

UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA



San Salvador, 22 de marzo de 2021.

UAI-MEM-0022-2021

Lic. Federico Anliker
Presidente
Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma
Presente.

Señor Presidente:

Adjunto remito a usted el Informe Ref. UAI-INF-003/2021, denominado: **“Examen Especial a los Gastos de Mantenimiento y al Control, Manejo y Consumo de Combustible para los Vehículos del Aeropuerto Internacional de El Salvador San Oscar Arnulfo Romero y Galdámez AIES/SOARG, durante el periodo comprendido del 01 de octubre al 31 de diciembre de 2020”**. Esta evaluación fue realizada de acuerdo al Plan de Trabajo de la Unidad de Auditoría Interna del año 2021, según referencia UAI-AUTO-005-2021 de fecha 06 de enero de 2021, y en cumplimiento a los artículos 30 y 31 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República y artículo 201 de las Normas de Auditoría del Sector Gubernamental.

De acuerdo a los resultados obtenidos para el periodo verificado, en el informe adjunto **se concluye que:** *“Los gastos de mantenimiento preventivo y correctivo ejecutados, así como los gastos por consumo de combustible (aceite diésel y gasolina regular) para los vehículos que componen la flota vehicular del Aeropuerto Internacional de El Salvador AIES/SOARG, en el periodo octubre a diciembre 2020, son razonables y el control interno implementado respecto al uso de los vehículos, ejecución de gastos por mantenimiento y consumo de combustible es adecuado, excepto por la debilidad concreta que se identifica como hallazgo significativo en este informe relacionado con faltante de inventario de combustible, derivada de diferencias entre existencias físicas de combustible y saldos según SADFI, la cual requiere acciones de mejora de parte de la Administración para lograr mantener un control efectivo que garantice el cumplimiento de los objetivos de control y gestión”*.

Las condiciones que fueron calificadas como **asuntos menores** para propósitos de nuestra Auditoría, están relacionadas con: (1) Despacho fuera de horario administrativo no regulado en manuales de procedimiento, (2) Inconsistencias en Calificación de Vehículos, y (3) Gastos Menores sin Retención de ISR, las cuales al ser superadas, mejorarían la gestión institucional, fortaleciendo el sistema de control interno, evitando que en el futuro, puedan convertirse en hallazgos de auditoría. Estas condiciones fueron comunicadas a través a los responsables de la Unidad organizativa auditada y a los servidores relacionados

con los procesos, mediante notas con Ref. **UAI-MEM-019-2021**, **UAI-MEM-020-2021** y **UAI-MEM-021-2021**; de las cuales también adjuntamos una copia para la Máxima Autoridad.

Por lo anterior, se recomienda instruir:

Al Jefe de Departamento Administrativo de Oficina Central y Jefes Administrativos de las empresas de la Comisión que realizan despacho de combustible a granel:

- a) Conformar una comisión que elabore o que solicite a entidad competente, un estudio técnico que permita definir los porcentajes máximos a permitir en concepto de evaporación del combustible y que puedan dar origen a mermas inherentes a la naturaleza del producto.
- b) Solicitar por escrito a la Dirección de Hidrocarburos y Minas del Ministerio de Economía opinión técnica sobre los índices o factores de volatilidad o evaporación de gasolinas y diésel aplicables en El Salvador, y que CEPA pueda utilizar como referencia para sus controles.
- c) Solicitar por escrito opinión a la Dirección General de Contabilidad Gubernamental sobre el tratamiento de las pérdidas por evaporación de combustible por despacho a granel.

Al Encargado de Almacén de Materiales del AIES/SOARG:

- a) Dar cumplimiento a los procedimientos de control estipulados en el Manual para el uso de vehículos y control de combustible en relación a: (1) Efectuar la medición previa y posterior a la recepción de combustible a granel, informando oportunamente sobre cualquier diferencia entre la documentación presentada por el proveedor y la medición física del suministro recibido y (2) Efectuar y documentar la medición periódica de las existencias de combustible, a fin de conciliar el físico determinado con las los saldos reflejados en SADFI.
- b) Dar tratamiento a las diferencias de combustible determinadas, gestionando autorización previa de la Alta Dirección.

