en el Muelle de Ceiba, incumplimiento de contrato de servicios profesionales, y contrato de acceso y uso de las instalaciones en el Muelle de Ceiba no registrado

- a. En el *Clean Water Act* del 30 de junio de 1948 se establece la estructura básica para regular las descargas de contaminantes en las aguas de los Estados Unidos y regular los estándares de calidad para las aguas superficiales. Las descargas en aguas navegables son ilegales, a menos que se obtenga el permiso *National Pollutant Discharge Elimination System* (permiso de descargas).

El 19 de diciembre de 2018 la EPA emitió la *Orden Administrativa CWA-02-2019-3103*¹² a la Compañía A y a la ATM. En esta *Orden* se estableció que la EPA realizó dos inspecciones, el 17 de septiembre y el

¹² Al 17 de septiembre de 2021, la EPA mantenía vigente la *Orden Administrativa* contra la Compañía A y la ATM.

6 de noviembre de 2018 en el Muelle de Ceiba, en las que determinó que el suelo estaba expuesto a precipitaciones sin estabilización, que los límites del proyecto no tenían ningún control del perímetro, controles de gestión de flujo ni controles de erosión ni de sedimentos.

La EPA concluyó que se incumplió con la Sección 309 del *Clean Water Act* y ordenó la estabilización temporal de las áreas, entre otros.

El 5 de febrero de 2019 la ATM y la Compañía A formalizaron un contrato por \$47,750 para preparar y radicar ante la EPA el *Storm Water Pollution Plan*, e implementar y dar seguimiento a dicho *Plan*, incluida la radicación y los permisos. La EPA emitió la *Orden Administrativa CWA-02-2019-3103* para requerir la preparación y la implementación del *Storm Water Pollution Plan* y la radicación de un permiso conforme a la *Clean Water Act*.

Además, la ATM tuvo que contratar a 3 compañías por \$736,235, y a la Autoridad para el Redesarrollo de Roosevelt Roads (Autoridad) por \$228,494, para la estabilización de los terrenos en el Muelle de Ceiba y para cumplir con la orden administrativa emitida por la EPA.

La Compañía A tenía conocimiento de las limitaciones que existían en el Muelle de Ceiba, en cuanto a no excavar, perforar y construir; ni hacer alteraciones, adiciones o mejoras. A pesar de dicha limitación, realizó excavaciones que ocasionaron la intervención de la EPA. El 7 de febrero de 2019 la ATM realizó un desembolso a la Compañía A por \$47,750 por dichos servicios. Además, realizó desembolsos por \$228,494 a la Autoridad y \$219,415 a las tres compañías mencionadas.

En las *Condiciones Generales* se establece que, si el contratista ocasiona una condición ambiental peligrosa, debe asumir el costo de asegurar y aislar la misma.

Nuestra evaluación reveló lo siguiente:

- 1) La ATM no debió contratar a la Compañía A ni pagar dicho contrato por \$47,750, ya que dicha compañía tenía que asumir los costos relacionados con las medidas impuestas por la EPA por la condición ambiental ocasionada.

Tampoco debió pagar los gastos adicionales por \$447,909¹³ para la estabilización de los terrenos en el Muelle de Ceiba y para cumplir con la orden administrativa emitida por la EPA¹⁴.

Crterios

Incisos 4.7.6 y 4.7.6.1 del
Reglamento 7998 [Apartado a.1]

Artículo 1 del contrato **[Apartado a.2]**

¹³ Esto incluye desembolsos por \$228,494 a la Autoridad y por \$219,415 a las tres compañías.

¹⁴ El entonces secretario del DTOP reconoció que la Compañía A excavó sin autorización de la EPA, lo que ocasionó que la ATM tampoco calificara para fondos federales por \$1,067,299 de la FTA. Además, ocasionó que la EPA impusiera una penalidad por \$58,064 a la Compañía A por las violaciones al CWA.

Efecto

La ATM pagó \$47,750 indebidamente por servicios no prestados y \$447,909 por la remediación para la estabilización de los terrenos que no le correspondían pagar a la ATM. **[Apartado a.]**

Criterios

Artículo 1(a) de la *Ley Núm. 18*;
Artículo 8(b) del *Reglamento 33*
[Apartado b.]

