



**INFORME Nro. DFOE-DL-IF-1-2012
15 DE MARZO, 2012**

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

ÁREA DE SERVICIOS PARA EL DESARROLLO LOCAL

**INFORME ACERCA DEL CONTROL SOBRE EL USO DE LA TERMINAL
DE AUTOBUSES CONOCIDA COMO FECOSA A CARGO DE LA
MUNICIPALIDAD DE ALAJUELA**

2012

CONTENIDO

Página Nro.

RESUMEN EJECUTIVO

1.	INTRODUCCIÓN	1
1.1.	ORIGEN DEL ESTUDIO	1
1.2.	OBJETIVO DEL ESTUDIO.....	1
1.3.	NATURALEZA Y ALCANCE DEL ESTUDIO.....	1
1.4.	GENERALIDADES ACERCA DEL ESTUDIO	1
1.5.	COMUNICACIÓN PRELIMINAR DE LOS RESULTADOS DEL ESTUDIO	3
2.	RESULTADOS DEL ESTUDIO	3
2.1.	CARENCIA DE UN SISTEMA DE CONTROL EFECTIVO RESPECTO DEL FUNCIONAMIENTO DE LA TERMINAL FECOSA	3
2.2.	LA MUNICIPALIDAD DE ALAJUELA NO EJERCE EL COBRO DE TARIFAS POR EL USO DE LA TERMINAL DE AUTOBUSES DE FECOSA.....	6
2.3.	LOS FINES ESTABLECIDOS EN LA DONACIÓN DE LOS TERRENOS DE FECOSA SE CUMPLEN PARCIALMENTE.	7
3.	CONCLUSIONES	8
4.	DISPOSICIONES.....	9
4.1	AL ALCALDE MUNICIPAL	9
4.2	AL CONCEJO MUNICIPAL.....	10

RESUMEN EJECUTIVO

El estudio se realizó de acuerdo con el plan anual operativo del Área de Servicios de Fiscalización para el Desarrollo Local del 2012 y en atención a una solicitud ciudadana. El objetivo consistió en verificar si el control que ejerce la Municipalidad de Alajuela respecto de la fijación y cobro de la tarifa y el uso de las instalaciones de la terminal autobuses conocida como FECOSA, se ajusta al marco jurídico vigente. El trabajo abarcó el período comprendido entre el 1° de enero de 2011 y 31 de enero de 2012, ampliándose cuando se consideró necesario.

El análisis reveló que la Municipalidad de Alajuela no ejerce un control efectivo respecto del uso y operación de la referida terminal de buses -de unos 11 mil metros cuadrados-, a pesar de la dinámica y compleja actividad que han mostrado esas instalaciones durante más de 10 años, donde operan actualmente 16 líneas de autobuses, unos 20 puestos comerciales y transitan a diario unas 25 mil personas.

Ese ayuntamiento carece de las políticas y procedimientos necesarios para garantizar que las actividades que se llevan a cabo en esa terminal de buses, se ajustan al ordenamiento jurídico. Tampoco cuenta con un reglamento que regule su funcionamiento y operación, y no dispone de información sobre los criterios que norman el uso de suelo de este terreno municipal y el tipo de edificaciones permitidas, en detrimento del cobro efectivo de las tarifas respectivas y de las finanzas municipales.

Asimismo, y a pesar de que la Municipalidad incurre anualmente en gastos que se asocian a la operación de la terminal por unos ₡13.0 millones solo por concepto de salarios de tres funcionarios que laboran en esa terminal y realiza inversiones de mantenimiento del sitio (solo en el año 2010 destinó ₡30.0 millones), ese gobierno local no ha establecido ni puesto al cobro las tarifas que le permitan percibir de los beneficiarios de la explotación de la terminal, los recursos necesarios para atender los costos que implica su funcionamiento. Esto ocasiona que las erogaciones que se realizan en torno a dicha terminal, deben ser asumidos por el ayuntamiento con cargo a otras fuentes de financiamiento.

En conclusión, dicha estación de buses ha estado funcionando por muchos años al margen de la vigilancia rigurosa de diferentes administraciones municipales, a pesar de tratarse de un bien patrimonial de ese municipio y por lo tanto, sujeto a las regulaciones que establece el ordenamiento jurídico para ese tipo de activos públicos.