Al Jefe de la Sección de Contabilidad del AIES/SOARG:

Reconocer el faltante en la cuenta Detrimento de Inversiones en Existencias, de conformidad con lo establecido en el Manual Técnico del Sistema de Administración Financiera Integrado, apartado C.2.9 Normas sobre Detrimentos Patrimoniales, hasta que las autoridades administrativas con base al estudio técnico respectivo concluyan:

- a) Que las pérdidas obedecen a causas inherentes a la naturaleza del producto, en cuyo caso deberá liquidarse el detrimento registrado como gastos de gestión, o
- b) En caso que se determinen responsabilidades, la aplicación del detrimento deberá efectuarse contra la cuenta Deudores por Reintegros.

Por los asuntos menores:

- Al Encargado de Almacén de Materiales para que en coordinación con el Departamento Administrativo del AIES/SOARG y con el apoyo de la Gerencia de Planificación, establezcan e incorporen a la normativa correspondiente, un procedimiento de despacho de combustible fuera de horario administrativo que incluya adecuadas medidas de control interno, a fin de garantizar que todo suministro de combustible se encuentre debidamente autorizado, documentado y realizado por el personal que ha sido designado para tal efecto.
- A la Gerencia de Administración y Desarrollo del Recurso Humano:
 1. Identificar los cambios en la composición y uso de la flota vehicular de Oficina Central, empresas de CEPA y FENADESAL.
 2. Solicitar autorización de Junta Directiva para actualizar la calificación de vehículos como de “Uso Discrecional”, “Uso Operativo”, “Uso Administrativo General”, “Uso Operativo Permanente” asignados a Oficina Central, empresas de CEPA y FENADESAL, según lo establecido en el Manual para el Uso de Vehículos y Control de Combustible de CEPA.
- A la Jefe del Departamento Administrativo del AIES/SOARG, remitir instrucción por escrito al Encargado del Fondo Circulante y Cajas Chicas asignadas al AIES/SOARG, sobre la obligación de aplicar la retención del 10% en concepto de Impuesto sobre la Renta, sobre el valor sin IVA de los servicios prestados por persona natural que no tenga relación de dependencia laboral con la CEPA, independientemente del monto de lo pagado e incluso en los casos de anticipos otorgados.
- Al Encargado del Fondo Circulante del AIES AIES/SOARG verificar en futuros pagos que las unidades solicitantes apliquen las correspondientes retenciones de ISR.

Aprovecho la oportunidad para expresarle mi consideración y estima.

Atentamente,


Lic. Tito Ramírez Escobar
Jefe de Unidad de Auditoría Interna





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA

**INFORME SOBRE EL EXAMEN ESPECIAL A LOS GASTOS DE MANTENIMIENTO Y
AL CONTROL, MANEJO Y CONSUMO DE COMBUSTIBLE PARA LOS VEHÍCULOS
DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR SAN OSCAR ARNULFO
ROMERO Y GALDÁMEZ AIES/SOARG, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO
DEL 01 DE OCTUBRE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020**

San Salvador, 22 de marzo de 2021.

REF. UAI - INF – 003/2021.

Tabla de contenido

- I. Objetivos del Examen..... 1
- II. Alcance del Examen. 2
- III. Principales Procedimientos Aplicados..... 2
- IV. Resultados del Examen. 3
 - A. Gastos por Mantenimiento y Consumo de Combustible..... 3
 - B. Oportunidades de Mejora del Control Interno..... 4
- V. Seguimiento a Recomendaciones de Informes Anteriores: 9
- VI. Conclusión 9
- VII. Párrafo Aclaratorio..... 9

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA

San Salvador, 22 de marzo de 2021.

REF. UAI-INF-003/2021.

Lic. Federico Anliker López
Presidente
Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma
Presente.