Efecto

Se impidió que el acuerdo estuviera accesible a la ciudadanía en calidad de documento público. **[Apartado b.]**

Recomendaciones 2, 5, 6, 9 y 12

- 2) La Compañía A certificó una factura por \$47,750, bajo pena de nulidad absoluta, que indicaba que los trabajos habían sido realizados, los productos entregados y los servicios prestados. Estos servicios incluían radicar y obtener los permisos de la EPA.

El 9 de octubre de 2020 la EPA emitió la *Queja Administrativa CWA-02-2020-3451*, la cual establecía que la Compañía A no solicitó ni obtuvo el permiso de descargas para los contaminantes producto de la construcción en el Muelle en Ceiba.

Causas: Según indicó el perito, la Compañía A fue negligente en no realizar las etapas requeridas para el proyecto de construcción, por lo que la EPA emitió una orden de cumplimiento por descargas de la construcción del terminal, por no contar con el permiso requerido. Además, el entonces director ejecutivo formalizó el contrato que no correspondía, y autorizó el pago de servicios no prestados o que no le correspondían a la ATM. **[Apartado a.]**

- b. Toda entidad gubernamental debe remitir a la Oficina del Contralor de Puerto Rico (OCPR) copia de todos los contratos otorgados, incluso las enmiendas a estos, dentro de los 15 días siguientes a la fecha de su otorgamiento. Esto, porque ninguna prestación o contraprestación de servicios, objeto de un contrato, podrá exigirse hasta tanto el mismo se haya remitido y registrado en la OCPR.

El 11 de julio de 2018 la ATM y la Autoridad formalizaron el *Site Access, Permitting and Use Agreement* (contrato de acceso y uso), en el cual se estableció que la ATM se encargaría del diseño, el desarrollo, la construcción y operación del terminal de lanchas de la ATM en el área designada. Además, que parte de los terrenos ocupados tienen restricciones de uso, debido a que contienen aguas subterráneas contaminados con tricloroetileno (TCE), y que la ATM no debía excavar, perforar, construir o hacer alteraciones, adiciones o mejoras a las instalaciones.

El 24 de junio de 2019 la ATM y la Autoridad formalizaron un contrato de arrendamiento para operar en las instalaciones de la Antigua Base Naval Roosevelt Road en Ceiba. La vigencia del arrendamiento es por 30 años desde la fecha de formalización del contrato y la tarifa mensual es \$17,800. Del 18 de noviembre de 2020 al 21 de septiembre de 2021, la ATM realizó desembolsos por \$1,442,381 a la Autoridad.

El examen realizado reveló que la ATM no registró en la OCPR el contrato de acceso y uso del 11 de julio de 2018.

Causa: La ATM no cumplió con la responsabilidad administrativa de registrar en la OCPR el contrato de acceso y uso. **[Apartado b.]**

Comentario especial¹⁵

Referido por conducta ética de un abogado de la ATM

El 20 de abril de 2022 nuestra Oficina emitió el *Informe Especial CP-22-07* como resultado de la investigación relacionada con la falsificación de un cheque emitido por la ATM para el pago de combustible de las embarcaciones que brindan servicio a Vieques y Culebra. Nuestra Oficina recomendó al director ejecutivo de la ATM realizar gestiones de cobro por \$324,630 al contratista que despachó combustible en el terminal de Ceiba. Esto, debido a que el desembolso no contaba con la autorización de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, ni se formalizó un contrato.

El 31 de agosto de 2022 la ATM le notificó a la OCPR que, con relación a la recomendación incluida en dicho *Informe Especial*, solicitarían una opinión al secretario de Justicia.

El 16 de septiembre de 2022 el secretario de Justicia emitió una carta en la que indicó, entre otras cosas, que:

[...] en vista de que el pago ya había sido consumado, correspondía a la OCPR evaluar si dicho pago se hizo conforme al derecho aplicable. En este caso, la OCPR evaluó el referido pago e hizo recomendaciones de acciones concretas sobre el mismo. Al emitir una opinión sobre el derecho de contratación gubernamental aplicable a la situación fáctica presentada, estaríamos pasando juicio sobre un asunto que ya fue evaluado por la OCPR, acorde con la facultad constitucional y estatutaria que ostenta dicho organismo. [sic]

[...] A la luz de los fundamentos jurídicos y normativos previamente expuestos, no podemos acceder a su solicitud de opinión legal. Como antes fue indicado, esta solicitud se encuentra dentro de las categorías de casos en los cuales en un ejercicio de prudencia nos abstenemos de emitir opinión. [sic]

El 13 de enero de 2023 el abogado de la ATM remitió una consulta a la OCPR relacionada con la demanda presentada el 28 de octubre de 2022 por la ATM sobre cobro de dinero en contra del contratista. Según indicó el abogado, el contratista alegó en su reconvención que de ser declarada nula la contratación, la ATM y el contratista deben restituirse recíprocamente las cosas que hubiesen sido materia de contrato.