Por lo tanto, se están girando disposiciones al Alcalde y al Concejo municipales de ese ayuntamiento para que diseñen e implementen un plan de acciones con su respectivo cronograma de actividades, con indicación de los funcionarios responsables de su ejecución, el plazo máximo para su cumplimiento, que no debe extenderse más allá de doce meses después de su elaboración, los recursos necesarios y el seguimiento que va a realizar esa administración municipal para la implementación de cada una de las acciones propuestas.

INFORME ACERCA DEL CONTROL SOBRE EL USO DE LA TERMINAL DE AUTOBUSES CONOCIDA COMO FECOSA A CARGO DE LA MUNICIPALIDAD DE ALAJUELA

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Origen del estudio

El estudio se realizó en atención al plan anual operativo del Área de Servicios de Fiscalización para el Desarrollo Local y a una solicitud ciudadana.

1.2. Objetivo del estudio

Verificar que el control que ejerce la Municipalidad de Alajuela, respecto de la fijación y cobro de la tarifa y el uso de las instalaciones de la terminal de autobuses FECOSA, se ajusta al marco jurídico vigente y responde a los intereses institucionales y del cantón.

1.3. Naturaleza y alcance del estudio

El estudio se orientó a evaluar las acciones de control que ejecuta la administración municipal de Alajuela en relación con la fijación y cobro de la tarifa y el uso de la terminal de autobuses FECOSA. Asimismo, a verificar si ese servicio (terminal de autobuses) genera los recursos necesarios para garantizar su sostenibilidad financiera, y lograr un servicio eficiente y de calidad a los distintos usuarios de esas instalaciones.

El trabajo abarcó el período comprendido entre el 1º de enero de 2011 y 31 de enero de 2012, ampliándose cuando se consideró necesario.

El estudio se efectuó de conformidad con el “*Manual de Normas Generales de Auditoría para el Sector Público*”, promulgado mediante la Resolución del Despacho de la Contralora General, Nro. R-CO-94-2006, publicada en La Gaceta Nro. 236 del 8 de diciembre de 2006.

1.4. Generalidades acerca del estudio

La actual terminal de autobuses de la ciudad de Alajuela, conocida como FECOSA¹, se ubica en terrenos que fueron donados a la municipalidad mediante la Ley Nro. 6700 del 23 de diciembre de 1981 y sus reformas.

¹ FECOSA era el acrónimo utilizado para la empresa estatal llamada Ferrocarriles de Costa Rica S.A. la cual se encargaba de actividades relacionadas con el transporte ferroviario. En la actualidad, a cargo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

Dicha ley fue derogada por la Ley Nro. 6850 del 1° de febrero de 1983. Esta norma, además de reafirmar la donación de los terrenos a la Municipalidad de Alajuela, establece que estos se deben utilizar para la construcción de una terminal de autobuses, guardería, biblioteca infantil, centro para asociaciones culturales y mercado de artesanía.

En 1985, con la Ley Nro. 6995, se plantea que el citado terreno se destinará para ubicar las terminales de buses y de trenes cuando FECOSA establezca el servicio Alajuela-Heredia-San José, y que una casa de habitación que se ubica en el predio, debe ser ocupada por la Asociación de Estudiantes Universitarios de Alajuela, hasta que ésta construya su sede o la Municipalidad le done otro lote.

De acuerdo con lo anterior, las citadas leyes vigentes se refieren a los diversos usos que se deben dar al terreno donado a la corporación municipal; sin embargo, éste se está utilizando exclusivamente para la actividad de terminal de buses, con el desarrollo de algunas actividades comerciales.

La terminal FECOSA se ubica en el centro de la ciudad de Alajuela y ocupa un espacio de aproximadamente 11 mil metros cuadrados. Estas instalaciones son utilizadas por 16 líneas de autobuses y unos 20 locales comerciales. Opera de forma permanente todos los días de la semana y se estima que a este sitio confluyen a diario alrededor de 25.000 personas que se desplazan desde esa terminal, entre otros posibles destinos, hacia sus lugares de trabajo, estudio y domicilio. Este número de usuarios de la terminal representa cerca del 10% de la población del cantón de Alajuela.

La administración de estas instalaciones le corresponde a la Municipalidad de Alajuela y por consiguiente, debe estar sujeta a las políticas y procedimientos de control que garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, en aras de alcanzar objetivos institucionales que deben estar en concordancia con el interés y el bienestar de la ciudadanía.

