

Al contestar refiérase
al oficio n.º **20070**

27 de noviembre, 2024
DFOE-LOC-1746

Señor
Alexander Elizondo Duarte
Alcalde Municipal
notificaciones@municanas.go.cr
MUNICIPALIDAD DE CAÑAS
Guanacaste

Estimado señor:

Asunto: Emisión de criterio solicitado por el Alcalde Municipal de Cañas, sobre el mantenimiento y construcción de calles pertenecientes a la Red Vial Nacional con recursos de la Ley n.º 8114

Se procede a referirse al oficio n.º OFC-ALC-662-2024 de 16 de octubre de 2024, relativo al mantenimiento y construcción de calles pertenecientes a la Red Vial Nacional con recursos de la Ley n.º 8114.

I. MOTIVO DE LA GESTIÓN

En el texto de la consulta, se solicita el criterio por parte del Órgano Contralor, planteando la siguiente interrogante puntual:

(...) ¿Se puede invertir en mantenimiento y construcción y mantenimiento (sic.) de calles propiedad de la ruta vial nacional, con fondos provenientes de la ley 8114 y sus reformas?(...).

Respecto de esta consulta, el Alcalde de la Municipalidad de Cañas, en su calidad de consultante en este caso, adjunta el oficio n.º LEGAL-CTJ-013-2024 de 16 de octubre de 2024, con el criterio legal correspondiente, el cual concluye:

(...) 1- Las municipalidades no pueden avocarse la competencia del Estado en materia de mantenimiento y conservación de la Red Vial Nacional, por lo que no pueden realizar reparaciones o rehabilitaciones en la Red Vial Nacional, no autorizadas por el Estado.

DFOE-LOC-1746

2

27 de noviembre, 2024

2- En virtud del principio de cooperación y colaboración interinstitucional, las municipalidades sí pueden colaborar con el mantenimiento y conservación vial, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3- Del uso del presupuesto municipal proveniente de la ley 8114, al ser recursos destinados al mantenimiento conservación (sic.) de las vías cantonales, deberán de ser invertidos en la misma, de lo contrario se enfrentarán a las responsabilidades civiles, administrativas y penales correspondientes (...).

II. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

El ejercicio de la potestad consultiva de la Contraloría General de la República (CGR) se encuentra regulado, en el artículo 29 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de República (LOCGR)¹, en el cual se establece que el Órgano Contralor ejerce la potestad consultiva en el ámbito de sus competencias, de manera que atiende las consultas que al efecto le dirijan los órganos parlamentarios, los diputados de la República, los sujetos pasivos y los sujetos privados no contemplados en el inciso b), del artículo 4, de la indicada ley.

En razón de lo anterior, se emitió el *Reglamento de Consultas*, en el que se establecen las condiciones que rigen el trámite y la atención de las consultas ingresadas como parte del ejercicio de la competencia consultiva.

De conformidad con los artículos 8 y 9 del citado *Reglamento de Consultas*, la CGR no tiene por norma referirse a casos y situaciones concretas que deben ser resueltas por la Administración Pública respectiva en el ejercicio de sus competencias, de tal manera que lo que se emite corresponde a un criterio que no pretende abordar y mucho menos resolver un caso específico.

Por lo tanto, debe quedar claro que no se está brindado una respuesta específica, sino que el presente criterio emitido en ejercicio de la potestad consultiva tiene un carácter general cuyo propósito es servir de insumo, para que junto con los elementos fácticos y jurídicos respectivos, permitan orientar la toma de decisiones de los gestores públicos directamente responsables de la buena marcha de los asuntos que les competen.

III. CRITERIO DEL ÓRGANO CONTRALOR

Resulta oportuno, primeramente indicar que, pese a que la consulta se hace acompañar de un criterio legal, elaborado por la Abogada y Notaria de la Municipalidad de Cañas, que contesta la pregunta planteada, no se señala cuál interpretación o parte de ese criterio legal, es el que resulta insuficiente para el señor Alcalde Municipal, como

¹ Ley n.º 7428 de 4 de setiembre de 1994.

