

4 de septiembre de 2026
AL-A-1048-2026

Señor
Benjamín Pineda Zúñiga
Jefe. Planeamiento Turístico

Señor
Antonio Farah Matarrita
Director. Dirección de Estrategia Turística

Asunto: Consulta sobre mejoramiento del camino cantonal 6-05-031, Bahía Drake, en un tramo ubicado dentro de la zona pública de la Zona Marítimo Terrestre.

En atención al oficio DET-P-127-2026, mediante el cual el Departamento de Planeamiento, consulta sobre el oficio AM-1072-2026-2028 de la Municipalidad de Osa, respecto de la intervención proyectada en un tramo que aparentemente se encuentra dentro de la zona pública de la Zona Marítimo Terrestre, se procede a emitir el siguiente criterio en respuesta a las consultas formuladas por ese Departamento.

I. Antecedentes. De acuerdo con la información remitida, la Municipalidad de Osa proyecta ejecutar el mejoramiento del camino 6-05-031, perteneciente a la Red Vial Cantonal. Según se indica, aproximadamente 21 metros de dicha vía se encuentran aparentemente dentro de la zona pública de la Zona Marítimo Terrestre, y la intervención consistiría en el cambio del tipo de superficie de ruedo, pasando de material granular - lastre - a pavimento flexible, sin apertura de nuevas vías, ampliación del derecho de vía, modificación del trazado existente ni incorporación de nuevas áreas para circulación vehicular.; la Municipalidad señala además que la vía se encuentra actualmente en operación y es utilizada por residentes, visitantes, actividades comerciales y servicios de emergencia.

Asimismo, se informa que el sector donde se pretende ejecutar la obra no cuenta con plan regulador costero vigente.

La Municipalidad califica la intervención como un “mejoramiento”, con fundamento en el artículo 2 inciso l) del Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT, el cual incluye dentro de esa categoría el cambio de una superficie de material granular a pavimento bituminoso o de concreto hidráulico.

II. Sobre la naturaleza del criterio. A continuación, damos respuesta las interrogantes, aclarando que los criterios emitidos por este Instituto, y en particular por esta Asesoría Legal, constituyen opiniones de carácter orientador, no vinculantes y sin efectos obligatorios, emitidas en ejercicio de la función administrativa. En caso de persistir alguna duda sobre la interpretación jurídica aplicable, puede plantearse la consulta ante la Procuraduría General de la República, que ostenta la competencia de control de legalidad en materia del régimen de la zona marítimo terrestre.

III. Normativa aplicable. El punto de partida para el análisis se encuentra en el artículo 22 de la Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre, N° 6043, el cual dispone que en la zona pública no se permitirá ningún tipo de desarrollo, salvo las obras de infraestructura y construcción que sean aprobadas en cada caso por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Instituto Costarricense de Turismo, el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo y la respectiva Municipalidad, atendiendo al uso público al cual estén destinadas, así como las instalaciones turísticas estatales de notoria conveniencia para el país.

De esta disposición se desprende que el artículo 22 no prohíbe de manera absoluta la ejecución de infraestructura dentro de la zona pública; por el contrario, contempla una excepción expresa cuando se trate de obras destinadas al uso público, sujetas al régimen especial de autorización previsto por la propia Ley.

El artículo 11 del Reglamento a la Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre desarrolla esa disposición y reitera que en la zona pública únicamente pueden realizarse obras de infraestructura o construcciones destinadas al uso público, o instalaciones turísticas estatales, bajo las condiciones allí previstas. A su vez, el artículo 12 del Reglamento establece que quienes diseñen y ejecuten las obras autorizadas deben garantizar el libre y seguro tránsito de las personas y el uso público, correspondiendo a las instituciones responsables de extender las autorizaciones velar por el cumplimiento de esa condición. Este contenido ha sido recogido expresamente por la Procuraduría General de la República.

Por otra parte, el Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT califica como “mejoramiento” las intervenciones que impliquen, entre otros supuestos, el cambio de una superficie de material granular a pavimento bituminoso o concreto hidráulico. Esta clasificación resulta relevante para determinar la naturaleza técnica de la intervención; sin embargo, no desplaza la aplicación del régimen especial de protección y administración de la zona pública establecido en la Ley N° 6043.

