

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIÓN JUDICIAL DE ARECIBO Y AGUADILLA
PANEL X

TRANSPORTE SONNELL,
INC.

Recurrente

v.

DEPARTAMENTO DE
EDUCACIÓN

COMITÉ DE
TRANSPORTACIÓN
ESCOLAR REGIÓN
EDUCATIVA ARECIBO

Recurridos

KLRA201700096

*Revisión
Administrativa*
procedente del
Departamento de
Educación

Caso Núm.:
JR-2016-10

Sobre:
Subasta SF
REA2016-2017-04

Panel integrado por su presidenta, la Juez Gómez Córdova, la Juez Brignoni Mártir y el Juez Rivera Colón.¹

Brignoni Mártir, Juez Ponente

SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 10 de marzo de 2017.

El 3 de febrero de 2017, Transporte Sonnell, Inc. (Transporte Sonnell) presentó ante nos el *recurso de revisión judicial*. Mediante dicho recurso, nos solicita la revisión sobre el *Aviso de Adjudicación* emitido el 22 de noviembre de 2016, y notificado el 1 de diciembre de 2016, por el Comité de Transportación Escolar de la Región Educativa de Arecibo (la parte Recurrída).

Por los fundamentos que exponemos a continuación, *confirmamos* el dictamen recurrido.

-I-

El 11 de octubre de 2016, el Departamento de Educación publicó siete (7) *Avisos de Subasta Formal* referentes a la contratación de los servicios de transportación escolar para el segundo semestre del año escolar 2016-2017 (de enero a mayo 2017), para el programa regular, vocacional y educación especial

¹ Mediante Orden Administrativa TA-2017-027 emitida el 3 de febrero de 2017, se designa al Hon. Felipe Rivera Colón en sustitución del Hon. Nery E. Adames Soto para entender y votar en este caso por inhabilitación.

de las regiones educativas de Puerto Rico: Arecibo, Bayamón, Caguas, Humacao, Mayagüez, Ponce y San Juan. En cada aviso, se indicaron las cuantías estimadas para cada una de las subastas de las distintas regiones educativas. En lo pertinente, la cantidad estimada para la Región Educativa de Arecibo ascendía a \$4,591, 496.00. En total, se subastaría una cuantía estimada de \$32, 528, 906.00 entre las siete (7) regiones educativas.

Así las cosas, el 22 de noviembre de 2016, se notificó el *Aviso de Adjudicación* en el cual se informaron las rutas adjudicadas a cada licitador. Inconforme con las rutas adjudicadas, el 16 de noviembre de 2016, Transporte Sonnell presentó "*Reconsideración del Proceso de Subasta para la Transportación de Escolares y de la Adjudicación de las Rutas 69-R, 70-R, 71-R, 72-R, 73-R, 74-R, 79-R, 225-R, 17-EE, 313-EE, 8-EE, 68-EE, 216-EE*". No obstante, la Junta no tomó ninguna determinación dentro del término reglamentario de treinta (30) días, por lo que Transporte Sonnell presentó el *recurso de revisión judicial* que nos ocupa. Mediante dicho recurso, expone la comisión de los siguientes cuatro (4) errores:

El proceso de subasta utilizado por el Departamento de Educación es nulo por exceder el límite de gastos y obligaciones en los que pueden incurrir las agencias ejecutivas durante este año electoral.

El proceso de subasta es nulo ya que el Departamento de Educación está, de facto, estableciendo tarifas, a pesar que la agencia con la facultad delegada en ley para ello es la Comisión de Servicio Público.

El proceso de subasta es nulo ya que los topes establecidos no se ajustan al resumen de proceso para análisis de presupuesto rutas de transportación del propio departamento de educación.

El Comité actuó de forma injusta, arbitraria e incorrectamente al no considerar que Oyola Bus Line no tiene la cantidad de unidades necesarias para cubrir la necesidad que requiere la

transportación de los estudiantes que le fueron adjudicados.