DFOE-LOC-1746

3

27 de noviembre, 2024

para generarle algún cuestionamiento o polémica, y qué le limita, para tomar la decisión pertinente, o que justifica de alguna manera, activar el medio consultivo de la CGR.

Señalar la duda razonable, la parte del dictamen que resulta incomprensible o que constituye una controversia, es necesario en el marco del mejor uso de los -muchas veces- escasos recursos públicos con que se cuenta, sin tener que entrar en suposiciones o reiteraciones, a lo mejor innecesarias.

Este preámbulo, es oportuno y se aprovecha, para resaltar la necesidad de erradicar, la práctica de cuestionar la labor que realizan los asesores legales (llámese directores o encargados jurídicos, abogados, etc.) de las instituciones, plasmada en un criterio o posición jurídica, al consultar a otra instancia u órgano, para que brinde un aval sobre el cuestionamiento ya respondido.

Lo anterior, no significa que no se pueden plantear consultas al Órgano Contralor, que cumplan con los requisitos vigentes. Por lo que, será cuando se discrepe del criterio legal emitido, previo a haber comentado y analizado lo pertinente con quien lo formuló, que se elevará la consulta a la CGR, en lo de su competencia, planteando la duda que no les permite llegar a un convencimiento total o a la solución necesaria; agilizando, por ende, el servicio público que nos corresponde brindar a todos.

En razón de lo anterior, se hará énfasis en puntos de interés que la CGR requiere adicionar; para pasar luego a contestar las preguntas, tomando en consideración que la consulta fue evacuada.

1. Respecto al destino de los ingresos producto del impuesto único a los combustibles

La Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria (Ley n.º 8114)², destina un importante porcentaje del producto del impuesto único a los combustibles, para cubrir la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación de la red de carreteras y caminos públicos del país. Dentro de ese destino se fijó un porcentaje a favor de la red vial nacional y otro para la red vial cantonal.

Así, dispone el artículo 5 de la citada Ley n.º 8114, en lo que interesa:

(...) Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, se destinará un cuarenta y ocho coma sesenta por ciento (48,60%) con carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las siguientes instituciones:

² Ley n.º 8114, publicada en el Alcance n.º 53 a La Gaceta n.º 131, de 9 de julio de 2001.

DFOE-LOC-1746

4

27 de noviembre, 2024

a) Un veintiuno coma setenta y cinco por ciento (21,75%) a favor del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) para la atención de la red vial nacional, los cuales se destinarán exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento, la rehabilitación y la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional.

b) Un veintidós coma veinticinco por ciento (22,25%) a favor de las municipalidades, para la atención de la red vial cantonal, monto que será priorizado conforme a lo establecido en el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipalidad. / Dicha red vial está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georeferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del Ministerio Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley. / Asimismo, se considerarán como parte de la red vial cantonal las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato, que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y caminos cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con los caminos. (...) La ejecución de estos recursos se realizará bajo la modalidad participativa de ejecución de obras. El destino de los recursos lo propondrá, a cada concejo municipal, una junta vial cantonal o distrital, en su caso, nombrada por el mismo concejo, la cual estará integrada por representantes del gobierno local y de la comunidad, por medio de convocatoria pública y abierta, de conformidad con lo que determine el reglamento de la presente ley. (...). (El subrayado no corresponde al original).

2. Sobre la Red Vial Cantonal

Sobre el destino que se fijó en la Ley n.º 8114, para el porcentaje a favor de la red vial cantonal, aumentado posteriormente mediante la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal (Ley n.º 9329)³; ya la CGR se ha pronunciado en reiterados oficios⁴, los cuales son de conocimiento general y han sido emitidos de manera vinculante.

³ Ley n.º 9329, de 1º de enero de 2016.