El 17 de enero de 2023 la OCPR contestó la consulta del abogado.

El 25 de septiembre de 2023 la ATM y el contratista presentaron ante el Tribunal de Primera Instancia la Moción Conjunta Solicitando Autorización

¹⁵ En esta sección se comentan situaciones que no necesariamente implican violaciones de leyes y de reglamentos, pero que son significativas para las operaciones de la entidad auditada. También se incluyen situaciones que no están directamente relacionadas con las operaciones de la entidad, las cuales pueden constituir violaciones de leyes o de reglamentos, que afectan al erario.

para Aprobar Estipulación (Moción)¹⁶. Las partes solicitaron la aprobación del acuerdo y que se dicte la sentencia desestimando con perjuicio la demanda y reconvención. Adjunta a la Moción, presentaron la Estipulación del 20 de septiembre de 2023 en la que expresaban que habían llegado a un acuerdo, por lo que desistían con perjuicio de las reclamaciones presentadas en la demanda y en la reconvención.

El 25 de septiembre de 2023 el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan, dictó Sentencia aprobando la Moción.

De los documentos del Acuerdo de Transacción y de la opinión legal emitida el 31 de agosto de 2023 por el abogado de la ATM, evaluados por la Junta de Directores (Junta) de la ATM, surge que el abogado le expresó a los representantes del contratista que no era la intención de la ATM incoar la reclamación de cobro de dinero, que solo se radicó la demanda por los requerimientos de la OCPR. Además, surge que el abogado de la ATM le recomendó a la Junta aceptar la oferta presentada por el contratista.

El abogado de la ATM pudo incurrir en violaciones al Código de Ética Profesional del Tribunal Supremo¹⁷, según enmendado, por su conducta profesional sobre expresión falsa contenida en la Estipulación presentada en el Trámite Judicial, y durante los procesos administrativos de la ATM objeto de la investigación del *Informe Especial*, así como en el trámite judicial del Caso, en los siguientes cánones y artículos:

- a. 8 - Actos impropios de los clientes
- b. 35 - Sinceridad y honradez
- c. 17 - Litigios Injustificados
- d. 26 - Derechos y Limitaciones en Relación con Clientes

Esta situación fue referida al Tribunal Supremo de Puerto Rico (ROALCL-2024-01) mediante querella juramentada del 15 de diciembre de 2023. El 18 de diciembre de 2023 la ayudante especial de la jueza presidenta indicó que refirió el asunto al secretario del Tribunal Supremo de Puerto Rico, para la acción que corresponda.

Efecto

Permitió que la ATM realizara aseveraciones ante el Tribunal de Primera Instancia que no se ajustaban a la verdad.

Recomendación 1

¹⁶ Caso SJ2022CV09532.

¹⁷ Aprobado mediante Resolución del 24 de diciembre de 1970; Código de Ética Profesional, 99 DPR 999 (1970).

Recomendaciones

A la presidenta del Tribunal Supremo

1. Considerar el referido (ROALCL-2024-01) que le remitimos mediante querrela juramentada del 15 de diciembre de 2023, para que realice los procesos que estime pertinentes. **[Comentario especial]**

A la Agencia Federal de Protección Ambiental

2. Considerar el referido (RC-OALIL-I-19-08-23-06) que le remitimos mediante carta del 20 de octubre de 2022, para que realice los procesos que estime pertinentes. **[Resultados 4-b. y 5]**

A la secretaria de Recursos Naturales y Ambientales

3. Considerar lo comentado en el **Resultado 4-b.**, y determinar las acciones que correspondan por violaciones al *Reglamento para el Control de la Contaminación Atmosférica de la Junta de Calidad Ambiental*.

Al secretario de Desarrollo Económico y Comercio (Oficina de Gerencia de Permisos)

4. Considerar lo comentado en el **Resultado 4** y determinar las acciones que correspondan por violaciones a la *Ley 161-2009*.