En conjunto con dicho recurso, Transporte Sonnell presentó “*Moción Urgente en Auxilio de Jurisdicción en Solicitud de Paralización de la Contratación del Servicio de Transportación Escolar para las Rutas Objeto del Presente Litigio y en Solicitud para que se le Ordene al Comité de Transportación de la Región Educativa de Arecibo a Reactivar los Contratos de Transporte Sonnell, Inc., mientras se dilucidan los Méritos de Este Caso*” (*Moción Urgente en Auxilio de Jurisdicción*). Tal como se desprende del título de la referida moción, Transporte Sonnell solicitó la paralización de la contratación del servicio de transportación escolar y peticionó que se ordenara la reactivación inmediata de los contratos de transportación escolar otorgados a su favor para los meses de agosto a diciembre de 2016, hasta tanto se resolviera el presente recurso. Examinada la “*Moción Urgente en Auxilio de Jurisdicción*”, el 6 de febrero de 2017, emitimos una *Resolución* en la que concedimos a la parte Recurrída un término a vencer el día siguiente, para presentarnos su posición en cuanto a la paralización solicitada. Igualmente, en cuanto al recurso de revisión judicial instado, concedimos a la parte Recurrída hasta el 13 de febrero de 2017, para presentarnos su oposición.

Así pues, el 8 de febrero de 2017, el Departamento de Educación presentó *Oposición a Moción en Auxilio de Jurisdicción*. En la misma, el Departamento de Educación sostuvo, en síntesis, que se trataba de una impugnación especulativa sobre el proceso de subasta en controversia. Así, pues, considerados los planteamientos de cada una de las partes, el 13 de febrero de 2017, emitimos *Resolución* en la que declaramos *No Ha Lugar* la *Moción Urgente en Auxilio de Jurisdicción*. Posterior a ello, el Departamento de Educación, el 13 de febrero de 2017, presentó su

Escrito en Cumplimiento de Orden. Por su parte, el 22 de febrero de 2017, Carlos J. Oyola Rivera h/n/c Transporte Oyola presentó ante nos *Moción Uniéndonos a Oposición Presentada por el Departamento de Educación*, mediante la cual expuso unirse a las alegaciones contenidas en el recurso del Departamento de Educación.

Por consiguiente, con el beneficio de la comparecencia de todas las partes, resolvemos el presente recurso.

-II-

a. Límites de gastos y obligaciones en año electoral

Según establece el Art. 1-A de la Ley Orgánica de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, “[e]s política del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico implantar medidas rigurosas de control y eficiencia fiscal por medio del control adecuado de partidas presupuestarias relacionadas con nombramientos, transacciones de personal, contrataciones y del control general del gasto gubernamental.” 23 LPRA 101a. En lo pertinente, esta Ley, en su Art. 8, establece una limitación sobre gastos en año de elecciones. El precitado artículo dispone que:

Durante el periodo comprendido entre el 1 de julio del año en que se celebren elecciones generales y la fecha de la toma de posesión de los nuevos funcionarios electos en dichas elecciones generales, **será ilegal incurrir en gastos u obligaciones que excedan el cincuenta (50) por ciento de la asignación presupuestaria de cada partida [...] (Énfasis nuestro)** 23 LPRA 108.

Añade el siguiente inciso que el término “asignación presupuestaria” debe interpretarse como:

[...] la cantidad de dinero autorizada por la Asamblea Legislativa en Resoluciones Conjuntas para programas o actividades de las agencias que constituyen gastos ordinarios de funcionamiento. **Por tanto la restricción no se aplica individualmente a cada partida de gasto de asignación presupuestaria** (Ej. Compra de equipo, materiales, contratos de servicios profesionales, etc.), sino que a la cantidad total asignada a un organismo para sus gastos ordinarios de funcionamiento. Se entenderá por gastos

ordinarios de funcionamiento aquellos necesarios para el funcionamiento y sostenimiento del programa de gobierno. *Íd.*

b. Jurisdicción del Departamento de Educación para establecer las tarifas y los procedimientos relacionados a la contratación del transporte escolar