Asimismo, la normativa vigente faculta a las municipalidades a cobrar la tarifa correspondiente por los servicios que presta y por la administración y explotación de dichas estaciones. Sobre el particular, el artículo 74 del Código Municipal dispone que por los servicios que presten, las municipalidades cobrarán tasas y precios, que se fijarán tomando en consideración el costo efectivo más un diez por ciento (10%) de utilidad para desarrollarlos, los cuales, una vez fijados, entrarán en vigencia treinta días después de su publicación en “La Gaceta”.

Por su parte, la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores², declara de interés público el establecimiento de instalaciones, por parte de las municipalidades que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas. Asimismo, esa ley faculta para el cobro de una tarifa por la administración y explotación de dichas estaciones, una vez que se acondicionen los terrenos y los locales.

² Ley Nro. 3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas.

1.5. Comunicación preliminar de los resultados del estudio

La comunicación preliminar de los principales resultados, conclusiones y disposiciones producto del estudio a que alude el presente informe, se llevó a cabo en el despacho de la Alcaldía Municipal de Alajuela, en reunión efectuada a las 14 horas del 5 de marzo de 2012, con la presencia del Lic. Roberto Thompson Chacón, Alcalde Municipal, la Licda. Flor González Zamora, Auditora Interna, y los Asesores del Despacho del Alcalde, el Lic. Claudio Aguilar A., y la Licda. Isaura Guillén Mora. Dicha actividad fue convocada mediante los oficios Nros. 01687 (DFOE-DL-0192) y 01688 (DFOE-DL-0193), ambos del 22 de febrero de los corrientes.

El borrador del presente informe se entregó en esa oportunidad al Alcalde Municipal de Alajuela, mediante el oficio Nro. DFOE-DL-0230 del 5 de marzo de 2012, con el propósito de que en un plazo no mayor de cinco días hábiles a partir de la fecha de dicho oficio, formulara y remitiera a esta Área de Fiscalización las observaciones que tuviera sobre su contenido.

Al respecto, mediante el oficio Nro. MA-A-844-2012, del 12 de marzo del 2012, se recibieron las observaciones del Alcalde Municipal, refiriéndose de manera específica al capítulo de disposiciones contenido en el borrador del informe.

En virtud de lo anterior, este órgano contralor procedió a realizar el análisis de lo solicitado y efectuó el ajuste correspondiente, según como queda plasmado en el presente documento.

2. RESULTADOS DEL ESTUDIO

2.1. Carencia de un sistema de control efectivo respecto del funcionamiento de la terminal FECOSA

La terminal FECOSA muestra diariamente un alto movimiento de personas y automotores, en virtud de que es el sitio de ingreso y salida de las unidades de autobuses de 16 líneas de transporte colectivo y es un centro de desarrollo de actividades comerciales. Se estima que a este sitio confluyen en forma diaria, alrededor de 25.000 personas que se desplazan desde esa estación, entre otros destinos, hacia sus lugares de trabajo, de estudio y de domicilio.

No obstante -la dinámica que muestra esa terminal de buses- se determinó que la Municipalidad de Alajuela no ejerce un efectivo control respecto de su uso y operación. Es decir, ese ayuntamiento carece de las políticas y procedimientos necesarios para garantizar que las actividades que se desarrollan en esa terminal de buses, se ajustan al ordenamiento jurídico y a la planificación y los objetivos de esa corporación municipal, los cuales deben estar vinculados ineludiblemente con los intereses y bienestar de la comunidad de ese cantón alajuelense.

En ese sentido, ese gobierno local no dispone de mecanismos de control que permitan vigilar el cumplimiento de los derechos, deberes y responsabilidades de los propietarios de autobuses, usuarios de los andenes de la terminal y de los dueños de los locales comerciales que operan en el sitio. Tampoco existe en ese

ayuntamiento un funcionario encargado del control de los asuntos propios de la operación de la terminal en referencia.

Además, la administración municipal de Alajuela no cuenta con los expedientes o registros respectivos de los usuarios de esa estación para el desarrollo de sus actividades, que contenga al menos los contratos suscritos, los acuerdos o autorizaciones del Concejo o Alcaldía Municipales que facultan el ejercicio de las citadas actividades.

