

Diseño de un Proceso de Control para la Contabilización de las Obras de Dominio Público

Ablan B., Nayibe
Vera D., Ruth

Ablan B., Nayibe

Lic. en Contaduría Pública.
M. Sc. en Administración. Participante
del Postgrado: Espec. en Control Fiscal
y Auditoría (Enahp). Profesora Asistente
Facultad de Ccs. Económicas y Sociales,
Universidad de Los Andes.
nablan@ula.ve

Recibido: 02-12-05
Revisado: 10-02-06
Aceptado: 03-03-06

Vera D., Ruth S.

Lic. en Administración. de Empresas.
M. Sc. en Ciencias Contables.
Auditora de Estado.
ruthvera1@hotmail.com

La investigación realizada propone un proceso de control para la contabilización de las obras de dominio público, para lo cual fue necesario efectuar un diagnóstico de la situación existente en un organismo encargado de ejecutar obras sociales de vialidad a nivel estatal, seleccionado como caso de estudio. El trabajo se fundamentó en una investigación de campo y de carácter descriptivo, de tipo proyecto factible. Los resultados obtenidos arrojaron las siguientes conclusiones: 1) Existencia de algunos mecanismos de control; sin embargo, no son suficientes para controlar la ejecución de los gastos por concepto de construcción de obras de dominio público (ODP); 2) Los funcionarios no tienen claramente definidos los tipos de controles existentes en la Institución; 3) No se diseñan procedimientos y actividades dirigidas al control de la ejecución de las ODP y no se establecen estándares de ejecución. Se plantea, por tanto, la necesidad de implantar la propuesta en este organismo y hacerla extensiva a otros organismos públicos que administren bienes del dominio público.

Palabras clave: Proceso, control, contabilización de obras del dominio público, infraestructura social de vialidad.

RESUMEN

This research proposes a control process for the accounting of the works of public domain; so, it was necessary to make a diagnosis of the existent situation in an organism in charge of executing public roads at Mérida state, selected as case of study. The work was based in a field investigation; this is a descriptive project, of feasible type. Through the results, we make the following conclusions: 1) Existence of some control mechanisms; however, they are not enough to control the execution of the expenses for concept of construction of works of public domain (ODP); 2) The officials don't have clearly defined the types of existent controls in the Institution; 3) procedures and activities are not designed directed to control the execution of the ODP and they don't settle down standard of execution. Therefore, it is necessary to use the proposed in this organism and to make it extensive to other public organisms managing goods of public domain.

Key words: Process, control, accounting of works of the public domain, social infrastructure of roads.

ABSTRACT

1. Introducción

La administración pública está al servicio de la colectividad y su objetivo primario consiste en planificar, organizar, dirigir, evaluar y controlar sus actividades como premisa del beneficio común de los ciudadanos o administrados. De la misma manera, la administración pública cumple un papel preponderante dentro de las sociedades como reguladora de los compromisos de gestión, la promoción de mecanismos para la participación y el control sobre las políticas y resultados públicos, los cuales deben ser una expresión del interés general y guardar coherencia con el desarrollo económico y social del Estado.

En este contexto, el control fiscal juega un papel predominante para el ejercicio de una administración pública transparente, eficiente y eficaz, que le permita proveer a la comunidad bienes y servicios adecuados a las necesidades del entorno, y garantice a través de su ejercicio la protección del patrimonio de la nación y su correcta utilización en beneficio del bien colectivo.

Caicedo (2000), señala que el control es el proceso de determinar lo que se está llevando a cabo, a fin de establecer las medidas correctivas necesarias y así evitar desviaciones en la ejecución de los planes. Puesto que el control implica la existencia de metas y planes, ningún administrador puede controlar sin ellos.

Pero, además, es en el planteamiento de una administración pública eficiente, que la contabilidad se convierte en una herramienta gerencial para la toma de decisiones y el ejercicio del control, pues la misma arroja información para determinar los costos y el resultado de la gestión pública, en tanto que también informa sobre el correcto uso de los recursos y bienes de la organización.