El presente informe contiene los resultados del Examen Especial a los Gastos de Mantenimiento y al Control, Manejo y Consumo de Combustible para los Vehículos del Aeropuerto Internacional de El Salvador San Oscar Arnulfo Romero y Galdámez AIES/SOARG, durante el periodo comprendido del 01 de octubre al 31 de diciembre de 2020. Esta evaluación fue realizada de acuerdo al Plan de Trabajo de la Unidad de Auditoría Interna del presente año, según auto de designación referencia UAI-AUTO-005-2021 de fecha 06 de enero de 2021, y en cumplimiento a los artículos 30 y 31 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República.

I. Objetivos del Examen.

Objetivo General.

Verificar la razonabilidad de los desembolsos efectuados en concepto de gastos de mantenimiento y consumo de combustible, para los vehículos de uso administrativo general y operativo del Aeropuerto Internacional de El Salvador AIES/SOARG, asegurándose que se efectúen conforme a lo establecido en el Manual para el Uso de Vehículos y Consumo de Combustible, Manual de Procedimientos del Almacén de Materiales de CEPA y FENADESAL y contratos de mantenimiento vigentes, comprobar su adecuada aplicación contable y control interno aplicado, en el periodo comprendido del 01 de octubre al 31 de diciembre 2020.

Objetivos Específicos.

- Verificar que los gastos de mantenimiento preventivo y correctivo estén autorizados, detallados en las bitácoras de cada uno de los vehículos que conforman la flota vehicular y comprobar su adecuado registro contable.
- Verificar que el mantenimiento preventivo de cada vehículo, se realice de acuerdo a normativa y conforme al listado de actividades de trabajo comprendidos en el Programa Anual de Mantenimiento.
- Verificar que el combustible suministrado a la flota vehicular, se encuentre debidamente autorizado, documentado y comprobar su adecuado registro contable.
- Comprobar la razonabilidad del saldo que presenta la sub cuenta de Existencias 231 09 003 001 Combustible del Balance de Comprobación, en relación con los saldos que muestran los registros auxiliares al 31 de diciembre de 2020.

- Comprobar el debido cumplimiento del Manual para el Uso de Vehículos y Consumo de Combustible, demás normativa y leyes aplicables.
- Determinar si existe un adecuado control interno en lo relativo al uso de los vehículos que conforman la flota vehicular del AIES/SOARG y en la erogación de gastos por mantenimiento y consumo de combustible.
- Contribuir con la Administración del AIES/SOARG, con las recomendaciones necesarias que busquen mejorar posibles deficiencias encontradas en el examen.
- Emitir un informe que exprese los resultados del examen.

II. Alcance del Examen.

El alcance del examen comprendió la verificación de los registros y documentación de soporte, que respalda los gastos de mantenimiento y consumo de combustible de la flota vehicular del Aeropuerto Internacional de El Salvador AIES/SOARG, en el periodo comprendido del 01 de octubre al 31 de diciembre de 2020.

En el presente examen no se efectuó seguimiento a recomendaciones relacionadas con informes anteriores, ya que no existen recomendaciones pendientes de implementar.

Este examen fue desarrollado aplicando las técnicas y procedimientos establecidos en las Normas de Auditoría Interna del Sector Gubernamental, emitidas por la Corte de Cuentas de la República y el Manual de Auditoría Interna de esta Unidad, verificando el cumplimiento de Leyes, Decretos, Reglamentos, Manual para el Uso de Vehículos y Consumo de Combustible, Manual de Procedimientos de Almacén de Materiales de CEPA y FENADESAL, Normas Técnicas de Control Interno Específicas de CEPA y otras disposiciones legales en lo aplicable.

