**RESOLUCIÓN No. TAT-4156-2024**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE TRANSPORTE. –** San José, a las 11:20 horas del 01de agosto de 2024.

Se conoce **RECURSO DE APELACIÓN DIRECTA Y ACCIÓN DE NULIDAD ABSOLUTA CONCOMITANTE E INCIDENTE DE SUSPENSIÓN DE LOS EFECTOS DEL ACTO,** presentado por **TIGSA.**, cédula jurídica número 000, representada por la señora **FAG**, cédula de identidad 000, en su condición de Presidente con facultades de Apoderada Generalísima sin límite de suma de dicha empresa, en contra del **Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 de 09 de mayo de 2024**, emitido por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mismo que se tramita en este Despacho bajo el **Expediente Administrativo No. TAT-014-24**.

**RESULTANDO**

**PRIMERO. -** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público en el **Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 de 09 de mayo de 2024**, aprobó todas las recomendaciones contenidas en el **Oficio No**. **CTP-DT-DIC-INF-0522-2023 del 10 de noviembre de 2023,** el cual corresponde al Análisis de las Audiencias y sus recomendaciones, para la operación bajo la modalidad de permiso en precario, de la Ruta No.000 descrita como: **“000”**, con el fin de definir un nuevo operador para dicha ruta, en concordancia con lo que establece el artículo 8 del Decreto Ejecutivo No. 34992-MOPT denominado; *“Reglamento para el Otorgamiento de Permisos de Operación en el Servicio Regular de Transporte Automotores Colectivos*”, a través de dicho acuerdo, en lo que interesa, se dispone lo que de seguido se transcribe:

*“(…)*

*2. Aprobar todas las recomendaciones contenidas en el oficio* ***CTP-DT-DIC-INF-0522-2023,*** *el cual forma parte integral de este acuerdo.*

*3. Otorgar la operación de la* ***Ruta N° 000****, descrita como: “000”, a la empresa* ***ACASA****, bajo la modalidad de permiso, basados en el análisis técnico-legal, la interacción de corredor común, la anuencia a brindar el esquema de horarios y permitiendo brindar el servicio con una única unidad (placa* ***LB-1990****) la cual deberá cumplir con todos los requisitos exigidos para brindar servicio de ruta regular, con los horarios y recorridos autorizados actualmente para la* ***Ruta N° 000****, mediante el artículo 3.1 de la sesión ordinaria 04-2019, y tomando en consideración la disponibilidad ofrecida para iniciar el servicio de manera inmediata sujeto a orden de inicio que le será notificada por el Consejo de Transporte Público.*

*4. Autorizar, de conformidad con el análisis de las variables operativas de la* ***Ruta N° 000.*** *Autorizar, de conformidad con el análisis de las variables operativas de la* ***Ruta N° 000****, la disminución de una unidad de la flota óptima, la cual consta actualmente de dos unidades, quedando finalmente una sola unidad para la operación de la misma.*

*5. Instruir a la empresa* ***ACASA*** *para que tres días hábiles antes de iniciar operación en la* ***Ruta N° 000****, tenga finiquitados los trámites de formalización de la flota operativa respectiva con el cumplimiento de todos los requisitos requeridos por la administración para este proceso.*

*6. Indicar a la empresa* ***ACASA*** *que en un plazo de tres meses posteriores al inicio de operación de la* ***Ruta N° 000****, deberá aportar a la Dirección Técnica la información operativa de tres semanas completas no continuas y de distintos meses para comprobar el funcionamiento de la ruta en diferentes épocas del año, que no sean semanas atípicas ni presenten acontecimientos que alteren la demanda como fiestas patronales, feriados, períodos de vacaciones escolares, etc. Los datos remitidos deben contener la información de todas las carreras brindadas en cada día para todos los ramales en ambos sentidos operativos. Debe aportarse cada día en un archivo separado (en formato digital de Excel) y en los formatos FPT-10, FPT-11, FPT-08 y FPT-27.*

*7. Ordenar a la Dirección Ejecutiva, para que en coordinación con la Dirección Técnica, fije el día que se debe realizar la entrada en operación del nuevo permisionario del servicio de transporte público en la* ***Ruta Nº 000****, comisionando a la Dirección Técnica para que notifique tanto a la empresa que sale de operación, así como a la que entra en operación, la fecha y hora en que se dará el cambio de operador”.*

El acuerdo referido, fue notificado a la empresa recurrente el día **27 de mayo de 2024,** vía correo electrónico. (Léase los folios del 240 al 245 del expediente administrativo)

**SEGUNDO. –E**l **03 de junio de 2024**, la empresa TIGSA., interpuso ante el Tribunal Administrativo de Transporte, recurso de apelación directa y acción de nulidad absoluta concomitante e incidente de suspensión de los efectos del acto, en contradel **Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 de 09 de mayo de 2024,** emitido por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, alegando en resumen lo siguiente:

* Refiere la empresa recurrente que su representada, de previo a presentar ante este Tribunal, las acciones de apelación directa, nulidad absoluta concomitante e incidente de suspensión de los efectos del Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024, presentó ante el Consejo de Transporte Público, desistimiento del recurso de revocatoria interpuesto en contra del Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 10 de mayo de 2024, el cual se formuló el pasado 29 de mayo de 2024 y en razón de ello, dentro del plazo de los 5 días dispuestos por la Ley, presentó ante esta instancia, las acciones aludidas.
* Indica que ostenta legitimación para recurrir y pretender que se tutele su legítimo derecho, por ser concesionaria en la prestación del servicio de transporte por autobús en la Ruta No. 000 integrada, la cual se encuentra debidamente refrendada por la ARESEP y además, porque presentó formal oferta para participar en la escogencia de un nuevo operador en condición de permisionario, para la Ruta No. 000, 000.
* Señala que, el pasado 30 de agosto de 2023, se les cursó invitación por parte del Departamento de Inspección y Control del Consejo de Transporte Público, para que presentara formal oferta para la escogencia de un nuevo operador para la Ruta No. 000, 000 y viceversa, a raíz de la renuncia presentada por la EAL, para brindar el servicio de transporte en la referida ruta.
* Argumenta que, para efectos de presentar la oferta fue necesario proceder con ajustes, en concordancia con los recorridos establecidos, horarios, flota, automotor y demanda normalizada (cantidad de usuarios que son transportados); alude que dichos parámetros corresponden al esquema operativo de la Ruta No. 000, aprobado mediante Acuerdo artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 04-2019 del 29 de enero de 2019.En este sentido alega, que los esquemas operativos solo pueden ser variados o modificados mediante un estudio de campo y el resultado de la elaboración de un informe por parte del Área Técnica.
* Que en el Oficio mediante el cual se cursó la invitación se condiciona la presentación de la oferta, en dos autobuses (que es la cantidad de unidades aprobada en el esquema operativo) y que tal exigencia aplica también para las demás empresas invitadas al proceso, de conformidad con los principios de igualdad, transparencia, lealtad y seguridad jurídica.
* Que aunado a lo anterior se aplica, para la escogencia del operador, lo dispuesto por el artículo 8 del Decreto Ejecutivo No. 34992- MOPT, el cual dispone que dicha escogencia se hará tomando en cuenta los parámetros de calidad debiendo dar prioridad a la empresa concesionaria que comparta mayor recorrido de la ruta concursada y que su representada mantiene un porcentaje más elevado de recorrido que los demás oferentes (174 km que se comparte con la Ruta No. 000)
* Indica que su representada, como parte integral de la oferta y a la luz de los lineamientos y políticas que impulsa la Administración, propuso una alternativa de integración o fusión operativa de la Ruta No. 000, dentro de la concesión de la Ruta No. 000, que actualmente es operada por ellos, manteniendo, claro está, los términos de la invitación cursada y que sobre tal solicitud existe abundante jurisprudencia.
* Manifiesta que en el otorgamiento de un permiso como el que nos ocupa, se deben respetar los principios elementales de la contratación administrativa, como es el caso de la cantidad de unidades, la frecuencia, los recorridos, pues de no seguirse esos parámetros, se propicia un perjuicio para los oferentes que participaron de buena fe, como es el caso de su representada y en ese sentido, un cambio repentino y unilateral, violenta groseramente los referidos principios, causando además, un perjuicio al interés legítimo de los usuarios.
* Señala que en la Sesión Ordinaria 10-2024 del 08 de marzo de 2024, tal como consta en la página web del Consejo de Transporte Público, mediante el Artículo 3.8.1 se conoció el Informe No. CTP-DT-INF-0522-2023 del 10 de noviembre de 2023, del Área Técnica de dicho Consejo, la cual, en su condición de instancia recomendativa, que analiza las ofertas del proceso de escogencia de un operador para la Ruta No. 1501, se incurre en un grave sesgo en el proceso, que lo vicia de nulidad absoluta, ya que abiertamente, a través de un informe, se modifica uno de los parámetros fundamentales del concurso, al aplicar un criterio de selección insertado de último momento por el Área Técnica, pues se modifica y disminuye de manera arbitraria, la flota automotor previamente establecida, pasando la misma de 2 autobuses a 1 autobús, cambio que consideran injusto e ilegal, pues además, violenta los principios de transparencia, igualdad y seguridad jurídica del proceso, lo cual vulnera el principio de legalidad, al cual debe ajustarse la Administración Pública.
* Argumentan que, con dicha decisión unilateral, el Área Técnica del Consejo de Transporte Público, mediante el Oficio de referencia, favoreció injusta e indebidamente a la empresa ACASA., la cual precisamente, solamente ofertó un bus dentro de su propuesta, y al no ajustarse su plica a los términos de la invitación debió ser automáticamente descalificada.
* Manifiesta a este Tribunal que las actuaciones del Área Técnica son sumamente delicadas, pues según indican que, «*sin ningún miramiento modifica a propósito las condiciones de la invitación para favorecer a una empresa cuya oferta no califica»,* pues propuso 1 unidad cuando la oferta explícitamente requirió 2 unidades y que tal modificación, la cual fue aprobada por la Junta Directiva del Consejo, genera un vicio de nulidad absoluta, y por tal razón dicho Acuerdo fue sometido a revisión por parte de tres de los directores.
* Señala que, por esa revisión solicitada, el Acuerdo no fue declarado en firme, ordenándose una consulta popular a través de las organizaciones formales del distrito de 000, consulta que se llevó a cabo y en ésta quedó de manifiesto la exigencia de las organizaciones, las cuales demandan que se cumpla con el esquema operativo, es decir, con los 2 autobuses.
* Alega que, no obstante, lo anterior la Junta Directiva nuevamente conoce el caso, utilizando también de nuevo, el Oficio No. CTP-DT-INF-0522-2023 del 10 de noviembre de 2023, sobre el cual dicta el Acuerdo, con el agravante adicional, de que no tomaron en cuenta el resultado de la consulta popular.
* Indica que la situación antes planteada, ha trascendido a nivel mediático, quedando en evidencia las actuaciones irregulares del Área Técnica y la votación dividida de los miembros de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, la cual fue decidida con el voto de calidad del señor Viceministro de Transportes y Seguridad Vial, que se decantó por aprobar el Informe de la Dirección Técnica.
* Resumiendo, las situaciones irregulares que contiene el Acuerdo y que en consecuencia, lo vician de nulidad absoluta, son los siguientes:
* Un atropello a las condiciones de la invitación.
* Cambiar las condiciones elementales en el último momento, en la fase resolutiva, deja en evidencia que se está afectando a los oferentes y particularmente a su representada.
* Se señala que la oferta de TIGSA, es la mejor plica recibida, cumpliendo con el sistema operativo, con dos autobuses nuevos y tener mayor recorrido, sin embargo, en la misma recomendación se modifica la flota, para recomendar a ACASA.
* Se les atribuye una afectación del artículo 11 de la Ley No. 3503, que establece límites sobre la tenencia de rutas en los operadores, pero que, en relación con procesos de medidas cautelares provisionalísimas, existe un criterio emitido por el actual Viceministro de Transportes, mediante el Oficio No. DE-2018-2061, elaborado para ser aplicado en casos donde confluyan los presupuestos de las medidas cautelares, que se asocia con este proceso.
* Que su representada planteó dentro de su oferta, una opción de integración de la Ruta No. 000 con la Ruta No. 000, que según indica, resulta totalmente viable, no obstante, el ente técnico no emitió criterio, limitándose únicamente a hacer mención de ello, sin el análisis correspondiente y a pesar de que desde el 2018, se han fusionado e integrado 11 rutas.
* Alegan que el acto impugnado tiene serias violaciones, al no contemplarse en su motivo el resultado de las audiencias a las comunidades.
* Indican que otra falencia que conlleva a la nulidad del Informe Técnico es que pese que éste fue elaborado por dos funcionarios del Departamento de Inspección y Control y dos funcionarios del Área Técnica, se incluye un criterio jurídico que no es de su resorte, en el que dichos funcionarios argumentan que a su representada les afecta lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley No. 3503.