IV. Criterios de la Procuraduría General de la República

1. Dictamen C-110-2014, de 28 de marzo de 2014. La Procuraduría General de la República ha reconocido expresamente que el artículo 22 de la Ley N° 6043 constituye una habilitación legal para desarrollar determinadas obras públicas dentro de la zona pública; dicho dictamen señaló que el artículo 22 permite, como excepción, la construcción de infraestructura en dicha zona y que, en el caso de la Municipalidad, la aprobación debe provenir de su Concejo Municipal. Asimismo, indicó que la autorización requiere la intervención del ICT, INVU y MOPT. La Procuraduría también ha señalado que, tratándose de infraestructura pública, la utilización del terreno puede sustentarse directamente en la autorización prevista en el artículo 22, sin necesidad de concesión, siempre que se cumplan las condiciones establecidas por el ordenamiento jurídico. Este criterio resulta relevante para el presente caso, pues la intervención proyectada recae sobre una vía pública y, según lo informado, está destinada a mantener y mejorar su utilización colectiva.

2. Dictamen C-024-2016. En este pronunciamiento, la Procuraduría reiteró que los municipios que administran Zona Marítimo Terrestre pueden permitir el uso de terrenos de la zona pública para infraestructura de interés general con fundamento en el artículo 22, sin necesidad de concesión, siempre con autorización del ICT, INVU y MOPT; también precisó que las obras permanentes destinadas a la satisfacción de un interés general o a la prestación de servicios públicos no deben autorizarse mediante permisos de uso precarios, sino a través de las habilitaciones previstas en los artículos 18 y 22 de la Ley N° 6043.

3. Dictamen C-268-2020, de 9 de julio de 2020. Este dictamen fue emitido como resultado de una consulta de este Instituto y analizó expresamente si los desarrollos públicos contemplados en el artículo 22 requerían previamente la existencia de un plan regulador costero; la Procuraduría estableció como regla general que la autorización de obras o actividades excepcionales dentro de la zona pública, contempladas en los artículos 18, 21 y 22 de la Ley N° 6043, requiere la existencia previa de un plan regulador costero y su conformidad con dicho instrumento.

No obstante, admitió una excepción relevante: aun en ausencia de plan regulador costero, puede autorizarse una obra pública cuando se compruebe que:

- no puede ejecutarse en otro sector;
- está destinada a satisfacer un interés público nacional;

- dicho interés sea imperioso y se encuentre acreditado de manera fehaciente; y
- la obra deba ejecutarse de manera irremediable pese a la inexistencia del instrumento de planificación.

La Procuraduría añade que las entidades competentes para otorgar las autorizaciones deben valorar la necesidad, pertinencia y viabilidad de las obras correspondientes.

V. Análisis del caso concreto. En el asunto sometido a valoración no se plantea la apertura de una nueva carretera dentro de la zona pública, sino el mejoramiento de una vía pública preexistente, perteneciente a la Red Vial Cantonal, mediante el cambio de su superficie de lastre a pavimento flexible; según la información remitida, la obra no implicaría modificar el trazado existente, ampliar el derecho de vía ni incorporar nuevas áreas de la zona pública a la circulación vehicular. Desde el punto de vista técnico vial, esta intervención encuentra correspondencia con la categoría de “mejoramiento” definida en el artículo 2 inciso l) del Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT.

Sin embargo, la circunstancia de que la intervención constituya un mejoramiento y no la construcción de una vía nueva no excluye, por sí sola, la aplicación del artículo 22 de la Ley N° 6043; por el contrario, al tratarse de una intervención material sobre infraestructura pública ubicada parcialmente dentro de la zona pública de la Zona Marítimo Terrestre, este Instituto considera que el artículo 22 constituye la vía jurídica adecuada para analizar y eventualmente autorizar la obra, en tanto ésta continúe destinada al uso público y se mantenga dentro de los alcances de la infraestructura actualmente existente.

En ese sentido, no se comparte que la aplicación del artículo 22 dependa exclusivamente de que exista una “obra nueva” o una instalación turística estatal. La norma contempla, en términos generales, obras de infraestructura y construcción destinadas al uso público, sin establecer una exclusión expresa respecto de intervenciones de mejoramiento sobre infraestructura pública preexistente.