La Ley de Servicio Público de Puerto Rico, Ley Núm. 109 del 28 de junio de 1962, según enmendada, define *compañía de servicio público* como “todo porteador público [...] que se ofrecen a prestar o prestan sus servicios u ofrecen a entregar o entregan productos, mediante paga al público en general, o a una parte del mismo, en Puerto Rico. No incluye a personas que prestan el servicio para su uso exclusivo o de sus inquilinos.” 27 LPRA 1002(c). Asimismo, esta misma Ley define *porteador por contrato*, como toda persona, excepto los porteadores públicos, que se dedique mediante paga, bajo contrato o acuerdo individual, al transporte de pasajeros o bienes en vehículos de motor o embarcaciones entre puntos en Puerto Rico, aun cuando dicho transporte se efectúe incidentalmente en la explotación de cualquier otro negocio o actividad con fines pecuniarios o no pecuniarios.” 27 LPRA 1002(l).

En lo aplicable, el Art. 14 de esta Ley expresamente dispone que la Comisión de Servicio Público tiene la facultad para reglamentar las empresas de vehículos privados dedicados al comercio. No obstante, especifica, que la reglamentación que se establezca sobre dichas empresas cubrirá solo el aspecto relacionado con la seguridad de los mismos. 21 LPRA 1101. En cuanto a la fijación de tarifas, el Art. 38(d) dispone que:

- (1) Someter a la Comisión en la forma y modo que ésta lo requiera, por regla al efecto, y publicar y mantener accesible al público, tablas de tarifas en las que consten las tarifas y prácticas en vigor para cualquier servicio ofrecido o prestado por dicha compañía. Salvo cuando esta Ley provea algo distinto, ninguna compañía de servicio público prestara servicio alguno hasta que se hayan sometido, publicado y entrado en vigor las tablas de tarifas, de acuerdo con las

disposiciones de esta Ley y reglas que a tenor con la misma se adopten.

- (2) Si se tratare de un porteador público radicará en adición a los requisitos de la cláusula (1) de este inciso, como parte de dichas tablas de tarifas, los itinerarios que demuestren el sistema de distribución de vehículos, embarcaciones u otro equipo utilizado en el servicio que presta.

[...]

Asimismo, en cuanto a los deberes y responsabilidades de los porteadores, el Art. 39 de la precitada Ley establece que:

Será deber de todo porteador por contrato:

- (a) Tarifas — Establecer y observar tarifas mínimas razonables para cualquier servicio prestado o a ser prestado en el transporte de pasajeros o bienes o en relación con dicho transporte, y establecer y observar prácticas razonables para aplicarse en relación con dichas tarifas. Todo porteador por contrato someterá a la Comisión y publicará y mantendrá disponible al público, en la forma y manera que la Comisión lo requiera, tanto las tablas conteniendo las tarifas mínimas exigidas y recaudadas por dicho porteador por el transporte de pasajeros o bienes en Puerto Rico, como cualquier práctica que afecte tales tarifas. 27 LPRA 1202.

En este contexto, la Comisión de Servicio Público adoptó el *Reglamento para la Transportación de Escolares*, Reglamento Núm. 7190 del 4 de agosto de 2006, el cual establece, entre otros asuntos, las normas y procedimientos que rigen la prestación de servicios que ofrecen los vehículos escolares del Estado Libre Asociado, así como los requisitos para la concesión de autorización y licencias a dichas empresas y a los operadores de las mismas. Sección 1.04 del Reglamento Núm. 7190, *supra*. Dicho reglamento, define al *porteador escolar por contrato* como “toda empresa a la que se le otorgue la autorización por razón de la existencia de unos contratos para transportar escolares regularmente.” Según las disposiciones generales establecidas mediante dicho reglamento:

- a. Ninguna empresa podrá dedicarse a prestar servicio mediante vehículos escolares sin haber previamente solicitado y obtenido la correspondiente autorización

de la Comisión conforme dispone este Reglamento y las Reglas de Procedimiento de la CSP vigentes.

b. [...]