-Sobre los posibles daños a su representada, alega la parte recurrente que, con ocasión de la invitación cursada por el Área Técnica, su representada realizó una fuerte inversión en equipo automotor nuevo, de avanzada, adquiriendo 2 autobuses de última generación para ajustar la oferta a los términos de la referida invitación la cual supera monto de los $270.000. 00

-Solicita también la suspensión del acto impugnado, argumentando que, en la especie, se presentan los presupuestos para el otorgamiento de la medida cautelar:

* En cuanto al *Fumus boni iuris* o apariencia de buen derecho, señala que su petición es válida y justificada, al existir acciones que vician el proceso de nulidad absoluta, señalando además que su petición no es temeraria ni desproporcionada, pues en la especie, hubo actuaciones del Área Técnica del Consejo de Transporte Público, que violentan principios elementales de la contratación administrativa, el principio de igualdad y, en general, el bloque de legalidad.
* En cuanto al *periculum in mora* o peligro en la demora, indica que su representada, a partir de la invitación cursada por el Área Técnica adquirió dos autobuses nuevos por un costo unitario de $135.000,00m adicionando a ello otras cargas propias de la actividad, seguros, mantenimiento, edificios, personal, entre otros y que con las actuaciones del Área Técnica se está causando un daño severo a su representada, que tendría que asumir el costo de lo invertido sin la posibilidad de colocar dichos autobuses en la ruta objeto del concurso.
* En cuanto a la ponderación de los intereses en juego, ligado al interés público tutelado y la necesaria demostración de porque el derecho debe prevalecer, frente al interés de la colectividad, por lo que la pregunta se resume en: **¿Cuál es la lesión por su parte al interés público específico y concreto que amerite la cancelación de sus derechos?** Pues alega que al haberse decantado la Junta Directiva del Consejo, por adjudicar el permiso a una empresa que sólo ofreció un autobús, lesiona los intereses legítimos que ostentan los usuarios de la Ruta 000, 000 –, por lo que se está lesionando un interés superior y se vulnera la continuidad del servicio eficiente y seguro.
* Realiza la representación de la empresa recurrente una sinopsis de lo que denomina la “Trazabilidad del procedimiento de cancelación del derecho operativo que, contiene otras infracciones de orden procesal y sustantivo en las actuaciones administrativas”, que indica forman parte del *Fumus boni iuris* o apariencia de buen derecho, refiriendo a las pruebas aportadas en CD.
* Peticiona que se acoja la medida cautelar inaudita altera parte, o en su defecto se admita la medida cautelar prima facie y en consecuencia, se suspenda el proceso para designar nuevo operador provisionalísimo de la Ruta No. 000, se suspenda la ejecución de lo ordenado por parte de la Junta Directiva de Consejo de Transporte Público, en el Artículo 7.18 de la Sesión Ordinaria 13-2023 de fecha 29 de marzo hasta tanto, se resuelvan los recursos administrativos precedentes, incluidos los relacionados con el segundo proceso – aún abierto – que subsume el primero y que actualmente está siendo atendido por parte del Consejo de Transporte Público, expediente adicional que versa sobre el mismo objeto, cumpliendo para tal efecto con el debido proceso.

(Ver folios del 1 al 48 del expediente administrativo TAT-053-23)

**TERCERO. -** El Tribunal Administrativo de Transporte emitió la Prevención No. 1 de las 14:00 horas del 10 de junio de 2024, mediante la cual, solicitó a la Secretaría de Actas del Consejo de Transporte Público, remitiera copia certificada de la información que de seguido se detalla:

**a)** Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, con la respectiva **fecha de notificación** a la empresa **TIGSA.**

**b)** Oficio No. **CTP-DT-DIC-INF-0522-2023 del 10 de noviembre de 2023,** emitido por la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público.

(Ver folio 212 del expediente administrativo)

**CUARTO. -** El Tribunal Administrativo de Transporte emitió la Prevención N. 02 de las 14:00 horas del 14 de junio de 2024, mediante la cual solicitó a la Secretaría de Actas, Dirección de Asuntos Jurídicos, Dirección Técnica, y al Departamento de Administración de Concesiones y Permisos del Consejo de Transporte Público, certificaran la información y documentación que de seguido se transcribe:

***“a)******SECRETARÍA DE ACTAS:***

*- Recurso de Revisión interpuesto por el señor Gilbert Ureña Fonseca, contra lo resuelto en la Sesión Ordinaria 10-2024 del 08 de marzo de 2024.*

*- Acuerdo 2.1.4 de la Sesión Ordinaria 12-2024 del 04 de abril de 2024, adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el cual se resuelve el Recurso de Revisión interpuesto por el señor Gilbert Ureña Fonseca.*

*- Acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 04-2019 del 29 de enero de 2019, mediante el cual se aprueba el “Esquema Operativo” de la Ruta No. 000 descrita como como 000.*

*- Acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 31-2022 del 05 de mayo de 2022, adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y el Oficio CTP-DT-DIC-INF0173-2022.*

*- Acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 17-2024 del 17 de mayo de 2024, adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.*

***b) DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS***

*- La emisión de un criterio jurídico a través del cual se analice la eventual aplicación del artículo 11 de la Ley No. 3503, “Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores” a la empresa TIGSA.*

***c) DIRECCIÓN TÉCNICA:***

***-*** *Quien es el actual operador de la Ruta No. 000, descrita como descrita como 000 y quien lo operaba antes de designar un permisionario provisional.*

*- Copia certificada de las invitaciones cursadas a las empresas, para que presentaran oferta formal, para participar en la designación como operador de la Ruta No. 000, en condición de permisionario.*

*- La existencia de un corredor común de la Ruta No.000* *descrita como 000, con la Ruta 000 Integrada y 000, descritas como: 000, así como el respectivo croquis que acredite dicha condición.*

***d)******DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN DE CONCESIONES Y PERMISOS***

*- Expediente Administrativo completo de la Ruta No. 000, descrita como descrita como “000”.*

(Ver folio 231 del expediente administrativo)

**QUINTO.-** El **17 de junio de 2024**, la Secretaría de Actas del Consejo de Transporte Público, mediante el oficio No. **CTP-SA-OF-00072-2024**, brindó la información y documentación solicitada por este Tribunal en la Prevención No. 01 del 10 de junio de 2024, debidamente certificada, adjuntando la certificación No. **SDA/CTP-24-06-0058**, a la cual anexó el Acuerdo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024, y sus antecedentes. (Ver folios del 238 al 268 del expediente administrativo)