⁴ Ver por ejemplo los oficios n.ºs [05128 \(DFOE-DL-0421\)](#) de 9 de abril de 2019, [05927 \(DFOE-DL-0623\)](#) de 22 de abril de 2020, [02012 \(DFOE-DL-0153\)](#) de 10 de febrero de 2021, [22007 \(DFOE-LOC-2306\)](#) de 29 de noviembre de 2022 y [10736 \(DFOE-LOC-1413\)](#) de 15 de agosto de 2023, emitidos por la CGR.

DFOE-LOC-1746

5

27 de noviembre, 2024

En dichos oficios se ha indicado, que el legislador determinó, dentro de las competencias que ejerce el Gobierno Municipal⁵, que éste debe tomar en consideración que las Leyes n.ºs 8114 y 9329, pretenden dar garantía del mantenimiento y conservación de la red vial cantonal para un uso óptimo de la población del cantón. Así las cosas, la Administración Municipal debe primero garantizar el cumplimiento de los fines establecidos en esas leyes (construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación de la red vial cantonal existente que comprende las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato en el derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial y señalamientos señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con los caminos).

La preponderancia que fue fijada, obedece a un tema de prioridades, dada la limitación de los recursos públicos. En consecuencia, la Administración Municipal, está obligada a cumplir con el elemento esencial de la planificación, ya que, para el cumplimiento de las normas señaladas, se establecen como deberes, el ejecutar proyectos y el contar con planes quinquenales de conservación y desarrollo vial en el cantón. Es decir, los proyectos de conservación⁶ tienen que existir de conformidad con los planes establecidos al efecto, tomando en consideración, el fin de garantizar una atención integral de la red vial cantonal.

Así, en la atención de la red vial cantonal requiere distintas acciones, la misma Ley les indica a los gobiernos locales, una variedad de acciones que debe cumplir a cabalidad con los recursos provenientes del impuesto único a los combustibles –la conservación, el mantenimiento, el mejoramiento y la rehabilitación de la red vial cantonal existente–, quedando una habilitación residual que le da una posibilidad de construir obra nueva si existe sobrante de recursos.

Con esto, un Gobierno Local debe tener una cartera de proyectos de conservación planificados que cubra los fines que la Ley requiere.

Ahora bien, la responsabilidad por la ejecución de los recursos, está establecida en el Reglamento a la primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal⁷ (Decreto n.º 40137-MOPT) y en el

⁵ Artículo 12 del CM.

⁶ De conformidad con el artículo 1 de la Ley de creación del Consejo Nacional de Vialidad n.º 7798, la conservación vial es un (...) conjunto de actividades destinadas a preservar, de forma continua y sostenida, el buen estado de las vías y los puentes, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación vial comprende todo lo que no alcanza a ser construcción de obras nuevas o variación sustancial de estándar de las existentes. Tampoco comprende las obras de restauración que se requieren a causa de emergencias (...). Dentro de la conservación vial pueden distinguirse las siguientes actividades: mantenimiento (rutinario y periódico), refuerzo, rehabilitación y mejoramientos puntuales.

⁷ Decreto Ejecutivo n.º 40137-MOPT publicado en el Alcance n.º 41 a la Gaceta n.º 39, de 23 de febrero de 2017.

DFOE-LOC-1746

6

27 de noviembre, 2024

decreto Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N.° 8114⁸ (Decreto n.° 40138-MOPT).

El artículo 8 del Decreto n.° 40137-MOPT, dicta respecto a la responsabilidad de las Municipalidades en la ejecución de los recursos:

Una vez que las Municipalidades reciban la transferencia de recursos, la ejecución de los mismos será de su responsabilidad exclusiva y estará sujeta al cumplimiento de las disposiciones técnicas generales que promulgue el MOPT, en el ejercicio de su competencia de rectoría técnica, conforme lo establece la Ley No. 9329. (El subrayado no corresponde al original).