De acuerdo con las normas de contabilidad para el sector público, la contabilidad se registrará de acuerdo a lo prescrito por la Oficina Nacional de

Presupuesto, considerando la utilización del Plan Único de Cuentas (PUC) como instrumento diseñado con el fin de unificar los conceptos que afectan el patrimonio del Estado, siendo aprobado este Plan Único por Resolución N° 69 del 12 de marzo de 1993, a través de la Gaceta Oficial nacional N° 4.540 Extraordinaria y de obligatorio cumplimiento para la formulación, ejecución y control del presupuesto del sector público, pero también tomado como base para el registro contable de los entes que conforman dicho sector.

Por otra parte, el Código Civil Venezolano (1982) señala, en su Libro Segundo, que los bienes de la nación, de los estados y de las municipalidades, pueden ser del dominio público o del dominio privado, y considera que son bienes del dominio público los caminos, los lagos, los ríos, las murallas, fosos, puentes de las plazas de guerra y demás bienes semejantes. Kummerow (1980) plantea que para ubicar a un bien en una clasificación u otra corresponde a la afectación del bien al uso directo del público. Por su parte, Waline, citado por Kummerow (1980), establece que:

Forma parte del dominio público todo bien perteneciente a una persona administrativa que, sea en razón de su configuración natural, sea en razón de una ordenación especial, o sea en razón de su importancia histórica o científica, es necesario para un servicio público o para la satisfacción de una necesidad pública y el cual no podría ser reemplazado por otro (bien) en esa función. (p. 60)

Para el caso del registro contable de la infraestructura social de vialidad, y tomando en consideración lo establecido en el PUC y el Código Civil, los recursos ejecutados para la construcción de puentes, avenidas, carreteras, vías agrícolas, entre otras, se encuentran clasificados como bienes del dominio público. Señala el Plan que

“la distinción de bienes del dominio público y dominio privado, a los efectos de este plan de cuentas, interesa por cuanto los bienes del dominio público son inalienables, no deben contabilizarse como activos y no están sujetos a depreciación” (p. 54).

Es de acuerdo a estas premisas que el organismo encargado de la ejecución de obras sociales de vialidad a nivel estatal, seleccionado como caso de estudio, refleja los recursos ejecutados financieramente en estos bienes como un gasto del tipo de activos reales, lo que no permite determinar en el tiempo, en términos cuantitativos, el costo real de este tipo de bienes públicos. No obstante, el mismo no cuenta con métodos precisos alternos para la cuantificación de estos costos, que permitan la obtención de información oportuna para la toma de decisiones en relación con la inversión en la vialidad pública. Debido a la situación antes planteada, controlar dichos registros optimizará el sistema y permitirá al Estado establecer tanto la inversión como el valor monetario de la infraestructura social de vialidad, por cuanto, si bien es cierto que las normas legales no permiten contabilizar como activos estos bienes, es pertinente conocer con certeza su valor.

Tal situación puede deberse, entre otras cosas, a cierta rigidez del registro contable público, a la posible falta de interés por parte de los organismos correspondientes en solucionar la situación planteada y a la ausencia de legislación sobre la materia, lo cual genera consecuencias tales como los registros poco confiables y el desconocimiento del valor económico que debe tener cada obra.

Por ello surge la necesidad de proponer el diseño de un proceso de control para la contabilización de las obras de dominio público, considerando como caso de estudio un organismo público encargado de la ejecución de la infraestructura social de vialidad a nivel estatal.

2. Objetivos de la Investigación

2.1. General

Proponer el diseño de un proceso de control para la contabilización de las obras de dominio público.

2.2. Específicos

- Identificar la situación actual que presenta el organismo estatal encargado de la ejecución de obras sociales de vialidad, con relación a los mecanismos de control para la contabilización de la infraestructura social de vialidad.
- Establecer las consecuencias originadas por la situación actual que presenta dicho organismo con relación a los procesos de control para la contabilización de la infraestructura social de vialidad.
- Distinguir los elementos teóricos del proceso de control a proponer sobre la contabilización de las obras de dominio público.
- Diseñar un proceso de control para la contabilización de las obras de dominio público, en particular para la infraestructura social de vialidad.