En ese mismo sentido, la Secretaría de Actas del Consejo de Transporte Público, adjuntó al No. **Oficio CTP-SA-OF-00074 del 14 de junio de 2024,** (recibido el 17 de junio de manera conjunta con el anteriormente citado), las certificaciones con los consecutivos Nos. **SDA/CTP-24-06-0069,** **SDA/CTP-24-06-0070, SDA/CTP-24-06-0071 y SDA/CTP-24-06- 72,** las cuales corresponden a la documentación solicitada por el Tribunal Administrativo de Transporte a través de la Prevención No. 02, a saber; **Recurso de Revisión del señor Gilberth Ureña Fonseca, representante de los taxistas en la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público,** el **Acuerdo 2.1.4 de la Sesión Ordinaria 12-2024,** el **Acuerdo 3.1. de la Sesión Ordinaria 04-2029**, el **Acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 31-2022** y el **Acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 17-2024.**

(Ver folios del 269 al 319 del expediente administrativo)

**SEXTO**.- Que en la Sesión Ordinaria 12-2024 del 05 de abril de 2024, mediante el Artículo 2.1.4 , se conoce el Recurso de Revisión interpuesto por el Director Gilberth Ureña Fonseca, en contra de la firmeza del acuerdo 3.8.1 de la Sesión Ordinaria 10-2024 (se aprueba las recomendaciones contenidas en el Informe Técnico, Oficio No. **CTP-DT-DIC-INF-0522-2023 del 10 de noviembre de 2023,** emitido por la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público; en resumen, luego de un análisis pormenorizado, concluye en su recurso:

*“10. Para reiterar el tema que sustenta la adjudicación de la ruta 000 ACASA., principalmente, las que cito a continuación:*

*a) El objeto de la invitación para la prestación del servicio está compuesto por 02 autobuses, de manera que el hecho de ofrecer en la oferta solo un autobús no cumple con tal exigencia, lo cual implicaría una descalificación de dicha oferta.*

*b) Dicho informe no analiza la propuesta de integración planteada en la oferta de T.I.G, lo que considero un error importante en relación con el informe, pues con la aplicación de dicho procedimiento, permito o avalado por la Sala Constitucional en el Voto 04246-00, citado en el informe de la Dirección Jurídica No. CTP-DE-AJ-OF-0233-2024, y en aras de la mejor satisfacción del interés público, se hubiese solventado el problema del artículo 11, con la integración o fusión de la Ruta 000, dentro de la concesión de la ruta 000.*

*c) A pesar de que el Área Técnica reconoce que la oferta presentada por T.I.G es de mayor calidad se inclina a recomendar una oferta que no cumple con los presupuestos de la invitación. En efecto el informe técnico recomienda Autotransportes (sic) Abangares, a pesar que dicha compañía solo contempló en si oferta, un autobús incumpliendo lo establecido en la invitación, lo que a mi criterio, constituye un vicio de nulidad absoluta y más bien debió ser descalificada, no así, la empresa TIGSA, o la empresa M que ofrecieron dos autobuses, según el objeto del proceso. Tal es así que en forma expresa en el informe técnico, en el punto referente al análisis de la oferta presentada por dicha empresa, en el punto 6.3.2 se señala «Dentro de los aspectos positivos de la oferta presentada por la empresa TIGSA., 000), está el ofrecimiento de mantener el esquema autorizado de la ruta 000 lo cual es un beneficio para el usuario al no sentir un cambio en el servicio brindado sumado a que en una de sus propuestas plantea realizar el servicio con dos unidades nuevas…»*

*11-. Lo expuesto en el punto anterior, es a mi criterio un vicio de nulidad que vicia el acuerdo tomado por este órgano colegiado lo que nos expone innecesariamente a los Directores a futuras demandas y procesos judiciales. Los puntos indicados justifican mi posición negativa de minoría, pero, también constituyen argumentos de peso para revisar lo acordado, ya que dicha decisión parte de un informe técnico que aún no ha adquirido firmeza, lo que permitiría sanear y enderezar el proceso en los términos expuestos, de no prosperar la revisión conforme las consideraciones planteadas, solicito se integre como parte de la justificación negativa la presenta argumentación.*

*1. Reitero mi posición en aras de establecer que en lo resuelto por la mayoría de esta Junta Directiva, se está dejando de la lado la debida satisfacción del interés público, condenando a los usuarios del servicio de la ruta a 000 ruta 000, a no contar con autobuses cero kilómetros, de modelo reciente, con aire acondicionado, con tecnologías amigables con el ambiente y que cumplen con lo dispuesto en la Ley 7600.*

*2. Además solicito que se acoja la revisión y se integren a la discusión también a la Empresa ML. Ruta que cumple con los requerimientos de dos unidades dentro del rango de antigüedad.*

(Ver folios del 271 al 275 vuelto)

**SÉTIMO**.- Mediante correo electrónico de fecha 18 de junio de 2024, la empresa **TIGSA.,** aportó documentación relacionada con el Recurso de Apelación interpuesto por dicha sociedad, el pasado 03 de junio de 2024.

(Ver folios del 320 al 389 del expediente administrativo)

**OCTAVO.-** Mediante el Oficio No. **CTP-DT-OF-398-2024 del 19 de junio de 2024**, la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, remitió al Tribunal Administrativo de Transporte, la información requerida a través de la Prevención No. 02 (punto c), y ante las consultas formuladas en dicha prevención, manifestó lo siguiente:

**a)** Quién es el actual operador de la Ruta No. 000, descrita como descrita como 000 y quien lo operaba antes de designar un permisionario provisional.

*“R/ La operación actual, en acatamiento a lo establecido en el artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 celebrada el 09 de mayo de 2024, se encuentra a cargo de la empresa ACASA. (a partir de las 00:00 del día miércoles 12 de junio de 2024). Anteriormente la ruta estaba siendo operada por la empresa AL.”*

**b)** Copia certificada de las invitaciones cursadas a las empresas, para que presentaran oferta formal, para participar en la designación como operador de la Ruta No. 000, en condición de permisionario.

*“R/ Se adjunta al presente oficio la certificación número SDA/CTP-24-06-0084 (incluido un CD) emitida por la Secretaría de Actas de este Consejo donde se certifica el expediente de la búsqueda de operador para la ruta 000 en acatamiento de lo establecido por la Junta Directiva. En dicho documento certificado, concretamente entre los folios 0006 y 0025 se encuentran las copias de todas las audiencias (invitaciones) brindadas a las empresas siguiendo el procedimiento establecido en el artículo No. 8 del Decreto 34992-MOPT.*

**c)** La existencia de un corredor común de la Ruta No. 000 descrita como 000, con la Ruta No. 000 Integrada y Ruta No. 000, descritas como: 000, así como el respectivo croquis que acredite dicha condición.

*“R/ se adjunta al presente oficio la certificación número SDA/CTP-24-06-0084 emitida por la Secretaría de Actas de este Consejo donde se certifica el expediente de la búsqueda de operador para la ruta 000 en acatamiento de establecido por la Junta Directiva. En dicho documento certificado, concretamente entre los folios 00215 y 00223 se encuentran los análisis de corredor común (indicando distancias) de los oferentes con la ruta No. 000, así como los croquis que acreditan dicha condición.”*

(Ver folios 390 al 393 del expediente administrativo)

**NOVENO.-** Mediante el **Oficio No. CTP-DT-OF-0399-2024 del 19 de junio de 2024**, la Dirección Técnica, indicó que, a efectos de dar respuesta a lo solicitado por el Tribunal Administrativo de Transporte al Departamento de Administración de Concesiones y Permisos en el punto d) de la Prevención No. 02, remite adjunto al referido Oficio, Inter vínculo que fue proporcionado por dicho Departamento, con el expediente completo de la Ruta No. 000.

(Ver folios 394 al 397 de expediente administrativo)

**DÉCIMO**- El **21 de junio de 2024**, la señora **LAAH,** portadora de lacédula de identidad número 000, en su condición debidamente demostrada de representante de la **AdIE y Fiscal de la FUCPN**, se apersona en el presente proceso a constituir a su representada, como coadyuvante activa de la empresa **TIGSA**, en la acción recursiva de apelación, nulidad absoluta y suspensión de los efectos del acto administrativo dictado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el Artículo 3.6. de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, alegando en resumen lo siguiente:

* Que de conformidad con el artículo 13, incisos 1 y 2 del Código Procesal Contencioso Administrativo y en defensa del interés público de los usuarios del transporte público de la Ruta No. 000, descrita como 000 (000), se apersona en su condición de coadyuvante activo a favor de **TIGSA** en el recurso de apelación, nulidad absoluta y suspensión del acto administrativo dictado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el artículo número 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024.
* Que en cuanto a su legitimación para solicitar la coadyuvancia, alega que desde hace aproximadamente 9 meses, su representada ha realizado ingentes esfuerzos para ser escuchada en el Consejo de Transporte Público, y han cursado sendos escritos denunciando irregularidades en la prestación del servicio público de transporte en la ruta 000, 000 – 000, cuya operación es completamente deficiente, inestable, con autobuses no aptos para el tipo de rutas, sin que pueda garantizar la satisfacción plena de las necesidades de los usuarios.
* Que sus gestiones estaban orientadas a propiciar un cambio sustantivo en la operación de esa ruta de transporte, la cual fue objeto de un concurso reciente para escoger un nuevo operador.
* Que la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el acuerdo 2.1.4 de la Sesión Ordinaria 12-2024 del 04 de abril de 2024, convocó formalmente a su representada y a otras organizaciones sociales de la zona de Santa Cruz, Bolsón y Nicoya, a una consulta pública para requerir sus criterios respecto del asunto en cuestión, en la cual, de manera virtual estuvieron presentes los funcionarios; Aura Álvarez Orozco, Fredy Quesada Alfaro y Manuel Sánchez Chacón, todos del Área Técnica de dicho Consejo y que en esa oportunidad, sus representadas manifestaron expresamente que se escogiera la oferta de mejores condiciones, con base en lo establecido operativamente para la ruta y de acuerdo con los aspectos de calidad y garantía en la continuidad del servicio.
* Que dado que su representada y las restantes representaciones están destinadas a fomentar el desarrollo social y económico de la región y habiendo participado en la audiencia pública, les asiste el verdadero derecho que los legitima para manifestar su posición en el presente caso, por las siguientes razones:
* **a)** Consta en los documentos que aportan que han planteado múltiples denuncias por la operación irregular en la Ruta No. 000, 000 – 000 y viceversa y por tal razón solicitan al Consejo de Transporte Público, una solución efectiva a los inconvenientes que afectan a la comunidad, designando una empresa que satisfaga plenamente sus necesidades.
* **b)** Que la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, comisionó al señor Esteban Hernández Núñez, Director de ese Órgano Colegiado y representante de los usuarios, efectuar una consulta a las organizaciones sociales y comunales del distrito de Bolsón y Ortega, para conocer de primera mano, los requerimientos de las Asociaciones y tal como lo expone el Director en los Considerandos Segundo y Cuarto del Acuerdo de Adjudicación de la Ruta No. 000 (Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024), las comunidades insisten en dos autobuses y en calidad de servicio.
* **c)** Que, no obstante, lo anterior, y a pesar de constar la voluntad expresada de viva voz y por escrito, al momento de tomar el acuerdo, no se tomó en cuenta la posición de ellos representantes comunales; que incluso su representada remitió al Consejo de Transporte Público, un documento en el cual se consignó la necesidad de contar con dos autobuses preferiblemente nuevos y amigables con el ambiente, para garantizar la estabilidad, seguridad y continuidad del servicio.
* **d)** Que, desde el principio, percibieron por parte de los funcionarios del Consejo de Transporte Público, una posición subjetiva e intransigente, pues menospreciaron la voluntad de las organizaciones civiles informando que se trataba de un mero trámite, pues ellos eran un órgano técnico y que la audiencia no era de recibo para la decisión final, lo cual les pareció delicado porque el transporte público está en función de los usuarios.
* **e)** Que enviaron sus alegatos al señor Ministro y a los miembros de la Junta Directiva; no obstante su posición clara y manifiesta no se refleja en el «por tanto» que se impugna, pues ni siquiera son mencionados.
* **f)** Que el Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, no recoge el espíritu que establece la ley, de garantizar la calidad del servicio en beneficio de los usuarios, pues se cercena la cantidad de flota y se pone en riesgo la continuidad del servicio, con una afectación clara para sus representados, pues se ven privados de contar con un excelente servicio con autobuses nuevos, cero kilómetros, amigables con el ambiente y en cantidad de 2, como lo establece el Sistema Operativo definido para la citada Ruta No. 000.
* **g)** Que es del conocimiento de su representada que la empresa TIGSA., ofreció dos unidades nuevas con tecnología de punta, norma internacional euro v, en tanto que la empresa adjudicada solo ofreció un autobús usado, modelo 2015.
* **h)** Que manifiestan a los señores jueces del Tribunal Administrativo de Transporte, que las actuaciones del Consejo de Transporte Público, en torno al presente asunto es una bofetada para las organizaciones comunales, una verdadera afrenta para el interés público y una lesión al bloque de principios elementales que deben prevalecer en este tipo de procesos, añade que aún no logran entender las razones por las cuales la instancia técnica eligió una oferta inelegible y forzó el informe para que dicha oferta presentada por ACASA, fuera aceptada, induciendo a la Junta Directiva del Consejo a cometer un yerro de importante magnitud, y teniendo las comunidades que soportar un servicio mediocre sin garantía de su estabilidad y continuidad, tratando a los ciudadanos como de «tercera categoría», pues consideran que así se desprende de los hechos.
* **i)** Que por los motivos expuestos se apersona, formalmente al expediente administrativo para manifestar su inconformidad con lo que está ocurriendo con este caso, con el fin que de que el Tribunal Administrativo de Transporte, proceda a sanear y a enderezar lo actuado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.
* En su petitoria requiere lo siguiente:
* - Que se admita la coadyuvancia activa planteada por su representada.
* **-** Que hace suyas las pretensiones de la impugnante y solicita en tal caso, se suspendan los efectos del acto recurrido.
* **-** Se decrete la nulidad del Acuerdo impugnado y se ordene un nuevo análisis e informe que considere la posición de las organizaciones comunales, escogiendo la oferta que se ajuste a las necesidades de los usuarios en aras de garantizar la satisfacción del interés público.

(Léanse los folios del 398 al 401 vuelto del expediente administrativo)

**DÉCIMO PRIMERO.-** Mediante el correo electrónico remitido al Tribunal Administrativo de Transporte, el 21 de junio de 2024, el señor DQM, portador de la cédula de identidad número 000 en su condición debidamente demostrada de Presidente de la CNADC, se apersonó en el presente proceso a constituir a su representada como coadyuvante activo de la empresa **TIGSA**., en la acción recursiva de apelación, nulidad absoluta y suspensión de los efectos del acto administrativo dictado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el Artículo 3.6. de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, alegando en resumen lo siguiente:

* Que de conformidad con el artículo 13, incisos 1 y 2 del Código Procesal Contencioso Administrativo y en defensa del interés público de los usuarios del transporte público de la Ruta No. 000, descrita como 000 (000), se apersona en su condición de coadyuvante activo a favor de **TIGSA**., en el recurso de apelación, nulidad absoluta y suspensión del acto administrativo dictado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el artículo número 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024.
* Que en cuanto a su legitimación para solicitar la coadyuvancia, alega que desde hace aproximadamente 9 meses, su representada ha realizado ingentes esfuerzos para ser escuchada en el Consejo de Transporte Público, y han cursado sendos escritos denunciando irregularidades en la prestación del servicio público de transporte en la ruta 000, 000, cuya operación es completamente deficiente, inestable, con autobuses no aptos para el tipo de rutas, sin que pueda garantizar la satisfacción plena de las necesidades de los usuarios.
* Que sus gestiones estaban orientadas a propiciar un cambio sustantivo en la operación de esa ruta de transporte, la cual fue objeto de un concurso reciente para escoger un nuevo operador.
* Que la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el acuerdo 2.1.4 de la Sesión Ordinaria 12-2024 del 04 de abril de 2024, convocó formalmente a su representada y a otras organizaciones sociales de la zona de Santa Cruz, Bolsón y Nicoya, a una consulta pública para requerir sus criterios respecto del asunto en cuestión, en la cual, de manera virtual estuvieron presentes los funcionarios Aura Álvarez Orozco, Fredy Quesada Alfaro y Manuel Sánchez Chacón, todos del Área Técnica de dicho Consejo y que en esa oportunidad, sus representadas manifestaron expresamente que se escogiera la oferta de mejores condiciones, con base en lo establecido operativamente para la ruta y de acuerdo con los aspectos de calidad y garantía en la continuidad del servicio.
* Que dado que su representada y las restantes representaciones están destinadas a fomentar el desarrollo social y económico de la región y habiendo participado en la audiencia pública, les asiste el verdadero derecho que los legitima para manifestar su posición en el presente caso, por las siguientes razones:
* **a)** Consta en los documentos que aportan que han planteado múltiples denuncias por la operación irregular en la Ruta No. 000 000 y viceversa y por tal razón solicitan al Consejo de Transporte Público, una solución efectiva a los inconvenientes que afectan a la comunidad, designando una empresa que satisfaga plenamente sus necesidades.
* **b)** Que la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, comisionó al señor Esteban Hernández Núñez, Director de ese Órgano Colegiado y representante de los usuarios, efectuar una consulta a las organizaciones sociales y comunales del distrito de Bolsón y Ortega, para conocer de primera mano, los requerimientos de las Asociaciones y tal como lo expone el Director en los Considerandos Segundo y Cuarto del Acuerdo de Adjudicación de la Ruta No. 000 (Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024), las comunidades insisten en dos autobuses y en calidad de servicio.
* **c)** Que, no obstante, lo anterior, y a pesar de constar la voluntad expresada de viva voz y por escrito, al momento de tomar el acuerdo, no se tomó en cuenta la posición de ellos representantes comunales; que incluso su representada remitió al Consejo de Transporte Público, un documento en el cual se consignó la necesidad de contar con dos autobuses preferiblemente nuevos y amigables con el ambiente, para garantizar la estabilidad, seguridad y continuidad del servicio.
* **d)** Que, desde el principio, percibieron por parte de los funcionarios del Consejo de Transporte Público, una posición subjetiva e intransigente, pues menospreciaron la voluntad de las organizaciones civiles informando que se trataba de un mero trámite, pues ellos eran un órgano técnico y que la audiencia no era de recibo para la decisión final, lo cual les pareció delicado porque el transporte público está en función de los usuarios.
* **e)** Que enviaron sus alegatos al señor Ministro y a los miembros de la Junta Directiva; no obstante su posición clara y manifiesta no se refleja en el «por tanto» que se impugna, pues ni siquiera son mencionados.
* **f)** Que el Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, no recoge el espíritu que establece la ley, de garantizar la calidad del servicio en beneficio de los usuarios, pues se cercena la cantidad de flota y se pone en riesgo la continuidad del servicio, con una afectación clara para sus representados, pues se ven privados de contar con un excelente servicio con autobuses nuevos, cero kilómetros, amigables con el ambiente y en cantidad de 2, como lo establece el Sistema Operativo definido para la citada Ruta No. 000.
* **g)** Que es del conocimiento de su representada que la empresa TIGSA, ofreció dos unidades nuevas con tecnología de punta, norma internacional euro v, en tanto que la empresa adjudicada solo ofreció un autobús usado, modelo 2015.
* **h)** Que manifiestan a los señores jueces del Tribunal Administrativo de Transporte, que las actuaciones del Consejo de Transporte Público, en torno al presente asunto es una bofetada para las organizaciones comunales, una verdadera afrenta para el interés público y una lesión al bloque de principios elementales que deben prevalecer en este tipo de procesos, añade que aún no logran entender las razones por las cuales la instancia técnica eligió una oferta inelegible y forzó el informe para que dicha oferta presentada por ACASA fuera aceptada, induciendo a la Junta Directiva del Consejo a cometer un yerro de importante magnitud, y teniendo las comunidades que soportar un servicio mediocre sin garantía de su estabilidad y continuidad, tratando a los ciudadanos como de «tercera categoría», pues consideran que así se desprende de los hechos.
* **i)** Que por los motivos expuestos se apersona, formalmente al expediente administrativo para manifestar su inconformidad con lo que está ocurriendo con este caso, con el fin que de que el Tribunal Administrativo de Transporte, proceda a sanear y a enderezar lo actuado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.
* En su petitoria requiere lo siguiente:
* - Que se admita la coadyuvancia activa planteada por su representada.
* **-** Que hace suyas las pretensiones de la impugnante y solicita en tal caso, se suspendan los efectos del acto recurrido.
* **-** Se decrete la nulidad del Acuerdo impugnado y se ordene un nuevo análisis e informe que considere la posición de las organizaciones comunales, escogiendo la oferta que se ajuste a las necesidades de los usuarios en aras de garantizar la satisfacción del interés público.