Por otra parte, cabe señalar que la Municipalidad tampoco cuenta con un reglamento que regule el funcionamiento y operación de esta terminal. Sobre el particular, en marzo de 2003 ese ayuntamiento publicó, para consulta pública no vinculante en La Gaceta Nro. 45, un proyecto de reglamento para el funcionamiento de la terminal de autobuses de Alajuela; sin embargo, por no haberse realizado la segunda publicación, ese proyecto no entró en vigencia³.

Según dicho proyecto, el ayuntamiento establecería una unidad responsable de la administración de la terminal, la cual se encargaría de coordinar y resolver los asuntos relacionados con su funcionamiento, tales como velar por la calidad del servicio que se brinda, que los concesionarios se encuentren al día con el pago de la tarifa, que se cumpla con los términos de los contratos suscritos con la municipalidad, y garantizar el cumplimiento del reglamento y del ordenamiento jurídico en general.

Existen 20 puestos comerciales que operan en ese predio, algunos desde el año 1988, de los cuales el ayuntamiento no dispone de información sobre los criterios que norman el uso de suelo de este terreno municipal y el tipo de edificaciones permitidas.

Esto, aunado a lo que se logra apreciar en las fotografías, se advierten puestos comerciales que han extendido su uso hasta el cordón y caño –lo cual es prohibido por el Reglamento General de Patentes de la Municipalidad de Alajuela-, también en otros sitios se han construido puestos con características permanentes, respecto de las cuales, no se suministró información por parte de la administración municipal sobre las condiciones que mediaron para permitir la ejecución de esas obras en propiedad municipal.



³ El procedimiento se encuentra regulado en el artículo 43 del Código Municipal.

En relación con estos puestos de venta, según revisión de las actas del Concejo Municipal, señalan que han sido autorizados en condición de ventas estacionarias, conforme lo define el Reglamento General de Patentes de la Municipalidad de Alajuela, que data desde el año 2003, a pesar de que ese mismo cuerpo normativo, veda el funcionamiento de estas ventas en sitios como la referida terminal de autobuses, ya que según el artículo 39, está prohibido la realización de ventas estacionarias en el distrito primero del Cantón de Alajuela, en zonas de alto tránsito vehicular, en las paradas de buses o taxis y sobre el cordón y caño.

La situación expuesta en este punto revela que la gestión de control y administración de la terminal FECOSA, se aparta de los criterios fundamentales definidos en la Ley General de Control Interno Nro. 8292 y, de manera específica en sus artículos 7, 8, 12, 13 y 15, la cual establece que los entes y órganos sujetos a esa Ley deben disponer de sistemas de control interno aplicables, completos, razonables, integrados y congruentes con sus competencias y atribuciones institucionales. En ese contexto, el sistema de control interno debe estar diseñado para proteger y conservar el patrimonio público contra cualquier pérdida, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal, exigir confiabilidad y oportunidad de la información, garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones y cumplir con el ordenamiento jurídico y técnico.

También, ese cuerpo normativo dispone que son deberes del jerarca y de los titulares subordinados, velar por el adecuado desarrollo de la actividad del ente, y de que se tomen de inmediato las medidas correctivas ante cualquier evidencia de desviaciones o irregularidades. Además, se debe documentar, mantener actualizados y divulgar las políticas, normas y procedimientos de control que garanticen el cumplimiento del sistema de control interno institucional, y la prevención de todo aspecto que conlleve a desviar los objetivos y las metas trazados por la institución en el desempeño de sus funciones.

La ausencia de acciones efectivas de la Municipalidad tendentes a implementar las medidas necesarias para vigilar y regular el uso por parte de particulares de la terminal de buses en cuestión, como un bien de dominio público, va en detrimento de los intereses institucionales y comunales. Todo esto a pesar que, como se indicó líneas atrás, desde el año 2003, existía un proyecto de reglamento para su funcionamiento al que no se le ha dado el seguimiento correspondiente con el fin de consolidar su publicación y ponerlo en práctica.

En consecuencia, de acuerdo con las condiciones que prevalecen en la operación de la terminal FECOSA, no hay una garantía razonable de que quienes explotan ese bien municipal, se ajustan a lo autorizado conforme el acto administrativo que les permitió su instalación en el lugar, así como lo que establece la misma normativa en materia de ocupación de bienes públicos, con el agravante de que por ese uso y los servicios públicos, la Municipalidad de Alajuela no está aplicando el tributo que le faculta la ley, tema que se comentará más adelante y que revela un impacto importante en las finanzas municipales.