3. Metodología

El presente trabajo se enmarcó en la modalidad de proyecto factible. Hurtado (2001) considera que “Este tipo de investigación intenta proponer soluciones a una situación determinada a partir de un proceso previo de indagación” (p. 100). De igual manera, es una investigación de campo y de carácter descriptivo.

Es importante señalar que para el análisis de los resultados obtenidos, se aplicó el método inductivo, el cual, partiendo de la observación de fenómenos particulares, llega a conclusiones y premisas generales que pueden ser aplicadas en situaciones similares al caso de estudio, según la opinión de Méndez (1998).

Para indagar acerca de la situación actual del organismo objeto de estudio, se diseñó y aplicó un cuestionario a todos los funcionarios con grado académico de técnico superior universitario y educación universitaria que laboran en la Dirección de Administración, específicamente en las unidades de Contabilidad, Presupuesto y Tesorería, así como también el personal adscrito a la Unidad de Auditoría Interna, cuyas funciones se encuentran relacionadas con la investigación.

El cuestionario se diseñó con preguntas de estructura cerrada y semicerrada y estuvo conformado por varios ítems. Para formular las preguntas cerradas se utilizó el criterio señalado en la escala de Lickert, con un rango cuantitativo del 1 al 5. Por otra parte, se realizaron preguntas semicerradas, dicotómicas, para lo cual se utilizaron dos rangos: 1) Sí y 2) No; y la pregunta ¿por qué? para conocer la razón de la escogencia entre las dos alternativas. Por último, se anexó al cuestionario una hoja que permitiera a los funcionarios encuestados emitir las opiniones que consideraran pertinentes sobre las preguntas reflejadas en el cuestionario, a fin de obtener mayor información. Antes de su aplicación, el cuestionario fue validado por tres expertos: un Licenciado en Contaduría Pública, un Licenciado en Educación y un Metodólogo.

Luego de consideradas las observaciones realizadas por los expertos, y ajustado el instrumento, se realizó de manera automatizada el cálculo del coeficiente de validez de contenido total que, según Hernández (2002), "se define como el promedio de los coeficientes de validez de contenido de cada ítem, cada uno de los cuales ha sido corregido por concordancia aleatoria entre jueces" (p. 72). El instrumento obtuvo un índice de validez de 0,94 lo cual refleja una validez perfecta, de acuerdo con el precitado autor.

Una vez establecida la validez del instrumento,

se procedió a administrar una versión de éste a un grupo de funcionarios (sujetos) con características similares a la población, con la finalidad de determinar la confiabilidad del mismo, para lo cual se realizó el cálculo del Coeficiente de Alpha de Crombach, indicador que debe arrojar un valor entre el rango de 0 y 1. El resultado obtenido en el cálculo del Alpha de Crombach, en relación con la confiabilidad del instrumento, fue de 0,96, lo que indica que el instrumento es altamente confiable, ya que por cada cien veces que se aplique el instrumento se obtendrá la misma respuesta aproximadamente 96 veces. También se utilizó la técnica Kuder Richardson para las preguntas dicotómicas, a fin de establecer la confiabilidad de las respuestas. En el cálculo se obtuvo un valor del coeficiente de 0,82, lo cual es aceptado como una buena confiabilidad.

4. Resultados

Con la finalidad de lograr los dos primeros objetivos de la investigación, se aplicó el instrumento de recolección de datos, siendo los resultados más relevantes los siguientes:

Se evidencia, en todos los aspectos, ausencia de homogeneidad en las respuestas, lo cual se refleja en la disparidad de las afirmaciones, llegando en algunos casos a ser contradictorias. Sin embargo, gracias a la hoja de comentarios adicionales, incluida al final del cuestionario, fue posible realizar la interpretación de los datos.