Ausencia de plan regulador costero. El aspecto que requiere una valoración especial es que el sector no cuenta con plan regulador costero; conforme al Dictamen C-268-2020, esta circunstancia impide aplicar de manera ordinaria el régimen excepcional de los artículos 18, 21 y 22; no obstante, tampoco genera una imposibilidad jurídica absoluta. La propia Procuraduría reconoce que una obra pública puede autorizarse excepcionalmente aun sin plan regulador cuando se demuestre que no puede ejecutarse en otro sector y que responde a un interés público nacional, imperioso y acreditado fehacientemente, cuya satisfacción haga irremediablemente necesaria su ejecución.

“... Con base en lo dicho y tomando en cuenta que, según el artículo 66 del Reglamento a la Ley 6043 y el Manual de Elaboración de Planes Reguladores Costeros en la Zona Marítimo Terrestre (Reglamento no. 5972 de 20 de marzo de 2017), los planes reguladores costeros pueden contemplar espacios destinados a la prestación de servicios públicos, debe precisarse y reiterarse que, la autorización excepcional que puede otorgarse en la zona pública, para el desarrollo de obras o actividades destinadas a satisfacer el interés general, por parte de instituciones públicas, requiere la existencia previa de un plan regulador costero y ser acorde a lo dispuesto en ese instrumento de planificación. **Ella salvo que se demuestre que no pueden ser ejecutadas en otro sector y que estén destinadas a satisfacer un interés público nacional, imperioso y acreditado de manera fehaciente, que, como tal, deba ejecutarse de manera irremediable, pese a la inexistencia de un plan regulador costero, o prevalecer sobre las disposiciones del plan existente.** [Dictamen C-268-2020.](#)”

En el presente caso existe una circunstancia que podría ponderarse y es que el proyecto no pretende seleccionar un nuevo espacio para construir una vía, sino mejorar una carretera pública ya existente; por esa razón, la condición relativa a que la obra no pueda ejecutarse en otro lugar podría analizarse considerando la naturaleza del proyecto; si el objeto consiste en mejorar el camino cantonal sin alterar su trazado ni ampliar su huella existente, la necesidad de ejecutar la intervención sobre ese mismo espacio podría encontrar una justificación objetiva, siempre que así se verifique técnicamente.

A lo anterior podría sumarse una consideración de carácter ambiental; al tratarse de una vía pública preexistente, la intervención proyectada se ejecutaría sobre una huella vial ya consolidada; en ese contexto, la eventual reubicación del tramo hacia otro sector no necesariamente constituiría una alternativa de menor impacto, pues podría implicar la apertura o intervención de nuevas áreas y, con ello, la generación de impactos ambientales adicionales respecto de aquellos asociados al mejoramiento de la infraestructura existente. Este aspecto podría ser valorado técnicamente como un elemento adicional para determinar si, en las circunstancias concretas del caso, resulta razonable o viable ejecutar la obra en otro emplazamiento.

Según lo informado por la Municipalidad, la vía es utilizada permanentemente por residentes, visitantes, actividades comerciales y servicios de emergencia. Estos elementos pueden ser considerados para valorar la función que cumple la infraestructura respecto de la conectividad, movilidad general, acceso de la población, prestación de servicios públicos, atención de emergencias y demás circunstancias de interés general.

Corresponderá a la Municipalidad sustentar suficientemente esas condiciones dentro del expediente y a las instituciones competentes valorarlas en el ámbito de sus respectivas atribuciones.

VI. Condiciones jurídicas y aspectos a verificar. Para la eventual aplicación del artículo 22 de la Ley N° 6043, deberán observarse las condiciones expresamente previstas por el ordenamiento jurídico y por la línea interpretativa de la Procuraduría General de la República.

En particular, deberá verificarse:

1. que la infraestructura mantenga su destino al uso público;
2. que se cuente con las aprobaciones previstas en el artículo 22 de la Ley N° 6043, correspondientes al MOPT, ICT, INVU y Municipalidad;
3. que la aprobación municipal sea adoptada por el Concejo Municipal, conforme a lo señalado por la Procuraduría General de la República en el Dictamen C-110-2014;
4. que se garantice el libre y seguro tránsito de las personas y el uso público de la zona, conforme al artículo 12 del Reglamento;
5. que, ante la inexistencia de plan regulador costero, se acrediten las condiciones extraordinarias establecidas en el Dictamen C-268-2020, a saber, que la obra no pueda ejecutarse en otro sector y que responda a un interés público nacional, imperioso y acreditado fehacientemente, cuya satisfacción haga irremediablemente necesaria su ejecución; y
6. que, cuando la intervención pueda afectar esteros o manglares, se obtenga el criterio técnico previsto por la normativa aplicable.