2.2. La Municipalidad de Alajuela no ejerce el cobro de tarifas por el uso de la terminal de autobuses de FECOSA

La terminal FECOSA es utilizada, desde hace unos 10 años, por 16 líneas de autobuses, sin embargo, la Municipalidad de Alajuela no los ha sometido al pago por el uso de dichas instalaciones. Tampoco les cobra los servicios públicos prestados por la corporación municipal.

La Municipalidad de Alajuela tiene asignado en forma permanente en la terminal de autobuses dos funcionarios de la Policía Municipal y uno que atiende la limpieza de las vías públicas; además, tres funcionarios que se alternan el control vial. Estos funcionarios generan una erogación para ese ayuntamiento cercana a los ¢13.0 millones anuales solo por concepto de salarios.

A esta erogación se debe sumar el costo del servicio asociado al control vial a cargo del municipio (no se suministró información del monto) y la recolección de los residuos sólidos, por citar algunos de los costos de otros servicios que se brindan.

En relación con este asunto, es menester indicar que a partir del año 2003 la Municipalidad de Alajuela comenzó a gestionar un proyecto que pretendía el acondicionamiento de esa terminal de autobuses, con el fin de realizar posteriormente el cobro de la tarifa respectiva. No obstante, dicho proyecto no se materializó, a pesar de que la propuesta formal fue aprobada por el Concejo Municipal mediante el acta de la sesión ordinaria No. 04-06 del 24 de enero del 2006.

A lo expuesto, debe agregarse que ante la necesidad de realizar el mantenimiento y reparación de la terminal de autobuses por el deterioro sufrido a lo largo de los años, la Municipalidad de Alajuela definió un proyecto de dos etapas denominado "Mantenimiento y reparación de estación de autobuses FECOSA", del cual se ha ejecutado la primera etapa por un monto de unos ¢30.0 millones y cuyas obras consistieron en la instalación de una malla perimetral y portones deslizables, demolición de estructuras de concreto, construcción de zonas verdes, entre otras. La segunda etapa del proyecto se encuentra pendiente y se dispone en el presupuesto 2012 de ¢90.0 millones para ejecutar las obras planificadas (mejoramiento del sistema pluvial y eléctrico, construcción de módulos de venta y reparación de la jardinería existente, entre otras).

Por consiguiente, ese gobierno local ha tenido que destinar recursos de las arcas municipales, para darle mantenimiento a esas instalaciones, servicio que por su misma naturaleza, puede haber funcionando de manera autofinanciada, e incluso, por medio de la misma tarifa se puede incorporar un porcentaje para financiar obras que contribuyan con el mejoramiento del servicio como las descritas, lo cual también está previsto por la normativa vigente, en razón de que el artículo 74 del Código Municipal brinda la potestad a las municipalidades de cobrar tasas y precios por los servicios que prestan, que se fijarán tomando en consideración el costo efectivo más un diez por ciento (10%) de utilidad para desarrollarlos.

Además, el artículo 9 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores que declara de interés público el establecimiento por parte de las municipalidades de estaciones que sirvan de

terminales a las rutas de transporte de personas, establece que *“las municipalidades acondicionarán los terrenos y locales apropiados y atenderán la administración y explotación de dichas estaciones conforme a las tarifas que autorice la Contraloría General de la República, previa consulta con el Ministerio de Transportes”*.⁴

En este sentido, la ausencia de acciones tendentes al establecimiento y cobro de una tarifa por la administración y explotación de las instalaciones y de los servicios brindados en la terminal de autobuses, ha provocado una afectación por más de 10 años de la hacienda municipal en detrimento del uso eficiente de los fondos públicos, pues los recursos económicos que anualmente se destinan para sufragar los gastos de la terminal de buses y que provienen de otras fuentes de ingresos municipales, podrían haber sido utilizados para financiar otros servicios u obras en el cantón.

Así las cosas, se pone de manifiesto que ese ayuntamiento no solo ha dejado de percibir una suma significativa por más de 10 años, sino que la ausencia de recursos para el mejoramiento de las instalaciones va en detrimento de la calidad del servicio de terminal de autobuses que debe suministrarse tanto a los concesionarios de las líneas de autobuses como a los usuarios. Así por ejemplo, las fotografías muestran el estado de deterioro en que se encuentran las zonas de andenes y aparcamiento de autobuses de la terminal en cuestión.