(Ver folios 402 al 406 del expediente administrativo)

**DÉCIMO SEGUNDO-** Mediante el Oficio No. CTP-DE-AJ-OF-0828-2024 del 21 de junio de 2024, las Licenciadas Sidia Cerdas Ruíz y Shirley Fonseca Mora, Directora y Asesora Legal de la Dirección de Asuntos Jurídicos del Consejo de Transporte Público, se refieren a la Prevención No. 02 emitida por el Tribunal Administrativo de Transporte, y en lo atinente a la información solicitada por dicho Tribunal a través la referida prevención, puntualmente, en cuanto a la *«emisión de un criterio jurídico a través del cual se analice la eventual aplicación del artículo 11 de la Ley No. 3503, “Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores”* a la empresa «TIGSA.», en resumen, indican lo siguiente:

**-** Que a la Asesoría Jurídica le corresponde asesorar jurídicamente en todos los niveles de la Institución y a las dependencias del Consejo de Transporte Público, en asuntos relacionados con el accionar de dicho Consejo.

- Que la Procuraduría General de la República ha indicado que, por la función, los órganos de asesoría jurídica dependen del superior jerárquico y que dicha función se manifiesta, normalmente, mediante la elaboración de informes y dictámenes escritos, aunque también pueden presentarse otro tipo de asesorías, más inmediatas, los cuales no son vinculantes y tienen carácter preparatorio.

- Que el Consejo de Transporte Público cuenta con una Junta Directiva como Jerarca institucional y un Director Ejecutivo que organiza lo administrativo por trazabilidad, control interno y tomando en cuenta que los criterios de Asuntos Jurídicos según la PGR no son vinculantes y su emisión depende de la solicitud de asesoría requerida por los diferentes niveles del CTP, estiman que lo procedente es que se le solicite a la Junta Directiva el criterio en cuestión.

- Que en aras de colaborar con los requerimientos del Tribunal Administrativo de Transporte, señalan que sobre el Artículo 11 de la Ley No. 3503, existe el dictamen C-254-2001 y que en el año 2021, se remitieron criterios jurídicos a la Dirección Ejecutiva, correspondientes a los oficios No. CTP-AJ-OF-0783-2021 y No. CTP-AJ-OF-0961-2021; sin embargo, indican que desconocen si dichos oficios fueron sometidos a valoración de la Junta Directiva.

(Ver folios del 407 al 410 vuelto del expediente administrativo)

**DÉCIMO TERCERO.-** El Tribunal Administrativo de Transporte, mediante la Prevención No. 03 de las 07:10 horas del 26 de junio de 2024, hizo traslado a la empresa **ACASA**, del Recurso de Apelación e Incidente de Nulidad Absoluta y Suspensión de los efectos del acto, y le otorgó un plazo de 10 días hábiles a partir del recibo de dicha prevención, para que, de considerarlo oportuno, se manifestara respecto de los alcances de dichas acciones.

Dicha prevención fue notificada a la referida empresa, mediante correo electrónico del 26 de junio de 2024).

(Ver folios 411 y 413 del expediente administrativo)

**DÉCIMO CUARTO-** Mediante escrito de fecha 01 de julio de 2024, presentado en el Tribunal Administrativo de Transporte el 02 de julio del mismo año, el señor DASS, portador de la cédula de identidad número 000, en su condición debidamente demostrada de Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma de la compañía **ACASA**., solicitó al Tribunal Administrativo de Transporte, facilite copia digital o física del Expediente Administrativo No. TAT-014-2024, el cual contiene el Recurso de Apelación, con Incidente de Nulidad y Suspensión, presentado por la empresa **TIGSA.,** en contra del Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el cual se otorga el permiso de operación de la Ruta No. 1501 a la referida empresa **ACASA**. (Ver folio 414 del expediente administrativo)

**DÉCIMO QUINTO-** Mediante escrito presentado en el Tribunal Administrativo de Transporte el 10 de julio de 2024, el señor DASS, en su condición antes dicha, atendiendo lo prevenido por el Tribunal Administrativo de Transporte, se apersonó en tiempo y forma para hacer valer los derechos de su representada con el fin de referirse a los alcances del Recurso de Apelación, Incidente de Nulidad y Solicitud de Suspensión de los Efectos del Acto, interpuesto por la empresa **TIGSA.** En resumen, respecto de las manifestaciones en las cuales se fundamentan las acciones recursivas, consignadas a partir del folio 7 del escrito de interposición, argumenta lo siguiente:

- Que, en cuanto al punto Uno» señala que, la recurrente manifiesta la existencia de parcialidad en lo resuelto, pero que no basta decirlo, pues debe también demostrarlo.

- Indica, en cuanto a los puntos «Dos, Tres, Cuatro y Cinco», que efectivamente a su representada se le cursó invitación para asumir la operación del servicio en la Ruta No. 000, al amparo del Decreto Ejecutivo No. 34992-MOPT, normativa que regula los permisos de operación; que no es un proceso de Licitación Pública. Señala, además, en cuanto a los puntos señalados que, la referida ruta ha tenido una demanda muy baja en la movilización de pasajeros y que ello se agravó, a partir de los efectos de la pandemia del COVID 19, y que, por tal razón, ha habido varias empresas, unas de hecho y otras con autorización, que abandonaron el servicio. Añade que el procedimiento para el otorgamiento del permiso se inicia con el fin de autorizar temporalmente a título precario, que es transitorio para garantizar la continuidad del servicio y reitera que no es una Licitación.

- Reitera que, en cuanto a los puntos «Seis y Siete», que, de previo al proceso de Licitación Pública, la Administración puede autorizar el permiso en precario, para resolver de manera inmediata necesidades apremiantes del transporte, por tanto, estima, que no es dentro de este proceso que se debe resolver la solicitud de la recurrente de alternativa de integración de la ruta, toda vez que responder a dicha solicitud, implicaría un análisis completo de las rutas que se pretenden integrar.

- En los puntos «Ocho, Nueve, Diez, Once y Doce», alega que la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, puede resolver y autorizar la mejor alternativa presentada, y que dentro de esa valoración, debe tomarse en cuenta si la prestación del servicio tiene poca demanda de pasajeros, en aras de velar por el principio del Equilibrio Financiero de la concesión; agrega que el sistema operativo debe actualizarse, para evitar que el servicio se vuelva ruinoso y no cubra los costos de operación que el servicio demanda; agrega en este punto que la Administración, a través del proceso de Licitación Pública, tendrá la oportunidad de establecer las mejores condiciones de operación y la conveniencia para el interés público, de cómo debe brindarse, con los estudios técnicos que de previo deben hacerse; señala que rechaza que haya un grave sesgo ene l proceso que lo vicie de nulidad absoluta.

- En el punto *«Trece»* indica que a la recurrente le aplica la disposición contenida en el artículo 11 de la Ley 3503, toda vez que al tener la compañía la prestación del servicio en dos rutas, la ruta 1502 y 1507, no se le puede por imperio de ley autorizar la operación de otro servicio, sin que se violen las disposiciones de dicho artículo, y que por esa razón queda descalificada la propuesta presentada por la recurrente.

Sobre los daños alegados por la recurrente señala que no lleva razón la recurrente, porque en la especie se está en presencia de un proceso alternativo, temporal para la autorización de un permiso de operación en precario para satisfacer de manera inmediata una necesidad y que presentó esa propuesta de 2 buses nuevos sin que la Administración así lo hubiese dispuesto y sin que tuviera un respaldo financiero de su viabilidad.

Sobre el incidente de suspensión solicitado por la parte recurrente a texto expreso indica que *«si no proceden los daños alegados por la recurrente, mucho menos procede el presente incidente de Suspensión del Acto Administrativo»*

(Ver folios del 418 al 419 vuelto del expediente administrativo)

**DÉCIMO SEXTO.-** Que mediante escritos presentados ante el Tribunal Administrativo de Transporte, a través de los correos electrónicos del 19 y 26 de julio de 2024, el señor OAZ, en su condición de representante de **TIGSA**, solicitó a este Tribunal, procediera con el dictado de la resolución del Recurso de Apelación y demás acciones interpuestas ante este Tribunal, en contra del Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, dado el grave perjuicio económico que dicho acto administrativo les ha generado, amén de restituir la legalidad de los actos que emite la Administración Pública, dada su naturaleza jurídica de contralor de legalidad.