Sin constituir requisitos adicionales a los establecidos por el ordenamiento jurídico, para efectos de sustentar adecuadamente la valoración del proyecto se recomienda verificar dentro del expediente:

- la condición pública y pertenencia del camino 6-05-031 a la Red Vial Cantonal;
- la ubicación efectiva del tramo que se encuentra dentro de la zona pública;
- que la intervención se mantenga dentro del trazado y huella actualmente ocupados por la vía;

- que no exista ampliación del derecho de vía ni incorporación de nuevas áreas de la zona pública;
- la naturaleza técnica de la intervención como mejoramiento;
- las razones objetivas por las cuales la obra debe ejecutarse sobre ese mismo emplazamiento; y
- los elementos que permitan valorar la existencia del interés público nacional e imperioso exigido por el Dictamen C-268-2020.

Estas verificaciones no constituyen requisitos autónomos creados por este Instituto, sino elementos que pueden servir para sustentar la valoración de las condiciones jurídicas que sí exige la normativa y dictámenes de la Procuraduría.

VII. Respuesta a las consultas formuladas por el Departamento de Planeamiento

1. ¿El Decreto Ejecutivo N° 43898-MINAE-S-MOPT-MAG-MEIC permite a la Municipalidad de Osa determinar una viabilidad técnica para la intervención que pretenden realizar, aun cuando en la zona no se cuenta con un Plan Regulador Costero vigente? El Decreto Ejecutivo N° 43898-MINAE-S-MOPT-MAG-MEIC, Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental, regula la evaluación ambiental de actividades, obras y proyectos y determina, entre otros aspectos, cuáles intervenciones se encuentran sujetas o excluidas del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Su ámbito material es ambiental, y no sustituye ni modifica el régimen especial de administración y planificación de la Zona Marítimo Terrestre previsto en la Ley N° 6043 y su Reglamento. En consecuencia, aun cuando con fundamento en dicho Decreto Ejecutivo la Municipalidad determine técnicamente que la intervención corresponde a una actividad de mantenimiento o mejoramiento vial que no requiere un procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental, esa determinación no constituye por sí misma una habilitación jurídica para ejecutar obras dentro de la zona pública de la ZMT, ni suple la inexistencia de un Plan Regulador Costero. Esto responde además al principio de jerarquía normativa: una disposición reglamentaria no puede desplazar las exigencias derivadas de la Ley N° 6043 ni del régimen especial que aplica a la zona pública. Por tanto, sí puede la Municipalidad efectuar la valoración técnica que corresponda dentro del ámbito del Decreto Ejecutivo N° 43898, pero dicha valoración debe entenderse limitada a sus efectos ambientales y técnicos. La posibilidad jurídica de intervenir el tramo ubicado en zona pública debe analizarse separadamente conforme al

artículo 22 de la Ley N° 6043, los artículos 11 y 12 de su Reglamento y la doctrina de la Procuraduría sobre obras públicas en ausencia de Plan Regulador Costero.

2. ¿Es correcta la interpretación de la Municipalidad de Osa del artículo 22 de la Ley N° 6043 al señalar que los requisitos de ese artículo no aplican por tratarse de infraestructura vial pública existente, aun cuando no existe Plan Regulador Costero? No se considera correcta esa interpretación; el hecho de que se trate de una vía pública preexistente y que la intervención corresponda técnicamente a un “mejoramiento” no excluye la aplicación del artículo 22 de la Ley N° 6043. Dicha norma dispone expresamente que en la zona pública no se permitirá ningún tipo de desarrollo, salvo las obras de infraestructura y construcción que sean aprobadas por el MOPT, el ICT, el INVU y la respectiva Municipalidad, atendiendo al uso público al que estén destinadas. La norma no limita su aplicación exclusivamente a infraestructura nueva; por eso, cuando una intervención material sobre una vía pública existente se ejecuta dentro de la zona pública, el artículo 22 constituye precisamente la habilitación legal especial que debe analizarse. La Procuraduría, en el Dictamen C-268-2020, señaló además que las obras públicas o infraestructura necesarias para la prestación de servicios públicos están sujetas a la autorización de las entidades competentes, las cuales deben valorar su necesidad, pertinencia y viabilidad. Como regla general, tales obras deben sujetarse al Plan Regulador Costero correspondiente. Sin embargo, la inexistencia de un Plan Regulador Costero tampoco permite prescindir del artículo 22; lo que ocurre frente a la inexistencia del plan regulador, debe analizarse si el proyecto reúne las condiciones extraordinarias reconocidas por la PGR para autorizar una obra pública aun sin dicho instrumento de planificación.