Al Colegio de Ingenieros y Agrimensores

5. Evaluar la conducta ética de los ingenieros relacionados con violaciones de leyes y reglamentos, y determinar las acciones que correspondan. **[Resultados 1, 2, 4 y 5-a.]**

A la Junta de Directores de la ATM

6. Asegurarse de que el director ejecutivo de la ATM cumpla con las **recomendaciones de la 7 a la 12**.

Al director ejecutivo de la ATM

7. Cumplir con la ley y la reglamentación para que no se repita lo indicado en los **resultados 1 y 4**.
8. Cumplir con lo dispuesto en el *Reglamento 23* sobre las normas que rigen el archivo y la disposición de documentos fiscales del Gobierno, de manera que no se repita la situación comentada en el **Resultado 1-g**.
9. Recobrar, si aún no se ha hecho, de la Compañía A, los \$815,759 pagados por trabajos no realizados, y por la remediación para la estabilización de los terrenos en el Muelle de Ceiba. **[Resultados 2 y 5-a.]**
10. Supervisar los servicios contratados, de manera que se evite el desembolso de fondos por encima del costo del mercado, o por servicios no brindados, según indicado en el **Resultado 2**.
11. Cumplir con lo dispuesto por la EPA en el Muelle de Ceiba, y desarrollar las instalaciones del Muelle de Vieques, de manera que los recursos invertidos redunden en beneficio del interés público. **[Resultado 3]**
12. Registrar y remitir a la OCPR el *Site Access, Permitting and Use Agreement* otorgado el 11 de julio de 2018 entre la Autoridad y la ATM. **[Resultado 5-b.]**

Información sobre la unidad auditada

La ATM fue creada por virtud de la *Ley 1-2000* como una corporación pública con personalidad jurídica independiente, adscrita al Departamento, para ofrecer servicios de transportación marítima entre Fajardo, Vieques y Culebra; y San Juan y Cataño. La misión de la ATM es reestructurar el mecanismo administrativo y operacional del sistema de transportación marítima para maximizar los servicios de carga y de pasajeros, de manera

que funcionen conforme al crecimiento y desarrollo de las áreas en que sirven y, en consecuencia, del sector económico y turístico. Además, para proveer un servicio de transportación marítima eficiente, ágil y confiable para los usuarios y residentes de las islas municipio de Vieques y Culebra, de manera que contribuya y facilite, no solo a su desarrollo socioeconómico, sino también su calidad de vida.

El secretario de Transportación ejerce los deberes y poderes necesarios o inherentes para llevar a cabo sus propósitos corporativos.

La Junta de la ATM sirve como organismo rector en la determinación de la política relacionada con el servicio de transportación marítima para las islas municipio de Vieques y Culebra, y de cualquier otro servicio. La Junta está integrada por el secretario de Transportación, quien es su presidente; el director ejecutivo de la Autoridad de los Puertos; los alcaldes de Vieques y de Culebra; y un representante del interés público recomendado por dichos alcaldes, y nombrado por el gobernador de Puerto Rico. Las funciones de administrar y dirigir la ATM las ejerce un director ejecutivo nombrado por el secretario de Transportación, quien es responsable de cumplir con la ley habilitadora, las normas y los procedimientos de la ATM. Además, la Junta establece las normas, las condiciones y los procedimientos de la ATM.

Mediante la *Ley 123-2014, Ley de la Autoridad de Transporte Integrado*, se creó la Autoridad de Transporte Integrado (ATI) con el propósito de ofrecer al pueblo los mejores medios de transportación e implementar de forma uniforme la política pública sobre transportación colectiva, vial y marítima. En dicha *Ley* se establece que la ATM se fusionará a la ATI cuando la Administración Federal de Tránsito de los Estados Unidos (FTA, por sus siglas en inglés), la designe como *grantee* de los fondos federales. Mientras esté en proceso dicha designación, la ATM continúa ejerciendo todos sus deberes, responsabilidades, prerrogativas y poderes.

La estructura organizacional de la ATM cuenta con un director ejecutivo; y cuatro directores ejecutivos auxiliares de operaciones y servicios, recursos humanos y relaciones laborales, seguridad interna, y administración y finanzas.

Los recursos para financiar las actividades para la operación, la compra y el mantenimiento de las lanchas de la ATM provienen de fondos federales otorgados por la FTA. Además, recibe asignaciones legislativas para cubrir los gastos operacionales que no pueden sufragar con los fondos federales o con los ingresos generados de las operaciones de las lanchas.