En primer lugar, los funcionarios consideran que constituye un mecanismo de control la revisión de las valuaciones y los documentos soportes de las erogaciones, las cuales contienen el presupuesto de la obra, así como las variaciones de los precios establecidos con respecto al presupuesto, para su correspondiente cobro por parte de las empresas contratistas. No obstante, este mecanismo de control administrativo presenta

debilidades, debido a que no permite conocer si los valores expresados en las valuaciones se corresponden con la obra de vialidad ejecutada y con el proyecto de la misma.

Luego, las respuestas relacionadas con la existencia de procedimientos formales para el registro financiero de la infraestructura de vialidad, manifestadas por los funcionarios encuestados, evidencian el desconocimiento de los mismos sobre la existencia de manuales con procedimientos para la contabilización de los bienes de dominio público, específicamente los referidos a obras de vialidad. Si bien es cierto que existen manuales de procedimientos contables y administrativos, éstos no establecen los procedimientos formales que permitan conocer cada uno de los pasos realizados para la contabilización de las obras de vialidad.

En tercer lugar, el control previo a este tipo de obras se realiza sólo para el pago de las valuaciones y no sobre todos los aspectos relacionados con la vialidad. En relación con el control posterior sobre la ejecución de la infraestructura de vialidad, se evidencia nuevamente falta de uniformidad en las respuestas emitidas por los encuestados, quienes afirmaron en la hoja anexa de comentarios que este tipo de control lo realizan la Unidad de Auditoría Interna y los órganos de control externo, mas no la propia administración.

Por otra parte, los funcionarios reconocen la inexistencia de un mecanismo de control que relacione cuántas obras de vialidad se habían culminado desde la creación del instituto, su nombre, el número de kilómetros que las componen y su costo. De igual manera, reconocen la ausencia de un mecanismo que permita conocer con exactitud los costos por kilómetro ejecutado de vía.

Se registró, de igual manera, que los costos del recurso humano no son incluidos en el costo total de la obra; esto se debe, entre otras cosas, a que

no se consideran los costos de inspección y los costos indirectos de recurso humano.

La totalidad de los funcionarios reconoce desconocimiento sobre los procesos de control de los costos de vialidad en periodos plurianuales, lo cual impide determinar el costo total de la vialidad en las obras ejecutadas en diferentes años. Por último, casi la totalidad de los encuestados consideran que el instituto no realiza el seguimiento a los gastos por este concepto.

5. Propuesta

Obtenidos los resultados del análisis, se planteó la necesidad de diseñar un proceso de control que le permita al organismo contar con una base de datos sobre las obras de dominio público (ODP), particularmente las relativas a la vialidad, en un periodo superior a un año, debido a que hasta ahora se considera como herramienta principal el presupuesto del organismo. De esta manera, se dispondría de más información y de mejor calidad para la toma de decisiones oportunas, pues, ante las nuevas realidades, las instituciones están llamadas a revisar y perfeccionar sus procesos en búsqueda del cumplimiento de los principios de eficiencia, eficacia, economía y calidad.

Para tal fin, se diseñaron tres formatos denominados: (1) Formato COVP No. 001, útil para el control de obras de vialidad de construcción nueva; (2) Formato COVP No. 002, válido para el control de las conservaciones, ampliaciones y mejoras de las obras de vialidad existentes, y (3) Formato COVP No. 003, para las obras de vialidad existentes.

5.1. Objetivos de la Propuesta.

Objetivo General.

Optimizar el control sobre la contabilización de los recursos asignados a las ODP, en especial las obras de infraestructura social de vialidad.

Objetivos Específicos.