Por su parte, sobre la competencia para la administración y ejecución de los recursos, el artículo 3 del Decreto n.° 40138-MOPT, reza:

A las Municipalidades les corresponde, conforme a su autonomía constitucional, la administración y ejecución de los recursos que establece el inciso b) del artículo 5 de la Ley No. 8114 para atender la red vial cantonal de su respectiva jurisdicción territorial. Las Municipalidades deberán asumir, de pleno derecho, la responsabilidad por la correcta ejecución de los recursos transferidos. Lo anterior contempla la necesidad de contar con el recurso humano técnico y profesional que ellas consideren adecuado, encargado del desarrollo de las competencias de gestión vial. Dicho recurso humano, en su función asesora, proporcionará el criterio y los insumos técnicos a la Junta Vial para el cumplimiento de sus competencias y a las autoridades municipales para el desempeño de las funciones establecidas en el artículo 5 del reglamento a la primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal. (El subrayado no corresponde al original).

El artículo 6 del Decreto Ejecutivo n.° 40138-MOPT, en cuanto al destino de los recursos, dispone:

El Concejo Municipal, con base en la propuesta de la Junta Vial, destinará los recursos provenientes de la Ley No. 8114 exclusivamente a la conservación vial, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación de la red vial cantonal.

Una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se utilizarán para construcción de obras nuevas de la red vial cantonal.

Las municipalidades podrán financiar con los citados recursos, la operación de las dependencias técnicas que decidan establecer, encargadas del desarrollo y de la asesoría para el ejercicio de competencias de gestión vial y su control. Las actividades a financiar pueden ser tanto gastos corrientes

⁸ Decreto Ejecutivo n.° 40138-MOPT, publicado en el Alcance n.° 41 a la Gaceta n.° 39, de 23 de febrero de 2017.

DFOE-LOC-1746

7

27 de noviembre, 2024

como de capital, necesarias para la gestión vial y que se ajusten a los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Corresponderá a las municipalidades garantizar que los recursos de la Ley No. 8114 se destinen exclusivamente para los fines descritos en dicha ley, la Ley No. 9329 y sus reglamentos. La aplicación o el uso diferente de los recursos, generará las responsabilidades civiles, administrativas y penales que correspondan. (El subrayado no corresponde al original).

Consecuentemente, es cada Gobierno Local, en atención a las circunstancias que se generen en su propio cantón y las posibilidades que le asigne la normativa aplicable, el que debe analizar lo correspondiente y asegurar la correcta ejecución de esos recursos transferidos para la realización de los proyectos, que la red vial cantonal requiera. Y una vez establecidas las necesidades, cada Municipalidad debe diseñar un plan de gestión que cumpla prioritariamente con los destinos que la ley fija, siendo que los fines específicos son claros.

3. Sobre la Red Vial Nacional

Respecto a este punto, conviene definir brevemente, que el Estado Costarricense es un Estado unitario, que procura alcanzar de la manera más eficiente los fines, objetivos y metas que determina el ordenamiento jurídico vigente. Nuestra Constitución Política, partiendo de dicho carácter unitario y por razones de limitación del poder y funcionales, estableció un diseño organizacional fundado tanto en la división de poderes (artículo 9 de la Constitución Política), como en la creación de un modelo de descentralización administrativa por criterios territoriales y de especialización⁹.

Deviene en oportuno, diferenciar entonces, que hay intereses y servicios locales que le dan contenido al actuar de las municipalidades, y un interés general¹⁰, atribuido competencialmente a instituciones técnicas particulares y especializadas, existentes dentro del Estado. Y es válido aquí, retomar lo considerado por Sala Constitucional en la resolución n.º 13577-2007 de las 14:40 horas de 19 de setiembre de 2007¹¹, cuando indicó: (...) *esa autonomía de las Municipalidades otorgadas por el Constituyente en el artículo 170 de la Norma Fundamental (...) no puede entenderse que se trata de una autonomía plena o ilimitada, pues siempre se encuentra sujeta a ciertos límites, ya que la descentralización territorial del régimen municipal, no implica eliminación de las competencias asignadas a otros órganos y entes del Estado. Es por ello, que existen intereses locales cuya custodia corresponde a las Municipalidades y junto a ellos,*

⁹ Ver los dictámenes de la Procuraduría General de la República (PGR) n.ºs C-313-2001 de 14 de noviembre de 2001 y C-322-2002 de 29 de noviembre de 2002.