III. Principales Procedimientos Aplicados

Los principales procedimientos realizados para el cumplimiento de los objetivos del examen, fueron los siguientes:

- Se informó al Jefe del Departamento de Mantenimiento, Jefe de Taller, Encargado de Almacén de Materiales, Jefe de la Sección de Contabilidad, Encargada de Control Vehicular y Jefe del Departamento Administrativo del AIES/SOARG sobre la actividad a desarrollar.
- Se verificó que el encargado de control vehicular lleva expedientes completos y actualizados de los vehículos que conforman la flota vehicular del Aeropuerto.
- Se comprobó que el mantenimiento preventivo y correctivo se haya efectuado de conformidad a normativa y contratos suscritos, asimismo que se encuentre autorizado, documentado y registrado en la bitácora anual de gastos de mantenimiento.
- Se cotejó el saldo contable al 31 de diciembre de 2020 de la cuenta 231 09 003 001 Combustible, con los saldos según módulo de almacén del Sistema Administrativo Financiero Integrado (SADFI).
- Se efectuó verificación física de las existencias y revisión de los formularios de pedido de combustible.
- En una muestra de vehículos se calculó el rendimiento mensual del combustible según kilómetros recorridos y se analizaron los resultados obtenidos.

- Se efectuó revisión de una muestra de registros contables por gastos de mantenimiento y consumo de combustible para la flota vehicular del periodo examinado.

IV. Resultados del Examen.

Luego de efectuados los procedimientos correspondientes, y examinada la documentación relativa a los gastos de mantenimiento y consumo de combustible para la flota vehicular del AIES/SOARG, se obtuvieron los siguientes resultados:

A. Gastos por Mantenimiento y Consumo de Combustible.

Consumo de Combustible

De acuerdo a información obtenida del módulo de Almacén, el consumo de Aceite Diésel y Gasolina Regular durante el periodo examinado, refleja un consumo mensual promedio de US\$4,744.34 y US\$1,355.44, respectivamente.



Fuente: Elaboración propia según salidas de combustible registradas en SADFI.

Gastos de Mantenimiento

De acuerdo a la información de la cuenta contable Gastos por Mantenimientos y Reparaciones de Vehículos, los gastos por mantenimiento se incrementaron en los meses de noviembre y diciembre 2020, con relación a los gastos registrados en el mes de octubre del mismo año.



Fuente: Elaboración propia según auxiliar contable del AIES/SOARG.

B. Oportunidades de Mejora del Control Interno.

1. FALTANTE DE INVENTARIO DE COMBUSTIBLE, DERIVADA DE DIFERENCIAS ENTRE EXISTENCIAS FÍSICAS DE COMBUSTIBLE Y SALDOS SEGÚN SADFI.

Riesgo		
B	M	A
	√	

Condición:

De acuerdo a verificación física realizada al 01 de febrero de 2021, las existencias de combustible Diésel y Gasolina Regular difieren de los saldos según tarjeta de existencia en 21.78 y 78.14 galones respectivamente.

Código de Artículo	Descripción	Existencias en Galones 01/02/2021			Precio Unitario US\$	Valor Dif. US\$
		SADFI	Físico	Diferencia		
2447	Aceite Diésel	1,142.24	1,120.46	(21.78)	1.68694	36.74
2448	Gasolina Regular	2,941.14	2,863.00	(78.14)	2.13500	166.82
Suma				(99.91)		203.56

Criterios:

El art. 169 de las Normas Técnicas de Control Interno Específicas (NTCIE) de la CEPA, señala que: “*Los encargados del Almacén de Oficina Central y de las empresas, mantendrán actualizado el Sistema Informático de Control de Existencias y serán responsables de la custodia, conservación y distribución autorizada. Controlarán que el Sistema realice los descargos pertinentes y que genere mensualmente reportes con el detalle y monto de los artículos entregados a cada Unidad organizativa, para que el Departamento de Finanzas realice el descargo de las existencias. El Sistema deberá generar reportes parciales por cada una de las empresas y Oficina Central, y uno de toda la Institución debidamente integrado*”.

Al 31 de diciembre de cada año, elaborarán inventario de las existencias y lo remitirá al Departamento Financiero, para la conciliación respectiva”.