(Ver folios del 425 al 429 del expediente administrativo)

**DÉCIMO SÉTIMO.-** Mediante escrito remitido al Tribunal Administrativo de Transporte, mediante el correo electrónico del 30 de julio de 2024, la CNADC (000), en su condición de coadyuvante activa, solicitó a este Tribunal, a través de su Presidente, que con la brevedad posible proceda con la resolución de las acciones planteadas por la empresa **TIGSA,** y de esta forma sea restituido el principio de legalidad, siendo que los usuarios han sentido una disminución del servicio vehicular, en claro detrimento de su continuidad y del interés público, pues también se ha afectado los horarios y recorrido.

(Ver folio 431 del expediente administrativo)

**DÉCIMO OCTAVO.-** En los procedimientos seguidos se han observado los términos y prescripciones legales.

**Redacta la Jueza López Rivera.**

**CONSIDERANDO**

**1.- SOBRE LA COMPETENCIA.**

El Tribunal Administrativo de Transporte es el órgano competente para conocer y resolver el presente Recurso de Apelación, de conformidad con lo establecido en el artículo 22 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi No. 7969 del 22 de diciembre de 1999.

**2.- SOBRE LA ADMISIBILIDAD DEL RECURSO DE APELACIÓN.**

**En cuanto al plazo**:El acto administrativo que se impugna, a saber, el **Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria No. 16-2024 del 09 de mayo de 2024,** fue notificado a la empresa recurrente al medio establecido para dicho fin, el **27 de mayo de 2024**, y el escrito a través del cual interpone la parte recurrente el Recurso de Apelación en subsidio e Incidente de Nulidad Concomitante, fue presentado el **03 de junio de 2024**; es decir, la interposición del recurso fue realizada dentro del plazo legalmente conferido para tal efecto, de conformidad con lo establecido en el artículo 11 de la Ley No. 7969; en consecuencia, la acción recursiva interpuesta resulta admisible para su conocimiento y resolución.

**En cuanto a la Legitimación:** El acto administrativo impugnado por la señora **fag**, Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma de la empresa **TIGSA.**, contenido en el **Artículo 3.6 de Sesión Ordinaria No. 16-2024 del 09 de mayo de 2024**, otorgó a la empresa **ACASA,** el permiso en precario de la operación del servicio público de transporte de la Ruta No. 000, descrita como; «000».

Conforme lo expuesto, efectuado el análisis pertinente a la luz de los argumentos de la parte recurrente y de conformidad con las disposiciones contenidas en el ordenamiento jurídico que aluden y regulan el instituto de la legitimación, se concluye que su pretensión, en cuanto a que se declare la nulidad del acuerdo impugnado y se retrotraiga el proceso efectuando un nuevo análisis y en consecuencia, la emisión de un nuevo informe técnico, resulta viable, pues de fondo debe contarse con un interés protegible que se encuentre lesionado por una resolución desfavorable; esto es que, la legitimación para ejercer un acto de impugnación, se encuentra supeditada a la existencia de un agravio o gravamen a raíz de lo resuelto, como en la especie ocurre.

Lo anterior implica, que, al ser la empresa **TIGSA,** una de las empresas a las que se les cursó invitación para que, si a bien lo tenía, presentara su propuesta conforme los lineamientos y requisitos establecidos en dicho acto de invitación, para participar en la escogencia del operador en calidad de permisionario de la operación de la Ruta No. 000, tenía una potencial probabilidad de que se le otorgara la prestación del servicio público de transporte en la ruta en cuestión, y al no resultar escogida, su interés claramente protegible, podría haber resultado lesionado.

Por las razones antes expuestas, en la especie, la parte recurrente ostenta legitimación para impugnar el acto administrativo de repetida cita, dictado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.

**3.- HECHOS PROBADOS.** Para el análisis y resolución del presente recurso, se tienen como hechos probados los que a continuación se describen.

**A.** Mediante el **artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 04-2019 del 29 de enero de 2019**, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, aprobó la actualización del esquema operativo de la Ruta No. 000, disponiéndose en lo atinente al número de unidades a utilizar en dicha ruta, lo siguiente: «*6. Autorizar en dos unidades la flota óptima para la operación de la ruta descrita como “000».* (Tomado de la página web del Consejo de Transporte Público)

**B**. Mediante el **Oficio No. CTP-DT-DIC-OF-0483-2022 (sic) del 30 de agosto de 2023**, notificado a **TIGSA**, a través del correo electrónico del 30 de agosto de 2023, la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, otorgó audiencia a dicha compañía, para que, en el plazo de 10 días hábiles a partir de la notificación de dicho oficio, manifestara su interés para la eventual operación de la Ruta No. 000 descrita como; *«000»,* y remitiera la propuesta correspondiente, al amparo del Decreto Ejecutivo No. 34992-MOPT denominado; “Reglamento para el Otorgamiento de Permisos para la Operación del Servicio Regular de Transporte Colectivo”; artículo 6.1. de la Sesión Ordinaria 33-2023 y del Esquema Operativo aprobado para la Ruta No. 000.

(Ver las imágenes 87 al 96 del archivo digital pdf denominado *«Folios 61 al 01 Expediente ruta 000»* inserto en el Disco Compacto de Prueba aportado por el Consejo de Transporte Público,denominado *“Expediente de la búsqueda del operador para la Ruta No. 000”*, visible a folio 393 del expediente administrativo)

**C.** Mediante el Oficio No. CTP-DT-DIC-OF-0486-2022 (sic) del 30 de agosto de 2023, la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, otorgó audiencia a la empresa **ACASA**, para que, en el plazo de 10 días hábiles a partir de la notificación de dicho oficio, manifestara su interés para la eventual operación de la Ruta No. 000 descrita como; *«000»,* y remitiera la propuesta correspondiente, al amparo del Decreto Ejecutivo No. 34992-MOPT, denominado; “Reglamento para el Otorgamiento de Permisos para la Operación del Servicio Regular de Transporte Colectivo”; artículo 6.1. de la Sesión Ordinaria 33-2023 y del Esquema Operativo aprobado para la Ruta No. 000. (Ver las imágenes 67 a 70 del archivo digital pdf denominado *«Folios 61 al 01 Expediente ruta 000»* inserto en el Disco Compacto de Prueba aportado por el Consejo de Transporte Público,denominado *“Expediente de la búsqueda del operador para la Ruta No. 000”*, visible a folio 393 del expediente administrativo)

**D.** Que el 13 de setiembre de 2023, la empresa **TIGSA,** en tiempo y forma, a través de su representante, presentó su oferta ante la Plataforma de Servicios del Consejo de Transporte Público, para participar en la selección del operador, que, bajo la modalidad del permiso en precario, prestaría el servicio público de transporte, en la Ruta No. 000. (Ver folios del 062 al 178 del expediente administrativo)

**E.** Que el 12 de setiembre de 2023, la empresa **ACASA**, a través de su representante, en tiempo y forma presentó su oferta ante la Plataforma de Servicios del Consejo de Transporte Público, para participar en la selección del operador, que, bajo la modalidad del permiso en precario, prestaría el servicio público de transporte, en la Ruta No. 000. (Ver las imágenes 19 a 54 del archivo digital pdf denominado *«Folios 116 al 62 Expediente ruta 000*» inserto en el Disco Compacto de Prueba aportado por el Consejo de Transporte Públicodenominado *“Expediente de la búsqueda del operador para la Ruta No. 000”*, visible a folio 393 del expediente administrativo)

**F.-** Mediante **Oficio No. CTP-DT-DIC-INF-0522-2023 del 10 de noviembre de 2023,** la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, realizó el análisis de las propuestas recibidas, y recomendó otorgar la operación de la Ruta No. 000 descrita como; «000», a la empresa ACASA., bajo la modalidad de permiso. (Ver folios del 252 al 268 del expediente administrativo)

**G.-** Mediante Acuerdo 2.1.4 de la Sesión Ordinaria 12-2024 del 05 de abril de 2024, se conoció el Recurso de Revisión presentado por el señor Gilbert Ureña Fonseca, Directivo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y representante del gremio de taxistas, en contra del Artículo 3.8.1 de la Sesión Ordinaria 10-2024 del 08 de marzo de 2024, y además, se acordó en dicha sesión, otorgar un plazo de 10 días para que la escogencia del operador sea consultada con las organizaciones comunales. (Ver folios del 271 al 275 vuelto del expediente administrativo)

**H.-** Mediante el Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público aprobó todas las recomendaciones contenidas en el **Oficio No. CTP-DT-DIC-INF-0522-2023 del 10 de noviembre de 2023,** y otorgó la operación de la Ruta No. 000, descrita como; «000», a la empresa **ACASA**. (Ver folios 240 al 244 vuelto del expediente administrativo)

**4.- HECHOS NO PROBADOS**: Ninguno de relevancia para la resolución del presente asunto.

**5.- SOBRE EL FONDO. 5.1.** Descripción de hechos**:** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en votación dividida, por medio del Acuerdo 3.6 dictado en la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, acogió en su totalidad, las recomendaciones de la Dirección Técnica de dicho Consejo, vertidas en el Informe Técnico -Oficio No. CTP-DT-DIC-INF-0522-2023 del 09 de noviembre de 2023- y determinó, otorgar la operación de la Ruta No. 000 descrita como; «000», a la empresa ACASA, bajo la modalidad del permiso en precario.