¹⁰ En ese sentido, léase la resolución n.º 4091 de 9 de agosto de 1994, reiterada por la n.º 7528 de 12 de noviembre de 1997 emitidas por la Sala Constitucional.

¹¹ Reiterado también en la sentencia de la Sala Constitucional n.º 13381-2006 de las 9:00 horas del 8 de setiembre de 2006 – que reitera el voto n.º 9289-2002 de las 15:12 horas del 24 de setiembre del 2002.

DFOE-LOC-1746

8

27 de noviembre, 2024

*coexisten otros cuya protección constitucional y legal es atribuida a otros órganos públicos*¹² (...) (El resaltado no corresponde al original).

Por lo tanto, particularmente sobre el tema de la red vial nacional, debe tenerse en cuenta, que, por disposición expresa del artículo 1 de la Ley General de Caminos Públicos (LGCP)¹³, es al Estado por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), a quien le corresponde la administración de la red vial nacional, la cual está definida en ese mismo artículo y la constituyen tres diferentes clases de caminos públicos¹⁴.

A su vez, el artículo 2 inciso a) de la Ley Orgánica del MOPT¹⁵, establece que es ese Ministerio el que tiene la competencia para el mantenimiento y la conservación de la red vial nacional.

Ahora bien, la ejecución de las obras de conservación vial de la red vial nacional, también se ejecutan por medio del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), que es el órgano desconcentrado máximo del MOPT en esa materia, de conformidad con la Ley de Creación del CONAVI¹⁶.

En el mismo artículo 5 de la Ley n.º 8114, inciso a), se dispone e impone, un porcentaje del impuesto único a los combustibles para la atención de la red vial nacional por medio del CONAVI, debiendo destinarse específicamente a la exclusiva conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación y construcción, de obras viales nuevas en esa red.

Siendo así, se puede decir que la potestad de las municipalidades encuentra un límite, sobre las obras que se realicen en la red vial nacional. Y así lo ha interpretado la Procuraduría General de la República (PGR), al indicar que sería improcedente reconocerles a los gobiernos locales un poder de tutelar, mucho menos asumir de alguna forma, el ejercicio de las competencias del Estado¹⁷.

¹² Asimismo, véase la sentencia n.º 20958-2010 de las 16:21 de 15 de diciembre de 2010, emitido por ese mismo Tribunal y el oficio n.º [06675 \(DJ-0782-2011\)](#) de 20 de julio de 2011 emitido por la División Jurídica de la CGR

¹³ Ley n.º 5060 de 22 de agosto de 1972 y sus reformas.

¹⁴ Carreteras primarias (Red de rutas troncales, para servir de corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia), secundarias (Rutas que conecten cabeceras cantonales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales), y terciarias (Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes).

¹⁵ Ley n.º 3155 de 5 de agosto de 1963 y sus reformas.

¹⁶ Ley n.º 7798 de 30 de abril de 1998 y sus reformas.

¹⁷ En dictámenes como el n.º C-004-2004 de 7 de enero de 2004 o el n.º C-135-2015 de 04 de junio de 2015.

4. Relación de colaboración entre las Municipalidades y el Estado

Sin perjuicio de lo expuesto hasta ahora, se rescata la posibilidad de celebrar convenios que reflejen la eventual coordinación o labor conjunta que puede darse entre las Municipalidades y el Gobierno Central, esto con el fin de cooperar con el Estado en el mantenimiento de la red vial nacional, cuando algunas de sus rutas inciden en el bienestar general del respectivo cantón, pero siempre dentro del marco de posibilidades que otorgue la normativa vigente¹⁸.