El numeral 1.7 y 1.8 del Manual de Procedimientos del Almacén de Materiales de CEPA y FENADESAL, establecen:

*“1.7 El (la) Encargado (a) del Almacén de Materiales **verificará en el reporte de existencias contra la existencia física**, que los movimientos de los artículos generados en el SADFI sean correctos.*

1.8 Todo ingreso y salida de artículos será registrado en el SADFI al momento de realizar el movimiento.”

Respecto a las diferencias determinadas, el procedimiento 9 Realización de Inventario Físico, pasos 4 y 5 del Manual de Procedimientos del Almacén de Materiales de CEPA y FENADESAL, establece que el Encargado de Almacén, auxiliar o colaborador procederá a:

*“Paso 04. **Analiza las diferencias** contabilizadas para encontrar las causas que originan los sobrantes o faltantes.*

*Paso 05. **Realiza el ajuste por las diferencias encontradas**, ya sea por las entradas y salidas del almacén registradas posterior a la fecha del listado de existencias emitido para la realización del inventario.”*

Respecto a los hechos generadores la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios, en su artículo 11 establecen que: “... **Se considerarán retirados o desafectados todos los bienes que faltaren en los inventarios** y cuya salida de la empresa **no se debiere a caso fortuito o fuerza mayor** o a causas inherentes a las operaciones, modalidades de trabajo o actividades normales del negocio”.

Asimismo el art. 4 del Reglamento de la referida Ley, señala que: “...**Se entenderá por caso fortuito o fuerza mayor el imprevisto que no es posible resistir**, como una inundación, terremoto, incendio, accidente, robo, **merma**, etc. Para estos efectos **el imprevisto deberá probarse** entre otros por los siguientes medios:

- a) Anotaciones cronológicas efectuadas en el sistema de inventario permanente, directamente relacionado con la contabilidad que mantenga el contribuyente;
- b) Denuncias por robos o accidentes de cualquier naturaleza hechos a la autoridad policial y al tribunal competente;
- c) Informes de liquidaciones del seguro; y
- d) **Merms reconocidas por disposiciones legales vigentes u organismos técnicos gubernamentales.**

En todo caso, **será condición prioritaria e ineludible, que las cantidades y valores correspondientes se encuentren contabilizados en las fechas que se produjo la pérdida, robo, merma, siniestro, etc., de los bienes muebles corporales de que se trate**”.

Causas:

- Falta de inventarios físicos periódicos de combustible y conciliación de las existencias en SADFI.
- Falta de controles adecuados y oportunos.
- Falta de una política técnica para el tratamiento de la Merma por evaporación de combustible.
- Falta de mantenimiento a los tanques de combustible.
- Aproximaciones en el marcador de las bombas de combustible.

Efectos:

- Riesgo de pérdida de recursos de la Comisión y falta de deducción de responsabilidades de forma oportuna.
- Información desactualizada y no fiable en el sistema SADFI y registros contables, respecto a las existencias de combustible.
- Contingencia fiscal derivada de los faltantes de inventario, y cuya salida de la empresa no se debe a casos fortuitos o de fuerza mayor o a causas inherentes a las operaciones, modalidades de trabajo o actividades normales del negocio y que no pueda ser comprobada de conformidad a lo dispuesto en el art. 4 del Reglamento de la Ley del IVA.

Comentarios del Encargado de Almacén.

Mediante correo electrónico de fecha 11 de febrero de 2021, manifestó:

“Como todos los líquidos, la gasolina ***se evapora***. Esto va a suceder siempre cuando la gasolina se encuentre en un recipiente en el cual haya una capa de aire por encima del nivel del combustible y allí se ubican los vapores que ***expele*** ya que se trata de un líquido volátil.

*Ante la situación física expresada, se debe evaluar el proceso de carga de combustible en la planta, transporte a la estación de servicio, descarga al tanque de almacenamiento y suministro a los equipos móviles y estacionarios del AIES-SOARG, y no menos importante el combustible que se suministra en recipiente, específicamente en relación a las **evaporaciones, mermas, y derrames**.*

*En un alto porcentaje, las diferencias entre la existencia física de combustible y los saldos del registro auxiliar, según verificación de las existencias al 01 de febrero de 2021, se deben a **pérdidas por almacenamiento**. Estas pérdidas ocurren cuando la temperatura ambiental y la presión barométrica cambian causando expansión térmica y contracción de vapor, esto causa saturación en los depósitos (tanques) ocasionando el venteo en los respiradores colocados para cada tanque.*