3. ¿Es procedente que el ICT se pronuncie sobre dichas actuaciones y haga una prevención a la Municipalidad respecto de la intervención de los 21 metros de calle ubicados dentro de la zona pública? Sí resulta procedente que el ICT se pronuncie, en tanto el artículo 22 de la Ley N° 6043 le atribuye expresamente competencia para intervenir en la aprobación de obras de infraestructura y construcción dentro de la zona pública. Además, la Procuraduría ha indicado que las entidades llamadas a autorizar estas obras deben valorar su necesidad, pertinencia y viabilidad. Ahora bien, respecto de una eventual prevención, conviene precisar su contenido. No se recomienda formular una prevención basada en requisitos documentales que no estén establecidos expresamente por la normativa o por un procedimiento institucional aplicable. Sí resulta jurídicamente procedente comunicar a la Municipalidad que, antes de intervenir el tramo ubicado en la zona pública, deberá tramitarse la autorización correspondiente bajo el artículo 22 y verificarse el cumplimiento de las condiciones que resulten aplicables.

En particular, ante la inexistencia de Plan Regulador Costero, deberá acreditarse la concurrencia de las condiciones excepcionales desarrolladas por la PGR en el Dictamen C-268-2020. Asimismo, dado que el oficio municipal indica que aproximadamente 21 metros se encuentran “aparentemente” dentro de la zona pública, resulta razonable recomendar que se verifique previamente la ubicación efectiva del tramo para determinar con certeza el ámbito sobre el cual debe ejercerse la competencia prevista en el artículo 22.

4. En caso de considerarse procedente el comunicado, ¿basta con tomar como referencia el Dictamen C-268-2020 de la PGR o deben considerarse otros aspectos de orden legal? El Dictamen C-268-2020 constituye el pronunciamiento principal y más directamente aplicable, debido a que analiza expresamente la excepción de desarrollos públicos prevista en el artículo 22 de la Ley N° 6043 y la necesidad de Plan Regulador Costero para tales obras. Sin embargo, no resulta conveniente fundamentar la respuesta únicamente en dicho pronunciamiento. El análisis debe integrarse, al menos, con las siguientes disposiciones y criterios: Artículo 22 de la Ley N° 6043, que constituye la habilitación legal directa para las obras de infraestructura destinadas al uso público dentro de la zona pública. Artículos 11 y 12 del Reglamento a la Ley N° 6043, relativos a las obras permitidas en zona pública y a la obligación de garantizar el libre y seguro tránsito y el uso público. Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT, únicamente para efectos de determinar la naturaleza técnica de la intervención como “mejoramiento” vial. Decreto Ejecutivo N° 43898-MINAE-S-MOPT-MAG-MEIC, en lo relativo al régimen ambiental aplicable, dejando claro que este no sustituye las exigencias de la Ley N° 6043. Dictamen C-110-2014, en cuanto reconoce la aplicación del artículo 22 a obras públicas en zona pública y la participación de las entidades competentes. Dictamen C-024-2016, que desarrolla la prevalencia excepcional del interés público nacional debidamente acreditado frente a restricciones de orden local. Dictamen C-268-2020, como criterio central respecto de la inexistencia de Plan Regulador Costero. También resulta relevante la línea posterior de la PGR que reitera que las autorizaciones excepcionales de los artículos 18, 21 y 22 requieren, como regla, Plan Regulador Costero y que la excepción debe interpretarse restrictivamente. En consecuencia, C-268-2020 debe ser el eje del análisis, pero no su único fundamento. La respuesta institucional debe construirse sistemáticamente a partir del artículo 22, su Reglamento, la normativa vial y ambiental aplicable y la línea jurisprudencial administrativa de la PGR.