Control interno

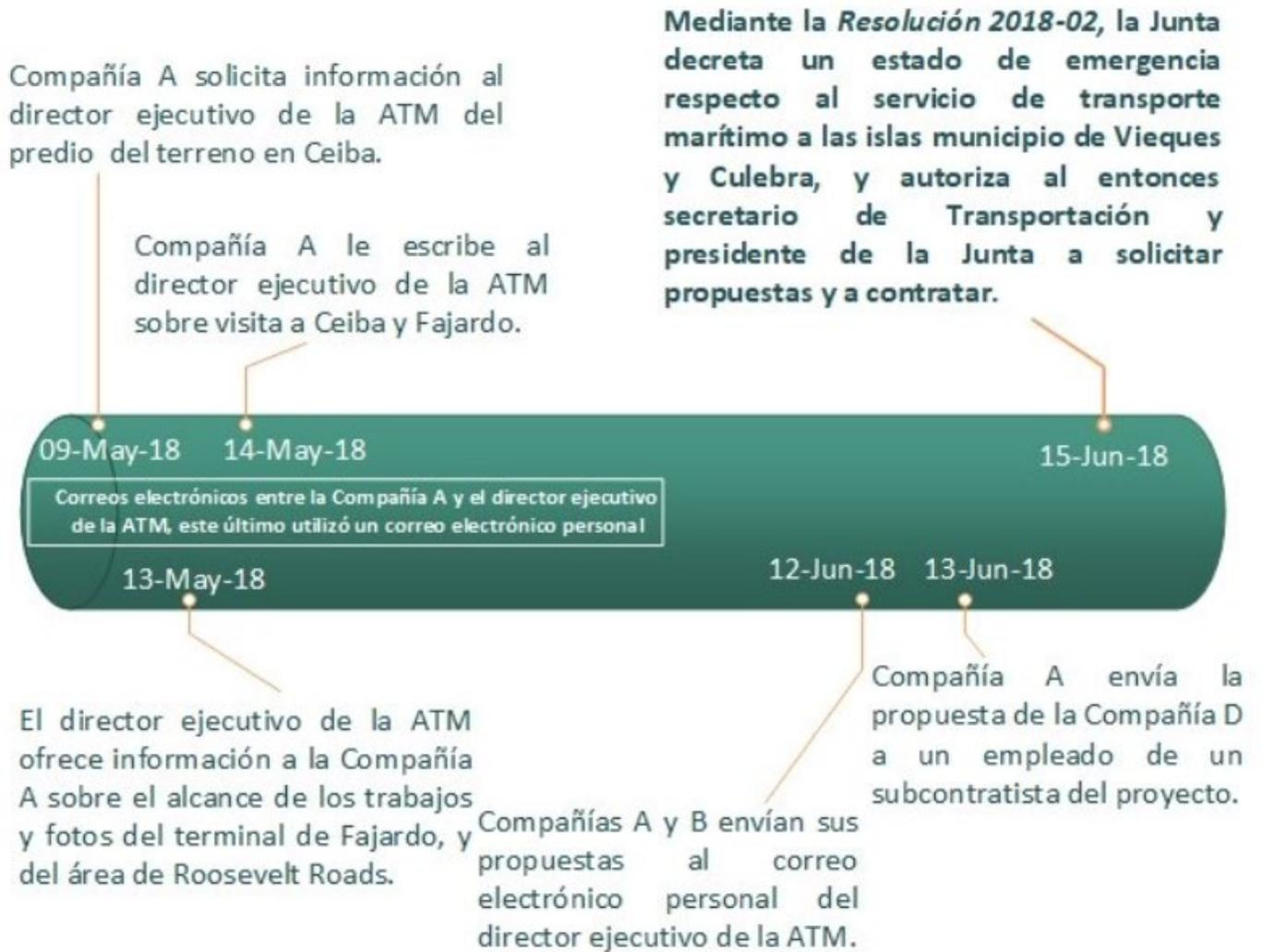
La gerencia de la ATM es responsable de establecer y mantener una estructura del control interno efectiva para proveer una seguridad razonable en el logro de lo siguiente:

- la eficiencia y eficacia de las operaciones;
- la confiabilidad de la información financiera;
- el cumplimiento de las leyes y la reglamentación aplicables.