*El clima influye en la **evaporación**, la temperatura media anual en El Salvador es de 24.5 °C registrando un mayor aumento en San Luis Talpa, La Paz de 31 °C y es donde están ubicados los tanques de combustible.*

Tanto para la descarga, transporte y almacenamiento en el manejo del combustible se ha tomado como base el parámetro del “0.5%” de acuerdo al Instituto Americano del Petróleo (American Petroleum Institute, 1998), este dato es el que sirve de referencia en las gasolineras.

Durante el año 2020 se suministraron aproximadamente 6,739 galones de gasolina, si aplicamos a esta cantidad el porcentaje de evaporación, (0.5%) (6739), da como resultado 33.695 galones evaporados.

*Otros factores que se deben considerar son la **evaporación** cuando se carga y descarga la cisterna, fugas en los tanques por tiempo de vida útil, agua filtrada por la misma **evaporación**, residuos acumulados en el fondo de los tanques o por imprecisión de la vara de medición.*

En el caso del diésel, aunque puede evaporarse, no es en la misma proporción a la gasolina y la diferencia más puede deberse a los factores expresados en el párrafo anterior”.

Adicionalmente, mediante correo electrónico de fecha 05 de marzo de 2021 expresó lo siguiente:

- 1. “El combustible se controla a través de los reportes diarios que genera el vale y lo indicado en el marcador de la bomba de combustible, existen variaciones entre 0.1 a 0.8 galones pero se debe a las aproximaciones que el marcador realiza, dado que cambia de acuerdo a cantidades enteras y no con decimales, por ejemplo: 4.1 a 4.5 para el marcador es 4 y 4.6-4.9 es 5.00. Hemos solicitado incluir el formulario 24 del Manual de uso de equipos y consumo de combustible para mejorar este control.*
- 2. En el pasado existía la Corte de Cuentas en el AIES quien según documentos encontrados autorizaba de manera trimestral un ajuste por el consumo de consumo y almacenamiento de combustible, posteriormente cuando este ente Contralor se retiró del AIES ya no se realizó, desde entonces Auditoria Interna no ha autorizado realizar ajustes por suministro y almacenamiento de combustible.*
- 3. El fenómeno de la evaporación de combustible por suministro y almacenamiento es una situación real, existe y se debe considerar en el control del combustible.*
- 4. Se hace necesario tener una política institucional sobre este tema.*
- 5. El mantenimiento debe ampliarse a los tanques de combustible, actualmente solo se realiza a las bombas, situaciones operativas han impedido que se haga limpieza de los tanques, porque a diferencia de una gasolinera que tiene más de un tanque para un mismo tipo de combustible, en nuestro caso no es así”.*

Comentarios de Auditoría.

No obstante haber solicitado soportes documentales de los controles que justifiquen los faltantes de inventarios de combustibles, solamente se recibieron afirmaciones de corte técnico/académicas; con lo cual esta Unidad concuerda parcialmente, ya que los faltantes se han circunscrito a “**evaporación**” por razones inherentes al mismo producto así como a las condiciones físicas de su almacenamiento, transporte y despacho.

Al respecto, justamente por los riesgos inherentes, de control y ambientales que representa la “evaporación” del producto, es que las gasolinas y diésel están regulados legalmente; y por los mismos riesgo, las entidades que se dedican al negocio de los derivados del petróleo también toman las providencias correspondientes, para evitar fraudes en inventarios al amparo de “mermas”; y lo mismo ocurre fiscalmente, donde la ley tributaria obliga a tener evidencias probatorias para comprobar los faltantes por mermas, indistintamente su origen.

Según esta Unidad, el porcentaje de evaporación del 0.5% al que alude en su respuesta el AIES/SORG ha sido un estándar que data desde hace más de 20 años, tiempo en el cual han evolucionado las técnicas de construcción de los tanques de almacenamiento de gasolinas, los tanques de transporte (pipas), los procesos de transporte y abastecimiento entre otros, además de crearse regulaciones precisas, justamente para minimizar las pérdidas por la volatilidad del producto.