Zona de andenes



Patios de la terminal

2.3. Los fines establecidos en la donación de los terrenos de FECOSA se cumplen parcialmente.

La Ley Nro. 6700 del 23 de diciembre de 1981, reformada por medio de la Ley Nro. 6811 del 10 de setiembre de 1982, autorizaron a Ferrocarriles de Costa Rica S.A. y al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, a traspasar a la Municipalidad de Alajuela los terrenos donde estuvo ubicada la terminal de trenes, a fin de que fueran utilizados en la construcción de la terminal de buses, el mercado de artesanía, la sede de la Asociación de Estudiantes Universitarios y una biblioteca infantil.

⁴ A partir del 1° de julio del 2010, mediante la Ley Nro. 8823, “Reforma de varias leyes sobre la participación de la Contraloría General de la República para la simplificación y el fortalecimiento de la gestión pública”, se le suprime al órgano contralor la función de conocer y aprobar los estudios de costos para actualizar las tasas, y se traslada la competencia a los Concejos de cada municipalidad.

Luego, la Ley Nro. 6700 de cita fue derogada por la Ley Nro. 6850 del año 1983. Esta última reafirmó el traspaso de tales inmuebles a la Municipalidad de Alajuela, y en su artículo 2 dispuso que los terrenos se debían utilizar únicamente para la construcción de: “ (...) a) *Terminal de autobuses*, b) *Guardería infantil*, c) *Biblioteca infantil*, ch) *Centro para asociaciones culturales (incluye la asociación de estudiantes universitarios)* y, d) *Mercado de artesanía*”.

Posteriormente, la Ley Nro. 6995 del año 1985, dispuso que los terrenos donados mediante la Ley Nro. 6811 se debían destinar para “1) *Terminal de buses*. 2) *Terminal de trenes, cuando FECOSA establezca el servicio Alajuela-Heredia-San José y otros*. 3) *La actual casa será ocupada por la Asociación de Estudiantes Universitarios de Alajuela, hasta que ésta construya su sede o la Municipalidad le done otro lote (...)*”.

En consecuencia, de lo expuesto en este aparte se colige la existencia de dos leyes vigentes (Ley Nro. 6850 y Ley Nro. 6995), las cuales regulan la donación de los terrenos de la antigua terminal de trenes a la Municipalidad de Alajuela, y a su vez señalan los fines de utilización de ese predio. No obstante, los terrenos donados a la Municipalidad de Alajuela, están siendo utilizados como terminal de autobuses y para el desarrollo de actividades comerciales, lo que responde solo a uno de los propósitos establecidos en las citadas leyes, y por ende, plantea un reto para esa administración municipal en el sentido de tomar las previsiones para ordenar esa situación conforme a derecho proceda.

3. CONCLUSIONES

La Municipalidad de Alajuela carece de las políticas y procedimientos necesarios para ejercer un control efectivo respecto del uso y operación de la terminal de autobuses conocida como FECOSA, lo cual constituye una importante limitación para garantizar que las actividades que se desarrollan en esa terminal, se ajustan al ordenamiento jurídico y, están en concordancia con la planificación y los objetivos de esa corporación municipal que deben estar vinculados ineludiblemente con los intereses y el bienestar de esa comunidad alajuelense.

Dicha estación de buses ha estado funcionando durante más de 10 años al margen de la vigilancia rigurosa de diferentes administraciones municipales, a pesar de tratarse de un bien patrimonial de ese municipio y por lo tanto, sujeto a las regulaciones que establece el ordenamiento para ese tipo de activos públicos.

La ausencia de esos mecanismos de control no permite velar por el cumplimiento efectivo de los derechos, deberes y responsabilidades de los propietarios de las líneas de autobuses y de los locales comerciales de la terminal, lo cual va en detrimento de los intereses institucionales y comunales.

Todo esto aunado a que se trata de un lugar de vital importancia para el funcionamiento del transporte público del cantón de Alajuela, pues en la actualidad operan 16 líneas de autobuses utilizadas por alrededor de 25.000 personas que concurren a diario a esas instalaciones para trasladarse, entre otros destinos, a sus lugares de trabajo, estudio y domicilio, y cuyos propietarios no están sometidos al pago de las tarifas respectivas por el uso de dichas instalaciones. Además, de la

proliferación de unos 20 establecimientos comerciales en esa terminal que operan al margen de las regulaciones existentes para ese tipo de negocios, con el consecuente perjuicio a las finanzas municipales.