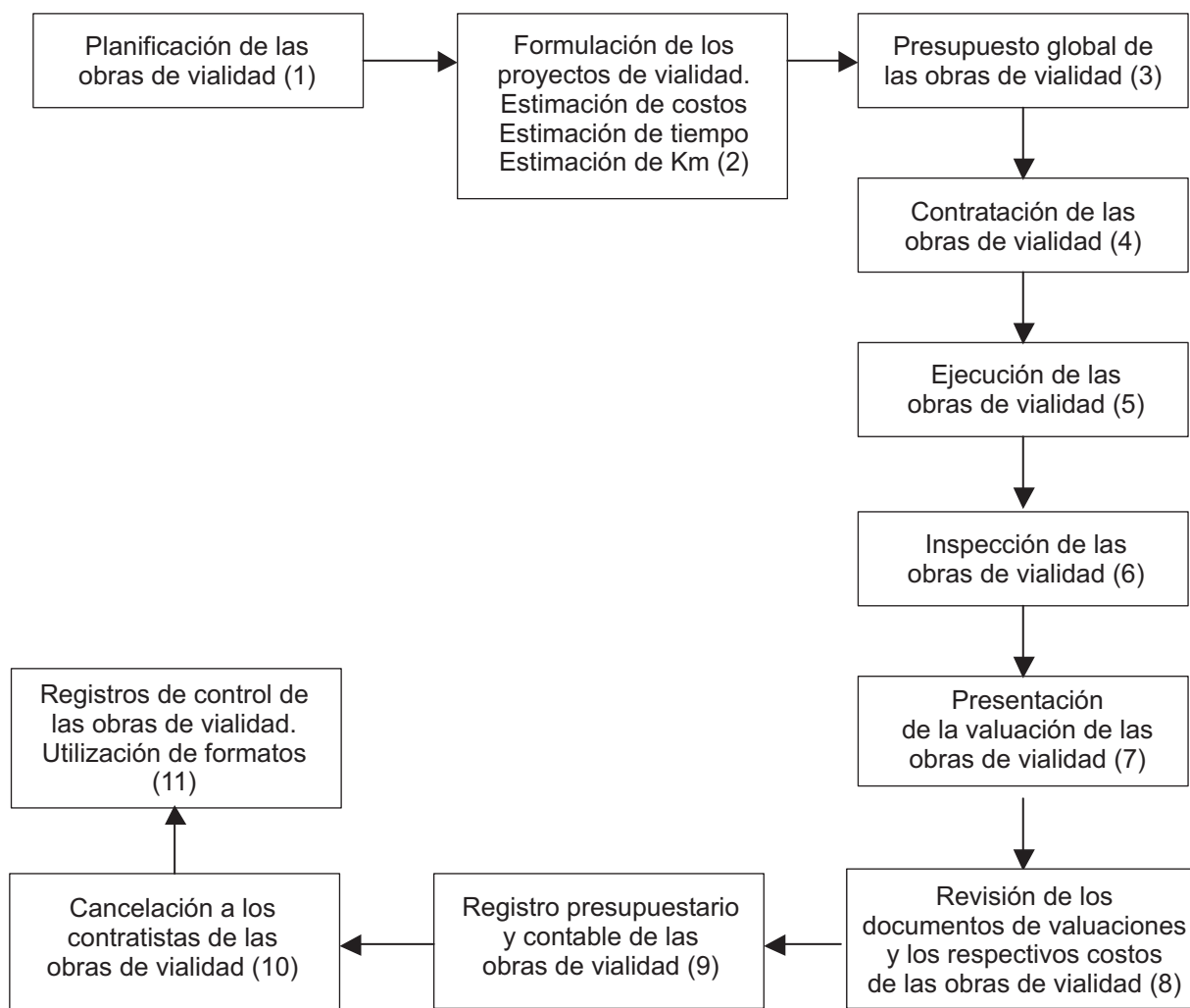
- Identificar los procedimientos y actividades que permitan el mejoramiento del control sobre los recursos asignados a las obras de vialidad.
- Establecer los procedimientos y actividades, así como sus responsables, para la optimización del control sobre la contabilización de la infraestructura social de vialidad.
- Incorporar a los funcionarios del organismo en el manejo y comprensión del proceso de

control, a fin de que compartan la necesidad de su implantación.

5.2. Estructura Gráfica de la Propuesta

Para cada una de las áreas de control señaladas en la Figura 1, se indicaron los procedimientos, las actividades, la unidad organizativa responsable, los recursos reales y financieros necesarios y el tipo de evaluación aplicada (cualitativa y/o cuantitativa).