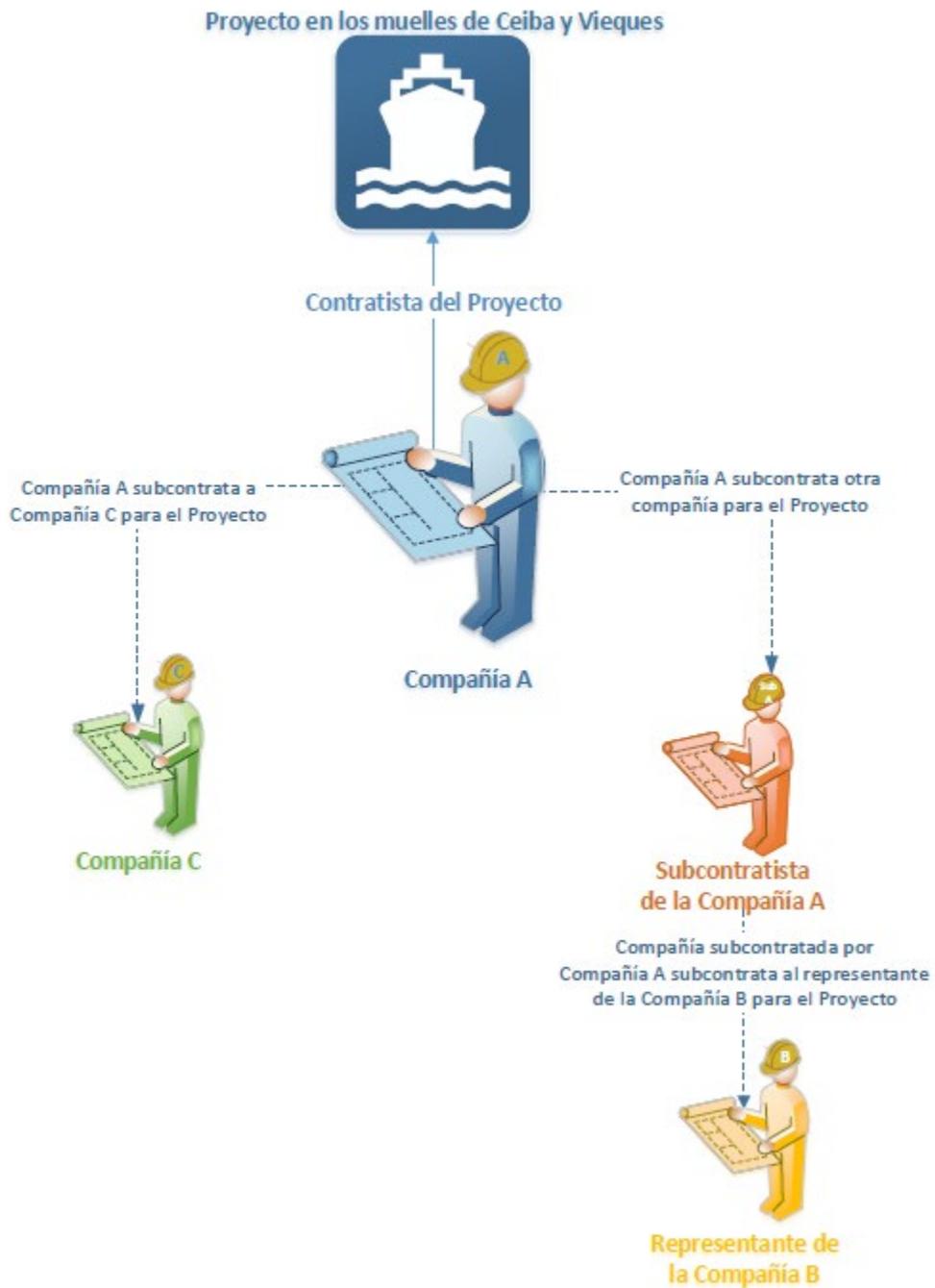
Alcance y metodología

La investigación cubrió del 1 de julio de 2017 al 9 de abril de 2019. Realizamos las pruebas que consideramos necesarias, de acuerdo con las circunstancias, según nuestros objetivos de la investigación. Realizamos solicitudes y la evaluación de documentos, entrevistas, declaraciones juradas, orden de registro administrativo, evaluación de correos electrónicos, e inspecciones oculares en los muelles de Ceiba y Vieques.