c. La necesidad y conveniencia en las autorizaciones de Porteador Escolar por Contrato será demostrada con el contrato para transportar escolares otorgado por el Departamento de educación o por los municipios del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Al vencimiento de los contratos originales, el concesionario deberá radicar nuevos contratos o la renovación de los existentes. El no hacerlo podrá dar lugar a la cancelación de su autorización.

d. [...]

e. Las empresas autorizadas a operar vehículos escolares deberán completar todos los trámites requeridos por ley y los reglamentos aplicables y comenzarán sus operaciones dentro de un término de cuarenta y cinco (45) días siguientes a la notificación por este Organismo de la Orden que lo autoriza a operar o tan pronto comience el próximo curso escolar.

[...]

De igual modo, en lo que respecta a las tarifas, el Art. 15 del Reglamento 7190, *supra*, expresamente dispone que:

Toda empresa dedicada al transporte de escolares mediante paga cobrará las tarifas según sean acordadas en sus contratos de prestación de servicios. **Cuando la contratación se efectúe con el Departamento de Educación u otras entidades gubernamentales o municipales, esta se regirá por el proceso establecido para compras y subastas por ley y reglamentos de estas agencias o municipios que no estén en contravención con la Ley de Servicio Público de Puerto Rico y las disposiciones aplicables de este reglamento. (Énfasis nuestro).**

c. Deferencia en los procesos de adjudicación de subastas

De ordinario, se exige que el gobierno adquiriera los materiales y los servicios que necesita a través de subastas públicas. *A.E.E. v. Maxon*, 163 DPR 434, 438-439 (2004). Este mecanismo sirve para promover la competencia, lograr los precios más bajos posibles, evita el favoritismo, la corrupción, el dispendio, la prevaricación, la extravagancia y el descuido al otorgarse los contratos y minimiza los riesgos de incumplimiento. *Cordero Vélez*

v. Mun. de Guánica, 170 DPR 237, 245 (2007); véase también, *Mar-Mol Co., Inc. v. Adm. Servicios Gens.*, 126 DPR 864, 871 (1990).

Sin embargo, no existe una regla inflexible que exija que la subasta deba adjudicarse siempre al postor más bajo, pues pueden existir consideraciones de interés público que lleven a que la licitación más baja no resulte ser la más económica. Establecer una regla inflexible de que el contrato deba adjudicarse al postor más bajo, prescindiendo de tales consideraciones, privaría al público del beneficio del criterio de los funcionarios públicos en aquellas cuestiones en que el estatuto requiere que ellos lo ejerciten. *Torres Prods. v. Junta Mun. Aguadilla*, 169 DPR 886, 897-898 (2007).

En este sentido, las agencias gozan de discreción al evaluar las propuestas sometidas, pues cuando se trata de la adquisición de servicios técnicos de gran costo y sofisticación, la selección de un proveedor sobre otros puede conllevar decisiones que descansen, no en criterios estrictamente matemáticos, sino en una valoración de la tecnología, y los recursos humanos con que cuenta ésta, a la luz de las necesidades presente y futuras de la agencia. Sólo si el licitador más bajo cumple con los requisitos reglamentarios de la agencia y tiene la capacidad de realizar la obra de forma eficiente, deberá éste ser considerado para realizar la obra. *Torres Prods. v. Junta Mun. Aguadilla*, supra, pág. 898.

Cónsono con lo anterior, una vez la agencia o junta involucrada emite una determinación, los tribunales no deberán intervenir con ésta salvo que se demuestre que la misma se tomó de forma arbitraria, caprichosa o mediando fraude o mala fe, pues la agencia, con su vasta experiencia y especialización, se encuentra, de ordinario, en mejor posición que el foro judicial para determinar el mejor licitador, tomando en consideración los factores esgrimidos tanto por la ley como por su reglamento de

subastas. En ausencia de fraude, mala fe, o abuso de discreción, ningún postor tiene derecho a quejarse cuando otra proposición es elegida como la más ventajosa. La cuestión debe decidirse a la luz del interés público y ningún postor tiene un derecho adquirido en ninguna subasta. *Torres Prods. v. Junta Mun. Aguadilla*, supra.