Como aspectos relevantes en el presente asunto y que anteceden al dictado del acto administrativo supra descrito, se debe traer a colación, la necesidad imperante de la Administración de garantizar el servicio público de transporte público de manera continua y eficiente, a los usuarios de la Ruta No.000 la cual, por diferentes razones, han sufrido afectaciones que inciden de manera directa sobre dichos usuarios, tornando deficitario en consecuencia, la prestación de ese servicio esencial, que además se constituye en un derecho fundamental de los habitantes del país.

Por tal razón, el Consejo de Transporte Público, a través de su Dirección Técnica, amparándose en la normativa contenida en nuestro ordenamiento jurídico relativa al otorgamiento de permisos de operación (al menos así lo sugiere en la justificación del acto), otorga audiencia a las empresas que potencialmente podrían ser operadoras de dicho servicio en la Ruta No. 000 de repetida cita, en el entendido que cumplen, entre otra normativa aplicable, con el postulado contenido en el artículo 8 del Decreto Ejecutivo No. 34992-MOPT, denominado; *«**Reglamento para el Otorgamiento de Permisos para la Operación en el Servicio Regular de Transporte Colectivo»,* a saber: que cuenten con el equipo e infraestructura necesaria para garantizar la continuidad en la prestación del servicio público, conforme las políticas de modernización y sectorización que apliquen y que compartan la mayor parte del corredor común de la ruta.

En atención de lo expuesto, la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, cursó las invitaciones para aquellas empresas que potencialmente pudieran ser autorizadas para prestar, bajo la modalidad del permiso en precario, el servicio regular de transporte colectivo en la Ruta No. 000 y en esa línea, otorgó audiencia a las siguientes empresas:

a) EUPSA.

b) TIGSA.

c) PLSA.

d) ETCRQUEIRL.

e) ACASA.

Por ser del interés en la resolución del presente asunto, a continuación, se transcribirá únicamente las invitaciones cursadas a las empresas **TIGSA**, (quien figura como parte recurrente) y a **ACASA** (empresa permisionaria de la Ruta No. 000). En lo que interesa, se consigna en dichas invitaciones:

***“****CTP-DT-DIC-OF-0483-2022*

*(…)*

*30 agosto de 2023*

*Señores*

***TIGSA***

***Concesionario Ruta No. 000***

*(…)*

*Estimados Señores:*

*Con fundamento en la Ley No. 3503 denominada «Ley Reguladora del Transporte de Personas en Vehículos Automotores» y el Artículo 4 de la Ley No. 6227 denominada “Ley General de la Administración Pública”, además en apego a lo establecido en el Decreto Ejecutivo 34992 denominado «Reglamento para el Otorgamiento de Permisos para la Operación en el Servicio Regular de Transporte Colectivo» y lo establecido en el artículo No. 6.1 de la Sesión Ordinaria 33-2023 se le concede audiencia para que en un plazo de 10 días hábiles a partir de la notificación de este oficio a efecto de que manifiesten su interés para la eventual operación de la ruta descrita como «000», y remitan una propuesta para la operación de la ruta antes descrita.*

***El esquema operativo de la ruta 1501 es el siguiente:***

*(…)”* (El resaltado no es del original)

Se consigna, en lo conducente, en la invitación cursada a *ACASA*., lo siguiente:

***“****CTP-DT-DIC-OF-0486-2022*

*(…)*

*30 agosto de 2023*

*Señores*

***ACASA.***

***Concesionario Ruta No.000***

*(…)*

*Estimados Señores:*

*Con fundamento en la Ley No. 3503 denominada «Ley Reguladora del Transporte de Personas en Vehículos Automotores» y el Artículo 4 de la Ley No. 6227 denominada “Ley General de la Administración Pública”, además en apego a lo establecido en el Decreto Ejecutivo 34992 denominado «Reglamento para el Otorgamiento de Permisos para la Operación en el Servicio Regular de Transporte Colectivo» y lo establecido en el artículo No. 6.1 de la Sesión Ordinaria 33-2023 se le concede audiencia para que en un plazo de 10 días hábiles a partir de la notificación de este oficio a efecto de que manifiesten su interés para la eventual operación de la ruta 000 descrita como* *«000», y remitan una propuesta para la operación de la ruta antes descrita.*

***El esquema operativo de la ruta 000 es el siguiente:***

*(…)”* (El resaltado no es del original)

Aspectos de relevancia a destacar en las invitaciones cursadas, lo constituyen el fundamento jurídico sobre el cual se respaldan dichas audiencias, así como el Esquema Operativo correspondiente sobre el cual la empresa autorizada, ejecutaría la operación del servicio público de transporte, sobre la Ruta No. 000.

Precisamente por la trascendencia que reviste el Esquema Operativo aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público para la Ruta No. 000 de repetida cita, en el caso sometido a nuestro conocimiento y resolución, conviene en la especie retomar sus alcances, siendo que la selección de la empresa permisionaria para la operación del servicio sobre la referida ruta, debía hacerse **sí o sí**, sobre los parámetros establecidos en el citado esquema.

En ese orden, mediante el Artículo 3.1.de la Sesión Ordinaria 04-2019 del 29 de enero de 2019, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, aprobó, basada en los fundamentos, motivos y contenidos, desarrollados en el Oficio No. DTE 2019-0007 de la Dirección Técnica, las recomendaciones consignadas en dicho oficio y para la Ruta No. 000, en lo que atañe a la cantidad de unidades como flota óptima para operar dicha ruta, aprobó lo siguiente:

*“6. Mantener en* ***dos unidades*** *la flota óptima para la operación de la ruta No. 000 descrita como «000»*

Lo anterior supone, que las propuestas de las empresas que decidieran participar en la selección del operador en calidad de permisionario de la Ruta No. 000, debían de manera **ineludible**, cumplir con el requisito antes transcrito, lo cual, consecuentemente, generaría también el cumplimiento del esquema operativo aprobado para la referida Ruta.

Como se expuso supra, siendo que la resolución del presente caso versa sobre la situación de la empresa recurrente y de la empresa a la que se le otorga la operación del servicio, se citará únicamente, en lo que interesa, los términos en los cuales fueron presentadas las propuestas de dichas empresas, en este caso puntual, se abordará solamente el aspecto vinculado con la flota óptima con las que se prestaría el servicio.

De esta forma, la empresa **ACASA,** en lo atinente a la cantidad de flota a utilizar, consignó en su propuesta lo siguiente:

*“A) FLOTA. UNIDAD TITULAR. Para la operación del servicio proponemos el autobús placas 000, marca scania, estilo k410 b, categoría autobús, capacidad 61 pasajeros, número de vin 000, año de fabricación 2015, color rojo, motor marca scania, número 000, cilindrada 13000 c.c., cilindros 6 combustible diesel, cuyo propietario registral es la compañía ACASA., y por lo cual adjuntamos un contrato de arrendamiento suscrito por mi representada. unidad de reserva técnica. Respecto a la otra unidad de Reserva Técnica, se propone en casos (sic) de requerirse que la misma sea de los autobuses que tiene mi representada en la flota de la ruta 000, en el servicio 000, mediante la autorización de una integración de ambos servicios ante alguna eventualidad en carretera, mantenimiento correctivo u otro semejante. Esto con fundamento en la situación actual, producto de los efectos de la pandemia del Corona Virus Covid 19, que disminuyeron las demandas de pasajeros que se movilizan, y por ello no pueden brindarse aquellos servicios sin una demanda suficiente como se indicó, que atentan contra el equilibrio financiero de la concesión, ya que en una gran parte de los casos no cubre ni los gastos mínimos que este servicio requiere, tales como salarios, combustibles, pago de servicios. Por ello creemos que ésta fuera una de las razones por las cuales la anterior empresa operadora del servicio, tomó la decisión de renunciar a la prestación de este servicio en la ruta 000, y no queremos que a mi representada le pase igual.”*

Por su parte, la empresa **TIGSA**., en lo atinente a la flota con la cual operaría el servicio sobre dicha ruta, propone:

***“Propuesta de flota para la ruta 000***

*De conformidad con los términos y especificaciones del oficio notificado por el Consejo de Transporte Público, en donde se nos cursa invitación formal para plantear oferta en el proceso de escogencia de un nuevo operador en la ruta 000, la empresa* ***TIGSA,*** *presenta una oferta completa, seria, responsable y acorde con las necesidades de los usuarios del servicio.*

***Se trata de una propuesta integral que consiste en 02 autobuses completamente nuevos, cero kilómetros, norma internacional Euro V, como lo exigen las políticas, leyes y reglamentos vigentes, modelo 2021, aire acondicionado, listos para ingresar en la prestación del servicio en un plazo inmediato, a la espera únicamente de la asignación de códigos para finalizar el proceso de exoneración e inscripción en el Registro Público, dichos autobuses se encuentran en el país ya desalmacenados en los patios del proveedor e incluso fueron adquiridos por la empresa TIGSA.*** *Se acompaña documento idóneo que confirma lo ofertado y la disponibilidad inmediata de dicho equipo automotor.*

***(…****)”*

En ambas ofertas las empresas aluden, además, la existencia del corredor común entre las rutas que les fueron concesionadas y la Ruta No. 000, así como la observancia de los requisitos a los cuales alude el artículo 8 del Decreto Ejecutivo No. 34992-MOPT de repetida cita.

No obstante, este Tribunal estimó necesario en primera instancia, hacer mención del requisito que hace referencia a la flota que se debe proponer, de conformidad con el esquema operativo aprobado, sin perjuicio, claro está, de establecer el análisis profundo de los restantes requisitos regulados en el citado artículo 8.

Constituido el anterior escenario, conviene retomar, en lo conducente, los alcances del Informe Técnico emitido por la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, mediante el Oficio No. CTP-DT-DIC-INF-0522-2023 del 10 de noviembre de 2023, y en el cual, esa dependencia técnica, desarrolló el análisis respectivo de las propuestas planteadas, el cual, por su trascendencia, constituye la base esencial para proceder con la recomendación de la empresa a la que eventualmente se le otorgaría el permiso de operación en la ruta de interés.