Esta Unidad considera, por ejemplo, que el porcentaje de evaporación del 0.5% que en el ejemplo se aplica directamente a la cantidad total de adquisiciones de combustible, tuvo que someterse primero a un ensayo de medición de la Presión de vapor Reid (RVP) ¹ pues este es el indicador al que se refiere el Reglamento Técnico Centroamericano, según Anexo 1 de la Resolución No. 169-2006 del COMIECO XLIX (Consejo de Ministros de Integración Económica – SIECA, a la cual pertenece el Ministerio de Economía de El Salvador, ente rector en materia de Hidrocarburos). En dicho Anexo, y específicamente para “Productos de Petróleo - Gasolina Regular”, cita que para medir la volatilidad de las gasolinas se utilizará el estándar **ASTM D-323**: “Standard Test Method for Vapor Pressure of Petroleum Products (Reid Method)” (o Método de Prueba Estándar para Presión de Vapor de Productos de Petróleo (Método Reid), indicando que, según este método, el porcentaje (%) evaporado para gasolina regular es de un máximo de 69 kPa (10 psi).

Podemos concluir que **la capacidad de evaporación de las gasolinas y el diésel** es una característica inherente y necesaria de este producto en las diferentes situaciones de exigencia operacional y de variedad de climas, la cual se mide utilizando métodos estándar, entre ellos el Presión de vapor Reid (RVP), siendo la RVP una propiedad fisicoquímica **que debe ser determinada** para evidenciar particularmente en cada caso, los niveles de evaporación en gasolinas o diésel, lo cual no se observa en el caso del examen ejecutado.

¹ **Presión de vapor Reid (RVP):** La volatilidad o tendencia a evaporarse de un producto de petróleo. Entre más bajo sea el número, más estable será el producto. El RVP es usado para medir la presión en términos de libras por pulgada cuadrada (psi). En términos de gasolina, el RVP es usado como un mecanismo de control del ozono. (definición según Oil Price Information Service (OPIS))

Presión de Vapor Reid (RVP): Es la presión de vapor absoluta obtenida por medio de un ensayo que mide la presión de una muestra en el interior de un cilindro a una temperatura de 37,8 °C (100 °F) en una relación volumétrica de 4 (cuatro) partes de líquido por 1 (una) parte de vapor [relación (líquido/vapor) = 4], **esta propiedad mide la tendencia a la vaporización de un líquido** (definición contenida en el punto 3.12 del Reglamento Técnico Centroamericano, Productos de Petróleo, Gasolina Regular, Especificaciones”, emitida por COMIECO en Resolución No. 169-2006)

Es por todo lo anterior, y luego de analizadas las consideraciones del personal del Aeropuerto en relación a las diferencias detalladas en el párrafo de condición, se concluye que se encuentra pendiente de confirmar que las diferencias de menos entre las existencias físicas de combustible (Diésel y Gasolina Regular) y los saldos según SADFI se han originado por causas inherentes a la naturaleza del producto; asimismo y en vista de que a la fecha del presente informe las inconsistencias en los saldos se mantienen, además que la normativa requiere que tales diferencias –de existir– sean analizadas y ajustadas, es necesario que éstas se fundamenten en un estudio técnico de forma institucional.

Esto es necesario, ya que si aplicáramos conversión a barriles de las diferencias de inventario identificadas, nos encontramos con que el faltante en inventario total a la fecha de la toma física del mismo, sería de aproximadamente **2.38 barriles faltantes**² que implica un costo aún no reconocido en la contabilidad de la CEPA y una contingencia fiscal si no se tiene la evidencia objetiva y técnica de la determinación de la merma.