Por consiguiente, ese gobierno local ha tenido que destinar recursos de las arcas municipales, para darle mantenimiento a instalaciones empleadas por privados para brindar un servicio que, por su misma naturaleza, puede estar funcionado de manera autofinanciada, e incluso, por medio de la misma tarifa se puede incorporar un porcentaje para financiar obras que contribuyan con el mejoramiento del servicio, lo cual también está previsto por la normativa vigente. Es decir, este servicio debe garantizar su sostenibilidad financiera, de modo que se generen los recursos necesarios para brindar un servicio eficiente y de calidad a los distintos usuarios de la terminal.

A lo expuesto se suma el hecho de que las leyes que autorizaron la donación a la Municipalidad de Alajuela de los terrenos donde se ubica actualmente dicha terminal de buses, señala otros propósitos para el uso de ese predio, los cuales no se están cumpliendo y por ende, plantea un reto para esa administración municipal en el sentido de tomar las previsiones para ordenar esa situación conforme a derecho proceda.

4. DISPOSICIONES

De conformidad con las competencias asignadas en los artículos 183 y 184 de la Constitución Política y los artículos 12 y 21 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Nro. 7428, se emiten las siguientes disposiciones, las cuales son de acatamiento obligatorio y deberán ser cumplidas dentro del plazo y en los términos conferidos para ello, por lo que su incumplimiento no justificado constituye causal de responsabilidad.

Este órgano contralor se reserva la posibilidad de verificar, por los medios que considere pertinentes, la efectiva implementación de las disposiciones emitidas, así como de valorar la aplicación de los procedimientos administrativos que correspondan, en caso de incumplimiento injustificado de éstas.

4.1 Al Alcalde Municipal

Diseñar e implementar un plan de acciones, el cual deberá presentarse al Área de Seguimiento de Disposiciones de esta Contraloría General en un plazo máximo de tres meses después de recibido el presente documento. Dicho plan debe incluir un cronograma con las actividades por realizar, los funcionarios responsables de su ejecución, el plazo máximo para su cumplimiento, que no debe extenderse más allá de doce meses después de su elaboración, los recursos necesarios y el seguimiento que va a realizar esa administración municipal para la implementación de cada una de las acciones propuestas.

Ese plan deberá considerar, al menos, acciones relacionadas con la formulación y puesta en práctica de las políticas y procedimientos, y la reglamentación para regular el uso y funcionamiento de la terminal de autobuses municipal.

También, contendrá las acciones para el establecimiento de la tarifa que se aplicará por el uso de las instalaciones y de los servicios municipales suministrados a la terminal de autobuses, y además, las actividades que se realizarán para llevar a cabo el cumplimiento de los fines establecidos en las leyes Nros. 6850 y 6995.

Asimismo, establecer las actividades necesarias para conformar los expedientes tanto de las actividades comerciales como de las líneas de autobuses que operan en dicha terminal.

Lo relacionado con la reglamentación y aprobación de las tarifas correspondientes, deberán ser sometidas a conocimiento del Concejo Municipal para su respectiva aprobación, conforme lo establece el marco jurídico.

4.2 Al Concejo Municipal

Aprobar, conforme lo establecen los artículos 13 y 43 del Código Municipal, la reglamentación que defina la Administración para el funcionamiento de la terminal de autobuses de Alajuela, así como la tarifa que se establezca por el servicio de terminal. Lo anterior, según las propuestas que sean presentadas por el Alcalde Municipal, en el plazo y términos establecidos según la disposición anterior y conforme al ordenamiento jurídico.

Esta disposición debe estar cumplida en el plazo de dos meses, contado a partir de la fecha de recibo de la propuesta presentada por el señor Alcalde, y para acreditar su cumplimiento, se debe indicar el número de La Gaceta en que se publicaron tanto el reglamento como la tarifa respectiva.

Finalmente, la información que se solicita en este informe para acreditar el cumplimiento de las disposiciones anteriores, deberá remitirse, en los plazos y términos antes fijados, a la Gerencia del Área de Seguimiento de Disposiciones de esta Contraloría General de la República.