VIII. Conclusiones. Con fundamento en la normativa analizada, los criterios de la Procuraduría General de la República y las circunstancias informadas en el caso concreto, se concluye:

1. El mejoramiento proyectado sobre el camino cantonal, consistente en el cambio de la superficie de lastre a pavimento flexible sobre una vía pública preexistente, puede ser analizado como una obra de infraestructura destinada al uso público al amparo del artículo 22 de la Ley N° 6043; la circunstancia de que técnicamente se clasifique como “mejoramiento” conforme al Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT no excluye la aplicación del régimen especial de la Zona Marítimo Terrestre.
2. En consecuencia, respecto del tramo ubicado dentro de la zona pública, la vía jurídica adecuada no consiste en considerar inaplicable el artículo 22, sino en tramitar y valorar la intervención conforme a dicha disposición, con las aprobaciones del MOPT, ICT, INVU y la respectiva Municipalidad, así como con observancia de las condiciones previstas en los artículos 11 y 12 del Reglamento a la Ley N° 6043.
3. La inexistencia de Plan Regulador Costero constituye una limitación relevante, pues la regla general desarrollada por la Procuraduría exige dicho instrumento para las obras excepcionales previstas en los artículos 18, 21 y 22 de la Ley N° 6043. No obstante, el Dictamen C-268-2020, de 9 de julio de 2020, reconoce que una obra pública podría autorizarse excepcionalmente aun sin plan regulador, cuando se demuestre que no puede ejecutarse en otro sector y que responde a un interés público nacional, imperioso y acreditado fehacientemente, cuya satisfacción haga irremediablemente necesaria su ejecución.
4. En el caso concreto, la existencia previa de la vía, la ausencia de modificación del trazado, de ampliación del derecho de vía o de incorporación de nuevas áreas de circulación constituyen elementos relevantes para valorar la imposibilidad o inconveniencia de trasladar la obra a otro sitio. Asimismo, podrá considerarse técnicamente que una eventual reubicación podría implicar la intervención de nuevas áreas y generar impactos ambientales adicionales respecto del mejoramiento sobre una huella vial ya existente.
5. Deberá igualmente valorarse y acreditarse la existencia del interés público nacional e imperioso exigido por el Dictamen C-268-2020, considerando las circunstancias objetivas del caso, entre ellas la función que cumple la vía en materia de conectividad, acceso de la población, prestación de servicios públicos, atención de emergencias, seguridad vial y movilidad general.
6. Los elementos técnicos relativos a la condición pública del camino, su ubicación efectiva dentro de la zona pública, el mantenimiento de la huella y trazado existentes y demás circunstancias señaladas en este criterio no deben configurarse como requisitos

autónomos no previstos por el ordenamiento, sino como aspectos cuya verificación puede recomendarse para sustentar adecuadamente la decisión administrativa y la eventual aplicación de la excepción desarrollada por la Procuraduría.

7. En consecuencia, si se acreditan las condiciones excepcionales establecidas por la Procuraduría General de la República y se cumplen las aprobaciones institucionales y demás disposiciones aplicables, se considera jurídicamente posible autorizar el mejoramiento del tramo del camino cantonal 6-05-031 ubicado dentro de la zona pública, aun ante la inexistencia de Plan Regulador Costero, al amparo del artículo 22 de la Ley N° 6043 y del supuesto excepcional desarrollado en el Dictamen C-268-2020.

El alcance de este criterio se encuentra condicionado por los hechos expuestos y la documentación aportada para su análisis, cualquier variación relevante en esos elementos, o la existencia de antecedentes no considerados, podría incidir en la valoración jurídica correspondiente.

Cordialmente,

Lic. José Francisco Coto Meza. MSc.
Asesor Legal

Msc. Rosibel Ureña Cubillo
Coordinadora de Unidad
Gestión Jurídico-Administrativa

Licda. Monikha Cedeño Castro
Asesoría Legal

ICT | **Firmado
Digitalmente
Valide las firmas digitales**

FCM/RUC/MCC/AL-2026
NI 1304
Archivo