En consecuencia, a los procesos de adjudicación de subastas le aplican los mismos principios de deferencia en cuanto al alcance de la revisión judicial. A tales efectos, es norma conocida que en el ámbito del derecho administrativo los tribunales deben concederle la mayor deferencia a las decisiones administrativas por gozar las mismas de una presunción de validez, dada la experiencia que se les atribuye a estas. *IFCO Recycling v. Aut. Desp. Sólidos*, 184 DPR 712, 744 (2012); *Torres Santiago v. Depto. Justicia*, 181 DPR 969, 1002 (2011). Ello debido a que los organismos administrativos son los que poseen el conocimiento especializado sobre los asuntos que por ley se le han delegado. *Asoc. Fcias. v. Caribe Specialty et al. II*, 179 DPR 923, 940 (2010); *JP, Plaza Santa Isabel v. Cordero Badillo*, 177 DPR 177, 186 (2009).

En cuanto a las determinaciones de hechos formuladas por la agencia recurrida, el Tribunal Supremo de Puerto Rico ha establecido reiteradamente que, como norma general, los tribunales no intervendrán con estas, siempre y cuando se desprenda del expediente administrativo evidencia sustancial que las sostenga. Al realizar dicha determinación, los tribunales deben utilizar un criterio de razonabilidad y deferencia. *The Sembler Co. v. Mun. de Carolina*, 185 DPR 800, 821-822 (2012); *Asoc. Fcias. v. Caribe Specialty et al. II*, supra. La evidencia sustancial es aquella relevante que una mente razonada podría entender adecuada para sostener una conclusión. *Torres Santiago v. Depto. de Justicia*, supra, pág. 1003.

Para convencer al tribunal de que la evidencia en la cual se fundamentó la agencia para formular una determinación de hecho no es sustancial, la parte afectada debe demostrar que existe otra prueba en el expediente que reduzca o menoscabe el valor probatorio de la evidencia impugnada, hasta el punto de que no se pueda concluir que la determinación de la agencia fue razonable de acuerdo con la totalidad de la prueba que tuvo ante su consideración. *Misión Ind. P.R. v. J.P.*, 146 DPR 64, 131 (1998).

No obstante, las conclusiones de derecho realizadas por las agencias serán revisables en toda su extensión. *Torres Santiago v. Depto. Justicia*, supra; *Asoc. Fcias. v. Caribe Specialty et al. II*, supra. Ahora bien, esto no significa que los tribunales pueden descartar libremente las conclusiones e interpretaciones de la agencia. *Torres Santiago v. Depto. Justicia*, supra; *Asoc. Fcias. v. Caribe Specialty et al. II*, supra; *Otero v. Toyota*, 163 DPR 716, 728 (2005).

La deferencia reconocida a las decisiones de las agencias administrativas solamente cede cuando la misma no esté basada en evidencia sustancial, cuando la agencia ha errado en la aplicación de la ley y cuando su actuación resulte ser una arbitraria, irrazonable o ilegal. *The Sembler Co. v. Mun. de Carolina*, supra, a la pág. 822.

-III-

En apretada síntesis, en el presente caso, Transporte Sonnell, expone cuatro (4) errores que pretenden impugnar el proceso de subasta llevado a cabo para la contratación del transporte escolar de las distintas regiones educativas. Tres (3) de los errores señalados plantean que el procedimiento fue nulo por distintos fundamentos entre sí. El cuarto (4) error señalado cuestiona específicamente la adjudicación de 245 rutas a Oyola

Bus Line, cuando presuntamente dicho licitador no cuenta con la capacidad de vehículos para llevar a cabo las rutas asignadas.