Figura 1. Propuesta de control por áreas de gestión.



Fuente: Elaboración propia (2005)

5.3. Registros de Control propuestos.

Cumplidos los pasos identificados con los números 1 al 10 (Figura 1), se debe proceder al llenado de los formatos de control diseñados para mantener información más completa y exacta de los costos en los cuales se incurrió durante la ejecución de las obras de vialidad. Los formatos se encuentran reseñados de la siguiente manera:

Formato COVP- 001- Registro de control para obras de vialidad de construcción nueva: Refleja la información sobre los costos de la construcción de nuevas vías (Figura 2). En este formato se debe reflejar la información de los costos en los cuales se incurre con efecto de la construcción de vías de nueva data, considerando

dentro del mismo tanto los costos directos expresados en las valuaciones, como los costos directos por la formulación del proyecto; y, por otra parte, reflejar los costos por gastos administrativos que tienen que ver con los expresados tanto en las valuaciones como en aquellos en que incurra el instituto para efectos de construcción de las vías; estos gastos tienen que ver con papelería, recurso humano administrativo, fletes, entre otros. De igual manera, se deben reflejar los costos por concepto de inspección de las obras, la cual se considera presupuestaria y contablemente, y de acuerdo al PUC son los gastos por labores de inspección de obras por contratos que realizan personas naturales o jurídicas con el organismo, en ODP, que le estén construyendo a los organismos públicos.

Figura 2. Formato COVP-001

REGISTRO DE CONTROL PARA OBRAS DE VIALIDAD DE CONSTRUCCIÓN NUEVA

(1) Nombre de la vialidad _____
 (2) Ubicación Geográfica _____

Fecha de inicio de la Obra (3)	Fecha de Culmin. de la obra (4)	Tipo de contratación (5)	N° de Valuación (6)	N° de Km (7)	Costos Directos Bs. (8)					Costos Indirectos Bs. (9)				Costo total Bs. (10)
					Costo de mano de obra 8.1	Costo de mat. 8.2	Costo De Insumos 8.3	Costo de Maqui. 8.4	Costo de Formulación de proyectos 8.5	Gtos. Adm. 9.1	IVA 9.2	Util. 9.3	Gastos De Inspec. 9.4	

Fuente: Elaboración propia (2005)

Formato COVP-002 Registro de control para conservaciones, ampliaciones y mejoras de las obras de vialidad existentes:

Refleja la información sobre los costos de las conservaciones, ampliaciones y mejoras a las vías existentes (Figura 3). De acuerdo al PUC son los gastos destinados a estas conservaciones de ODP, tales como carreteras. En este formato se deberá reflejar la información sobre los costos en

los cuales se haya incurrido por efectos de mantenimientos, consideradas dentro de ellos la ejecución de obras de bacheo, limpieza de canales, obras de remoción de escombros, entre otras, y como mejoras las correcciones de vialidad en caso de deslizamiento, derrumbes, etc. y ampliaciones que tienen que ver con el incremento de Km en las vías ya realizadas, de las obras de vialidad existentes.

Figura 3. Formato COVP-002

REGISTRO DE CONTROL PARA CONSERVACIONES, AMPLIACIONES Y MEJORAS DE LAS OBRAS DE VIALIDAD EXISTENTES

(1) Nombre de la vialidad _____
 (2) Ubicación Geográfica _____

Fecha de inicio de la Obra (3)	Fecha de Culmin. de la obra (4)	Tipo de contratación (5)	N° de Valuación (6)	Costos Directos Bs. (8)					Costos Indirectos Bs. (9)				Costo total Bs. (10)
				Costo de mano de obra 8.1	Costo de mat. 8.2	Costo De Insumos 8.3	Costo de Maqui. 8.4	Costo de Formulación de proyectos 8.5	Gtos. Adm. 9.1	IVA 9.2	Util. 9.3	Gastos De Inspec. 9.4	

Fuente: Elaboración propia (2005)

Legendas de los formatos COVP-001 y COVP-002.