Entonces, dado que los intereses de carácter nacional deben coexistir a la par de la autonomía municipal, entre las Municipalidades y el Estado, puede y debe existir una relación armónica de contribución implícita; con lo cual, aunque las competencias entre la Administración Nacional y las Municipalidades estén claramente definidas y delimitadas -a fin de garantizar la armónica aplicación de la política gubernamental, estatal y municipal-, la existencia de un deber de coordinación y cooperación, se da, para garantizar el bien común¹⁹.

En razón de lo anterior, les corresponderá a las entidades interesadas determinar si es posible suscribir un convenio con el CONAVI y requerir la autorización respectiva al jerarca del MOPT, para desarrollar un proyecto de mantenimiento y construcción en la RVN, que se ajusta a las disposiciones aquí apuntadas y al ordenamiento jurídico vigente; y de ser el caso, los jerarcas serán responsables de adoptar las medidas de control interno que se requieran para garantizar el buen uso y disposición de los fondos públicos, teniendo en cuenta que los recursos provenientes de la Ley n.º 8114 ya han sido distribuidos y canalizados para la atención de toda la red vial costarricense, pero que los porcentajes tienen un destino específico.

IV. CONCLUSIONES

1. La Ley n.º 8114 destina un importante porcentaje del producto del impuesto único a los combustibles, para cubrir la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación de la red de carreteras y caminos públicos del país, tanto los pertenecientes a la red vial nacional como a la red vial cantonal.
2. Las Leyes n.ºs 8114 y 9329, y los Reglamentos n.ºs 40137 y 40138, regulan lo pertinente en materia de red vial cantonal, pretendiendo garantizar un uso óptimo de la población de cada cantón, siendo prioridad el cumplir con la construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación de la red vial cantonal existente, y solo si hay remanente construir obras viales nuevas.

¹⁸ Por ejemplo el artículo 2 de la LGCP y el 13 del CM, siempre que se cumplan los recaudos establecidos por el mismo ordenamiento jurídico.

¹⁹ Para mayor detalle se pueden consultar oficios como los n.ºs [07052 \(DCA-1835\)](#) de 23 de mayo de 2018 y [15562 \(DCA-2950\)](#) de 28 de noviembre del 2016, emitidos por la CGR.

DFOE-LOC-1746

10

27 de noviembre, 2024

3. La conservación y mantenimiento de la red vial nacional es una competencia que el ordenamiento jurídico le atribuye al MOPT, el cual la ejecuta también a través de uno de sus órganos desconcentrados, el CONAVI.
4. Las municipalidades no podrían avocarse las competencias nacionales en materia de conservación y mantenimiento de la red vial nacional, pero el ordenamiento jurídico, bajo los principios de coordinación y colaboración interinstitucional, posibilita la celebración de convenios y el requerimiento de las autorizaciones correspondientes, que deben ser valorados por las mismas partes interesadas, sabiendo que cada porcentaje allí establecido debe destinarse exclusivamente a la RVN o a la RVC.

Finalmente, la Contraloría General de la República se encuentra en un proceso de mejora continua con el propósito de ofrecer productos y servicios de calidad, promoviendo para ello la implementación de procesos ágiles, flexibles, simples y con enfoque al cliente. Por tal razón, pone a disposición de las personas un medio de uso sencillo para la presentación de sus documentos. Le motivamos a hacer uso de este medio, el cual en el corto plazo se constituirá en el medio oficial de presentación de correspondencia ante la Contraloría General de la República, sustituyendo al correo electrónico. Este medio se encuentra en el siguiente link: <https://www.cgr.go.cr/05-tramites/pres-docs-cgr.html>

Atentamente,

Licda. Vivian Garbanzo Navarro
Gerente de Área

Licda. María del Milagro Rosales Valladares
Fiscalizadora

CGR | Firmado
digitalmente
Valide las firmas digitales

FARM/mgr

Ci: Expediente

NI: 22648 (2024)

G: 2024004971 -1