En el primer señalamiento de error, Transporte Sonnell expone que el presente proceso de subasta fue nulo, ya que el Departamento de Educación se excedió en los límites establecidos para gastos y obligaciones en los que podía incurrir durante el pasado año electoral. Según lo planteado por Transporte Sonnell, el Departamento de Educación no podía incurrir en gastos u obligaciones que excedieran el cincuenta por ciento (50%) de la asignación presupuestaria de cada partida según las limitaciones establecidas en la Ley Orgánica de Gerencia y Presupuesto, *supra*. Como parte de su análisis, indica que tanto la precitada Ley, *supra*, como la Resolución Conjunta 59-2016, no definen lo que constituye “una asignación presupuestaria de cada partida” y alude a los principios de hermenéutica sobre cómo debe considerarse, enfocando así su análisis en torno a su propia interpretación. Según el análisis de Transporte Sonnell, el presupuesto asignado para al año fiscal 2016-2017 del Departamento de Educación, fue de \$95,983,000.00, como en efecto se desprende de los apéndices del recurso, específicamente de la *Resolución Conjunta* Núm. 59-2016. Añade que tomando en consideración el Acuerdo Colaborativo enmendado entre el Departamento de Educación y la Oficina del Comisionado de Asuntos Municipales, el Departamento de Educación contaba con \$33,090,467.00 para cada semestre escolar, es decir, \$66,180,934.00 anuales. Aduce que la subasta formal llevada a cabo asciende a \$32,528,906.00 y que dicha partida excede el límite establecido en el Art. 8 de la Ley Orgánica de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, *supra*. Arguye que durante el primer semestre escolar, es decir, de agosto 2016 a diciembre 2016, el Departamento de Educación adquirió los servicios de

transportación escolar mediante el mecanismo de contratación de emergencia dispuesto en el Reglamento Núm. 8752, *supra*. Por tal razón, afirma que el Departamento de Educación, durante los referidos meses anteriores, agotó la mitad “de la partida individual o específica que tendría disponible durante un año eleccionario.” No obstante, dicho análisis es uno errado, puesto que según se define en la Ley Orgánica de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, *supra*, la restricción del 50% en año electoral se refiere a la totalidad de la partida asignada a los gastos de funcionamiento y no aplica a la partida individual de los servicios de transportación, como plantea Transporte Sonnell. A tenor con dicha disposición legal, la partida asignada para “Gastos de Funcionamiento” del Departamento de Educación, en la que comprenden los gastos de transportación escolar, corresponde solo al 15% del total del presupuesto.² Por ello, resultan improcedentes los argumentos de la parte Recurrente en cuanto a que el Departamento de Educación se excedió de los límites presupuestarios de año electoral establecidos en el Art. 8 de la Ley Orgánica de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, *supra*. Tal como indicamos anteriormente, el análisis de Transporte Sonnell se funda en la partida individual aplicable a los servicios de transportación del Departamento de Educación, en vez de a la totalidad de los gastos de funcionamiento, según expresamente dispone la propia Ley Orgánica de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, *supra*. En vista de lo anterior, concluimos que no se cometió el primer error señalado.

En su segundo señalamiento, Transporte Sonnell plantea que el presente proceso de subasta también es nulo, porque es la Comisión de Servicio Público, la agencia delegada para establecer

² Gastos de Funcionamiento del Departamento de educación (\$250,651,000.00)/Total del presupuesto asignado al Departamento de Educación (\$1,640,222,000.00) = **15%**.

las tarifas de transporte y no el Departamento de Educación. Sin embargo, a tenor de la Ley de Servicio Público de Puerto Rico, *supra*, así como el Reglamento para la Transportación de Escolares, *supra*, anteriormente discutidos, deducimos que es el Departamento de Educación la agencia que tiene la autoridad en ley para establecer las tarifas de transporte escolar y llevar a cabo la contratación de dichos servicios, contrario a lo argüido por Transporte Sonnell. Luego del análisis integral de ambas fuentes de derecho, coincidimos con el Departamento de Educación en cuanto a que el alcance jurisdiccional de la Comisión de Servicio Público se limita a autorizar, certificar e inspeccionar los vehículos de los transportistas escolares, así como de fiscalizar que éstos cumplan con los requerimientos de ley establecidos. Por lo tanto, concluimos que tampoco se cometió el segundo error planteado.