(1) En la casilla N° 1 se debe colocar el nombre de la vía a construir o a realizar la conservación, mantenimiento o mejora.

(2) En la casilla N° 2 se debe reflejar la ubicación geográfica especificando la dirección, parroquia y municipio.

(3) En la casilla 3 se colocará la fecha del acta de inicio de obra, especificando día, mes y año.

(4) En la casilla 4 se colocará la fecha del acta de terminación de obra, especificando día, mes y año.

(5) En la casilla N° 5 se debe reflejar el tipo de contratación, especificando si se realizó bajo la modalidad de contratación de empresas o la modalidad de administración directa.

(6) En la casilla N° 6 se debe reflejar el número de valuaciones presentadas por las empresas contratistas para el pago de la ejecución de obras o la presentada por el organismo, en caso de ser por administración directa.

(7) En la casilla 7 se debe especificar el número de kilómetros construidos, conservados, mantenidos o ampliados.

(8) Se debe reflejar los costos directos ejecutados en la obra de vialidad especificando:

8.1 Costo de mano de obra. Se deben reflejar los costos de mano de obra obrera, técnica y profesional, como es el caso de los costos por concepto de pago de ingenieros residentes y técnicos en construcción civil.

8.2 Costo de materiales: se especifica en esta casilla los costos por concepto de materiales a utilizar en la ejecución ejemplo de ello asfalto, piedras, cemento, arena, pintura, entre otros.

8.3 Costo de insumos. En esta casilla se debe reflejar los costos por concepto de insumos como gasolina, gasoil, aceites de motor, entre otros.

8.4 Costo de maquinaria. Se debe especificar en esta casilla los costos incurridos por horas-máquina efectivamente trabajadas.

8.5 Costo de formulación de proyectos: en esta casilla se debe reflejar el costo de la elaboración del proyecto de las obras de vialidad.

(9) En esta casilla se debe colocar los costos indirectos incurridos en la ejecución de las obras

de vialidad y se deberá especificar lo siguiente:

9.1 Gastos administrativos. En esta casilla se deberá reflejar los costos incurridos tanto en la empresa como en el organismo, y corresponde a los gastos de papelería, artículos de oficina, tintas de impresora y gastos del personal que realiza las actividades administrativas.

9.2 En esta casilla se debe reflejar los costos por concepto de impuesto al valor agregado.

9.3 En esta casilla se debe reflejar los costos por utilidades de las contratistas reflejados en el análisis de precios unitarios presentados por las mismas.

9.4 En la casilla 9.4 se debe reflejar los gastos de inspección en los cuales haya incurrido el organismo como efecto de control del mismo, y el cual se encuentra reflejado en el presupuesto del organismo en la partida de gastos de inspección.

(10) En esta casilla se debe colocar el valor total obtenido de la sumatoria horizontal de las columnas 8 y 9 antes descritas.

Formato COVP-003 Registro de control de las obras de vialidad existentes:

Refleja la información sobre las vías existentes y sus respectivos costos (Figura 4). En este formato se deberá resumir la información considerada en los formatos COVP-001 y COVP002, donde se especifica el nombre de la vía, su ubicación geográfica, n° de km y sus costos totales, a fin de obtener información inmediata sobre los costos invertidos en la infraestructura social de vialidad. Se deberá también comparar los costos globales con las partidas presupuestarias que se encuentren involucradas en los costos totales, con el propósito de verificar que los gastos realizados se hayan realizado con apego a los créditos presupuestarios disponibles.

Figura 4. Formato COVP N° 003

REGISTRO DE CONTROL DE LAS OBRAS DE VIALIDAD EXISTENTES

Nombre de la vialidad (1)	Tipo de obra de vialidad (2)	Ubicación geográfica (3)	Fecha de inicio de la obra de vialidad (4)	Fecha de culminación de la obra de vialidad (5)	Tipo de contratación (6)	No. De valuaciones (7)	No. de Km (8)	Costo total (9)

Fuente: Elaboración propia (2005)

Leyenda del formato COVP-003.