Recomendaciones:

Se recomienda al Presidente de la Comisión, instruir:

Al Jefe de Departamento Administrativo de Oficina Central y Jefes Administrativos de las empresas de la Comisión que realizan despacho de combustible a granel:

- a) Conformar una comisión que elabore o que solicite a entidad competente, un estudio técnico que permita definir los porcentajes máximos a permitir en concepto de evaporación del combustible y que puedan dar origen a mermas inherentes a la naturaleza del producto.
- b) Solicitar por escrito a la Dirección de Hidrocarburos y Minas del Ministerio de Economía opinión técnica sobre los índices o factores de volatilidad o evaporación de gasolinas y diésel aplicables en El Salvador, y que CEPA pueda utilizar como referencia para sus controles.
- c) Solicitar por escrito opinión a la Dirección General de Contabilidad Gubernamental sobre el tratamiento de las pérdidas por evaporación de combustible por despacho a granel.

Al Encargado de Almacén de Materiales del AIES/SOARG:

- a) Dar cumplimiento a los procedimientos de control estipulados en el Manual para el uso de vehículos y control de combustible en relación a: **(1)** Efectuar la medición previa y posterior a la recepción de combustible a granel, informando oportunamente sobre cualquier diferencia entre la documentación presentada por el proveedor y la medición física del suministro recibido y **(2)** Efectuar y documentar la medición periódica de las existencias de combustible, a fin de conciliar el físico determinado con los saldos reflejados en SADFI.
- b) Dar tratamiento a las diferencias de combustible determinadas, gestionando autorización previa de la Alta Dirección.

² Fórmula de galones us a barriles (gal a barrels). Barriles ≈ galones us*0.02381 (para el caso: 21.78 gls diésel = **0.52 barriles** y 78.14 gas regular= **1.86 barriles**)

Al Jefe de la Sección de Contabilidad del AIES/SOARG:

Reconocer el faltante en la cuenta Detrimento de Inversiones en Existencias, de conformidad con lo establecido en el Manual Técnico del Sistema de Administración Financiera Integrado, apartado C.2.9 Normas sobre Detrimentos Patrimoniales, hasta que las autoridades administrativas con base al estudio técnico respectivo concluyan:

- a) Que las pérdidas obedecen a causas inherentes a la naturaleza del producto, en cuyo caso deberá liquidarse el detrimento registrado como gastos de gestión, o
- b) En caso que se determinen responsabilidades, la aplicación del detrimento deberá efectuarse contra la cuenta Deudores por Reintegros.

V. Seguimiento a Recomendaciones de Informes Anteriores:

En el presente examen no se efectuó seguimiento a recomendaciones relacionadas con informes anteriores, ya que no existen recomendaciones pendientes de implementar.

VI. Conclusión

De acuerdo a los resultados obtenidos en el examen, consideramos que tenemos base suficiente y adecuada para emitir la siguiente conclusión:

Los gastos de mantenimiento preventivo y correctivo ejecutados, así como los gastos por consumo de combustible (aceite diésel y gasolina regular) para los vehículos que componen la flota vehicular del Aeropuerto Internacional de El Salvador AIES/SOARG, en el periodo octubre a diciembre 2020, son razonables y el control interno implementado respecto al uso de los vehículos, ejecución de gastos por mantenimiento y consumo de combustible es adecuado, **excepto por la debilidad concreta** que se identifica como hallazgo significativo en este informe relacionado con faltante de inventario de combustible, diferencias entre las existencias físicas de combustible y saldos según SADFI, la cual requiere acciones de mejora de parte de la Administración para lograr mantener un control efectivo que garantice el cumplimiento de los objetivos de control y gestión.

VII. Párrafo Aclaratorio

El presente informe contiene los resultados del Examen Especial a los Gastos de Mantenimiento y al Control, Manejo y Consumo de Combustible para los Vehículos del Aeropuerto Internacional de El Salvador San Oscar Arnulfo Romero y Galdámez AIES/SOARG, durante el periodo comprendido del 01 de octubre al 31 de diciembre de 2020, ha sido elaborado únicamente para el conocimiento de la Máxima Autoridad de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma y de la Corte de Cuentas de la República de El Salvador.


Lic. Tito Ramírez Escobar
Jefe de Unidad de Auditoría Interna



DIOS UNIÓN LIBERTAD.