Anejo 1 - Diagrama de comunicaciones del director ejecutivo de la ATM y de la Compañía A antes de la aprobación de la Resolución 2018-02



Anejo 2 - Diagrama de relaciones entre las compañías A, B y C



Anejo 3 - Trabajos en estacionamientos en el Muelle en Ceiba sin utilidad



Anejo 4 - Trabajos realizados en el Muelle Mosquitos en Vieques sin utilidad





Fuentes legales

Leyes

Ley 1-2000, *Ley de la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipios*. (Ley 1-2000). 1 de enero de 2000.

Ley 1-2012, *Ley de la Oficina de Ética Gubernamental de Puerto Rico*. (Ley 1-2012). 3 de enero de 2012.

Ley 2-2018, *Código Anticorrupción para el Nuevo Puerto Rico*. (Ley 2-2018). 4 de enero de 2018.

Ley 18 de 1975, *Ley de Registro de Contratos*. (Ley Núm. 18). 30 de octubre de 1975.

Ley 77 de 1964, *Ley para prohibir las prácticas monopolísticas*. (Ley Núm. 77). 25 de junio de 1964.

Ley 161-2009, *Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico*. (Ley 161-2009). 1 de diciembre de 2009.

Ley 237-2004, *Ley para Establecer Parámetros Uniformes en los Procesos de Contratación de Servicios Profesionales y Consultivos para las Agencias y Entidades Gubernamentales*. (Ley 237-2004). 31 de agosto de 2004.

Ley 416-2004, *Ley sobre Política Pública Ambiental*. (Ley 416-2004). 22 de septiembre de 2004.

Reglamentación

Reglamento 23 de 1988. [Departamento de Hacienda]. *Para la conservación de documentos de naturaleza fiscal o necesarios para el examen y comprobación de cuentas y operaciones fiscales*. (Reglamento 23). 15 de agosto de 1988.

Reglamento 33 de 2009. [Oficina del Contralor de Puerto Rico]. *Registro de Contratos, Escrituras y Documentos Relacionados y Envío de Copias a la Oficina del Contralor del Estado Libre Asociado de Puerto Rico*. (Reglamento 33). 15 de septiembre de 2009.

Reglamento 2648 de 1980. [Departamento de Justicia]. *Reglamento Sobre Competencia Justa Núm. VII, Proscribiendo Prácticas y Métodos Injustos de Competencia y Enumerando Actos que Constituyen Métodos Injustos de Competencia*. (Reglamento Sobre Competencia Justa). 22 de abril de 1980.

Reglamento 7951 de 2010. [Junta de Planificación de Puerto Rico]. *Reglamento Conjunto de Permisos para Obras de Construcción y Usos de Terrenos (Reglamento Conjunto de Permisos)*. 29 de octubre de 2010.

Reglamento 7998 de 2011. [Departamento de Transportación y Obras Públicas]. *Condiciones Generales Uniformes para la Contratación de Obras Públicas en Puerto Rico (Condiciones Generales)*. 22 de febrero de 2011.



MISIÓN

Fiscalizar las transacciones de la propiedad y de los fondos públicos, con independencia y objetividad, para determinar si se han realizado de acuerdo con la ley, y atender otros asuntos encomendados.

Promover el uso efectivo, económico, eficiente y ético de los recursos del Gobierno en beneficio de nuestro Pueblo.



PRINCIPIOS PARA LOGRAR UNA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE EXCELENCIA

Dichos principios se incluyen en la Carta Circular OC-18-19 del 27 de abril de 2018 y este folleto.



QUERELLAS

Apóyenos en la fiscalización de la propiedad y de los fondos públicos.

 1-877-771-3133 | (787) 754-3030, ext. 2803 o 2805

 querellas@ocpr.gov.pr

Las querellas sobre el mal uso de la propiedad y de los fondos públicos pueden presentarse, de manera confidencial, personalmente, por correo o teléfono o mediante correo electrónico. Puede obtener más información en la página de Internet de la Oficina, sección Queréllese.

INFORMACIÓN DE CONTACTO

 105 Avenida Ponce de León Hato Rey, Puerto Rico

 PO Box 366069 San Juan, Puerto Rico 00936-6069

 (787) 754-3030  (787) 751-6768

 www.ocpr.gov.pr  ocpr@ocpr.gov.pr

SÍGANOS

Le invitamos a mantenerse informado a través de nuestra página de Internet y las redes sociales.