(1) En la casilla N° 1 se debe colocar el nombre de la vía a construir o a realizar la conservación, mantenimiento o mejora.

(2) Tipo de obra de vialidad: especificar el tipo de obra ejemplo, puentes, carreteras, avenidas entre otras.

(3) Se debe reflejar en esta casilla la dirección, parroquia y municipio donde se ejecutó la obra.

(4) Fecha de inicio de la obra de vialidad: se debe colocar la fecha reflejada en el acta de inicio de obra, especificando día, mes y año

(5) Fecha de culminación de la obra de vialidad: se debe colocar la fecha reflejada en el acta determinación de obra, especificando día, mes y año

(6) Tipo de contratación: en esta casilla se debe especificar si la misma se ejecutó a través de

la contratación de empresas o por administración directa.

(7) En esta casilla se debe reflejar el número de valuaciones presentadas por la empresa para su cancelación o la emitida por el organismo en caso de ser por administración directa.

(8) En esta casilla se debe especificar el número de kilómetros construidos, conservados, ampliados o mejorados.

(9) En esta casilla se debe colocar el costo total reflejado en los formatos COVP-001 y COVP-002.

6. Conclusiones

De la investigación realizada se puede deducir que el instituto objeto de estudio cuenta con algunos mecanismos de control sobre las obras de vialidad; sin embargo, estos mecanismos no son

suficientes para permitir un conocimiento más exacto sobre el control de los recursos utilizados en la ejecución de este tipo de obras. Por otra parte, es importante señalar que en este organismo los funcionarios no tienen claramente definidos los tipos de controles que se deben implementar, así como los controles que se encuentran establecidos, situación que fue evidenciada debido a las discrepancias en las respuestas a las preguntas relacionadas con el conocimiento de los tipos de control.

En este mismo contexto, el diagnóstico también permitió evidenciar que el ente no cuenta con mecanismos de control que midan con exactitud los costos de recurso humano y material incurridos en la ejecución de obras de vialidad, considerándose solamente los costos establecidos en las valuaciones presentadas por las empresas contratistas y no todos los costos involucrados. De igual manera, el instituto no elabora procedimientos y actividades dirigidas al control de la ejecución de este tipo de obras públicas, elementos importantes para el diseño de un proceso de control. Por otro lado, no se establecen estándares que permitan verificar que el desempeño se realizó de acuerdo a los mismos; esta situación evidencia la ausencia de seguimiento al desempeño y por ende no se toman acciones correctivas oportunas.

La propuesta presentada, consistente en el diseño de un proceso de control para la contabilización de las ODP, en especial las referidas a la infraestructura social de vialidad, consideró los elementos teóricos sobre controles,

estándares, comparaciones y acciones correctivas, y constituye un primer paso para iniciar el control de la inversión social de vialidad, lo cual permitirá disponer de una herramienta de control de las obras de vialidad pública y manejar información eficiente sobre los costos en los cuales se ha incurrido para la realización de la obra, considerando los costos directos e indirectos.

Se recomienda por último, hacer extensiva la propuesta a los diferentes organismos del sector público que gestionan recursos para su inversión en bienes del dominio público.

Referencias bibliográficas

- Caicedo, U. (2000) **Control**. Barcelona- España: Pirámide S.A.
- República de Venezuela. (1984). **Código Civil de Venezuela**. Gaceta Oficial N° 2.990 Extraordinaria del 26 de Julio de 1982
- República de Venezuela (1993) **Plan Único de Cuentas**. Gaceta Oficial Número 4.540 extraordinaria de fecha 12 de marzo de 1983.
- Hurtado, J. (2001). **El Proyecto de Investigación**. Caracas. Editado por la Fundación SYPAL.
- Kummerow, G. (1980). **Compendio de Bienes y Derechos Reales**. (3era ed.). Caracas: Paredes Editores
- Méndez, C. **Metodología de la Investigación**. México: Editorial McGraw-Hill Interamericana.