Por otro lado, en el tercer error, Transporte Sonnell arguye que el proceso de subasta también es nulo, porque los topes establecidos no se ajustan al *Resumen de Procesos para Análisis de Presupuesto de Rutas de Transportación Escolar*. En primer lugar, resulta meritorio señalar que el referido documento fue revelado por el Departamento de Educación en un procedimiento judicial independiente al caso de epígrafe. Se desprende que el mismo fue preparado por la señora Miliana Marrero de la Oficina de Presupuesto y por la señora Lilia M. Torres, Subsecretaria de Administración. No obstante, del referido documento no surge la fecha en que este fue preparado o tan siquiera si los datos comprendidos en dicho documento sean unos actualizados. Por ello, consideramos que cualquier pronunciamiento de este foro sobre lo anterior, sería especulativo. Véase, que no podemos constatar, si en efecto, los datos revelados en el *Resumen de Procesos para Análisis de Presupuesto de Rutas de Transportación Escolar* fueron los utilizados por la administración del

Departamento de Educación para efectuar el análisis de cada ruta basado en el presupuesto disponible para cada región educativa y establecer la cantidad máxima que el Departamento de Educación pudiera contratar en cada ruta.

Por último, Transporte Sonnell plantea que el Comité de Transportación actuó de forma injusta, arbitraria e incorrecta al no haber descartado a Oyola Bus Line, como licitador, por no tener la cantidad de unidades para cubrir la necesidad que requiere la transportación de los estudiantes en las rutas adjudicadas. Añade que el Comité de Transportación le adjudicó a Oyola Bus Line un total de 245 rutas entre las regiones de Arecibo, Bayamón y San Juan para los programas de educación regular y educación especial. En apoyo de sus argumentos sostiene que dicho licitador solo tiene autorizados setenta (70) unidades por la Comisión de Servicio Público y que si se toma en consideración el total de escuelas adjudicadas versus el número de vehículos autorizados, resulta imposible que dicho licitador pueda cumplir con su responsabilidad de transporte. De igual forma, sostiene que debe tomarse en consideración otros factores, como las roturas, reparaciones y mantenimiento de los vehículos, lo que impide que dichas unidades estén disponibles en todo momento. Acorde con dichos argumentos, afirma que Oyola Bus Line debió haber quedado descalificado, por no contar con las unidades necesarias para cumplir con las rutas que le fueron adjudicadas. En su recurso, Transporte Sonnell, alude a documentos específicos que obran en el expediente administrativo y que Oyola Bus Line suministró al Comité de Transportación en el proceso de la subasta, pero que no se hicieron formar parte de sus apéndices. Ante estas circunstancias, reiteramos pues, que Transporte Sonnell, al impugnar la adjudicación de la subasta a Oyola Bus Line, tenía el deber de convencernos de que la evidencia en la cual

se apoyó la agencia para adjudicar no era sustancial. *Otero v. Toyota*, 163 DPR 716, 728 (2005). Según lo ha establecido nuestro Tribunal Supremo, la parte que impugne una determinación administrativa, “debe demostrar que existe otra prueba en el expediente que reduzca o menoscabe el valor probatorio de la evidencia impugnada hasta el punto de que no se pueda concluir que la determinación de la agencia fue razonable de acuerdo a la totalidad de la prueba que tuvo ante su consideración.” *Íd.* A tenor con dicha normativa, resulta razonable concluirse que al no contar con los documentos específicos a los que la parte Recurrente hace referencia o con el expediente administrativo, no estamos en posición para entender en los méritos el cuarto error señalado y poder revisar o intervenir con la determinación del Comité de Transportación.

-IV-

En mérito de las razones antes expresadas, *se confirma* la adjudicación de la Subasta recurrida.

Notifíquese inmediatamente por correo electrónico o por facsímil y, posteriormente, por la vía ordinaria.

Lo acordó y manda el Tribunal, y lo certifica la Secretaria del Tribunal de Apelaciones.

Dimarie Alicea Lozada
Secretaria del Tribunal de Apelaciones