Se destaca claramente en el Informe Técnico, la metodología que utilizó la Dirección Técnica, para desarrollar el análisis de las propuestas presentadas, surgiendo de esta forma la necesidad de retomar en esta ocasión, dicha metodología, pues en ésta se destacan básicamente los requerimientos que las proponentes deben observar si pretendían ser seleccionados. Así, en el acápite 3 del Informe de repetida cita, se consigna lo siguiente:

***“3. metodología***

*Se realizará el análisis de las ofertas propuestas para la Ruta No. 000, de conformidad con lo establecido en el artículo No.8 del Decreto Ejecutivo No. 34992- MOPT* denominado *«Reglamento para el Otorgamiento de Permisos de Operación en el Servicio Regular de Transporte Automotores Colectivo».*

*Este Consejo podrá autorizar de forma inmediata al particular que cuente con el equipo e infraestructura necesaria para garantizar la continuidad en la prestación del servicio público, conforme las políticas de modernización y sectorización que apliquen en el siguiente orden:*

***3.1.*** *Tendrán prioridad los concesionarios que además de reunir los requisitos antes citados, compartan la mayor parte del corredor común de la ruta, cuando así lo determine los estudios técnicos correspondientes.*

***3.2.*** *De no haber corredor común, se podrá autorizar al concesionario de la ruta más cercana que cuente con las condiciones antes dichas.*

***3.3.*** *En caso de existir coincidencia en los operadores que reúnan tales requisitos, se optará por el que ofrezca los equipos más aptos y eficientes para garantizar la calidad del servicio”.* (El subrayado no es del original)

De igual manera en el análisis técnico desarrollado por la Dirección Técnica, se consigna un análisis legal, que detalla precisamente los «aspectos legales a considerar en el procedimientos para la determinación del permisionario», emitiendo en esa misma línea criterio legal, sobre los alcances del artículo 11 de la Ley No. 3503 «Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores», el cual regula la prohibición para que una misma persona sea dueña de más de dos empresas, ni socio mayoritario de más de tres empresas que operen en diferentes rutas, prohibiendo además, otorgar concesiones o permisos a personas o empresas afiliadas, subsidiarias, intermedias, o en cualquier forma ligadas a otro concesionario.

Mediante el referido Informe, se elaboró, además, un análisis de las ofertas presentadas y en el caso puntual de las ofertas propuestas por las empresas **ACASA**. y **TIGSA** en lo que atañe a la flota y el análisis del corredor común, se argumentó en dicho Informe Técnico, lo que de seguido se cita:

En el caso de **ACASA**. y en alusión puntualmente de los ítems de la «flota autorizada para la Ruta No. 1501» y del «análisis del corredor común», señala la Dirección Técnica:

*“****4****) flota autorizada ruta 000. El servicio tiene en la actualidad autorizado 02 autobuses para brindar el servicio”* (El subrayado no es del original)

*“****6.2.1 Análisis del Corredor Común***

*(…) la ruta No. 000 comparte como punto de inicio San José centro y hasta el cruce entrada al puente de la Amistad para una distancia de aproximadamente 157 kilómetros.*

***Cabe destacar que la empresa ACASA., propone brindar el servicio con una sola unidad.”*** (El subrayado no es de su original)

En el análisis realizado de manera general por la Dirección Técnica, a la oferta propuesta por **ACASA.,** destacan, entre otros, los siguientes aspectos:

- Se debe valorar el ofrecimiento de una única unidad para brindar el servicio (la flota autorizada son 2 unidades para el servicio de la Ruta No. 000).

- La flota de 2 unidades tal como está autorizada para el servicio de la Ruta No. 000, se fundamenta en la garantía de continuidad del servicio ante algún evento fortuito en carretera, que limite la recuperación de las unidades para un próximo servicio, además de tener la holgura necesaria para el mantenimiento de las unidades, desperfectos mecánicos, etc, advirtiéndole que, en caso de permitir el uso de una única unidad, debe comprometerse a mantener la continuidad del servicio y reemplazar la unidad en caso que se requiera.

En lo atinente a la posible aplicación de los parámetros contenidos en el artículo 11 de la Ley No. 3503, el Informe Técnico no emite pronunciamiento sobre el particular; es decir, no hubo análisis que determinara el estado de la propuesta presentada por la empresa **ACASA**, a la luz del citado numeral.

Por su parte, en lo que atañe al análisis técnico de la propuesta presentada por la empresa **TIGSA,** específicamente a lo que refiere a la propuesta de flota presentada por dicha empresa, en primera instancia destacan, una propuesta integral consistente en una flota con dos autobuses completamente nuevos y dentro de esta oferta integral, se plantean dos propuestas, a saber: Propuesta I: Se adjudique el permiso de operación de la Ruta No. 000, con las dos unidades ofrecidas, de conformidad con lo establecido en la invitación cursada, misma que fuera descrita anteriormente; la Propuesta II, la cual aplicaría en caso de que se proceda con la integración de la Ruta No. 000, como un ramal de la Ruta No.000, siendo que Bolsón en uno de los distritos del cantón de Santa Cruz, en consecuencia, desde el punto de vista geográfico, resulta factible, según indican en la oferta, llevar un proceso de integración a la Ruta No.000 y en este caso, el sistema operativo bajo el cual opera este servicio público, comprende una sola carrera diaria, con demanda limitada y en términos de eficiencia, considera la propuesta, sería más conveniente que se propicie una integración hacia la ruta madre, y ello incluso, traería beneficios desde el punto de vista de la tarifa.

Respecto del «Análisis del Corredor Común» el acápite 6.3.1 del Informe Técnico, señala en lo que interesa: *«(…) el recorrido de las rutas No.000- 000 y la ruta No. 000 comparte corredor común desde el centro de SJ hasta el cruce de BH (174.00 km aprox)».*

Se desprende de lo expuesto supra que la Ruta No. 000, comparte mayor corredor común con las rutas concesionadas a **TIGSA.,** respecto de la ruta concesionada a **ACASA.**

En el acápite denominado «Análisis de Oferta», la Dirección Técnica destaca como punto positivo, la propuesta de la **TIGSA,** de apegarse al esquema operativo aprobado para la Ruta No. 000, lo cual considera un beneficio para el usuario, al no sufrir modificaciones en el servicio brindado; no obstante, indican que en la actualidad la empresa **TIGSA,** tiene asignada la operación de dos rutas, por lo que la Dirección Técnica considera que en caso de asignarse una tercera ruta, podría ir en contra de lo que establece el artículo 11 de la Ley No. 3503; sobre este punto conviene señalar que pese a establecerse tal indicación, no se refleja en el Informe de repetida cita, **un análisis jurídico formulado por la dependencia competente**, que permita arribar a esa conclusión.

En el acápite 10 del Informe Técnico denominado **«recomendaciones»** indica la Dirección Técnica, en lo que interesa:

*“10.* ***recomendaciones***

***1-*** *(…)*

***2****- Otorgar la operación de la ruta 000 descrita como «000», a la empresa ACASA., bajo la modalidad de permiso, basados en el análisis técnico- legal, la interacción de corredor común, la anuencia a brindar el esquema de horarios y permitiendo brindar el servicio con una única unidad (Placa 000) la cual deberá cumplir con todos los requisitos exigidos para brindar servicio de ruta regular, con los horarios y recorridos autorizados actualmente para la ruta No. 000 mediante el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 04-2019 y tomando en consideración la disponibilidad ofrecida para iniciar el servicio de manera inmediata sujeto a orden de inicio que le será notificada por el Consejo de Transporte Público.*

***3****- Autorizar de conformidad con el análisis de las variables operativas de la ruta No.000 la disminución de una unidad de la flota óptima la cual consta actualmente de dos unidades quedando finalmente una sola unidad para la operación de la misma.*

*(…)*

*7- (…)”*

Mediante el **Oficio** **No. CTP-DT-DIC-OF-0298-2024 del 23 de abril de 2024,** dirigido al Ing. Freddy Carvajal Abarca, Director Ejecutivo del Consejo de Transporte Público, el Ing. Freddy Quesada Alfaro, Jefe del Departamento de Inspección y Control de la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, anexó e hizo ampliación de la oferta presentada por la empresa **ACASA**., a través de la cual ofreció dos unidades nuevas. Dicha ampliación se hace con ocasión de la gestión planteada ante dicho Departamento, **el 09 de abril de 2024**, por el señor DASS, Apoderado Generalísimo sin límite de suma de dicha empresa. Es decir, **aproximadamente siete meses después de la presentación de su propuesta**, el representante de **ACASA,** solicitó a la dependencia de la Dirección Técnica, ampliación y actualización de su oferta, pero lo que sorprende aún más, es que esa dependencia la haya aceptado y remitido para su valoración.

En línea con lo expuesto, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en el artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024, conoció el referido oficio **No**. **CTP-DT-DIC-OF-0298-2024,** remitido por el Departamento de Inspección y Control de la Dirección Técnica y sobre el particular, acordó con cinco votos a favor y uno en contra: «*1. Declarar inadmisible por extemporánea la ampliación de la oferta remitida a conocimiento de este Órgano Colegiado mediante el oficio* ***CTP-DT-DIC-OF-0298-2024,*** *el cual forma parte integral del presente acuerdo”.*

En la «segunda parte» de la votación (fondo del asunto) del Artículo 3.6 de la citada Sesión Ordinaria 16-2024, la Junta Directiva conoció las recomendaciones contenidas en el oficio No. CTP-DT-DIC-INF-0522-2023 del 10 de noviembre de 2023 y sobre el particular, acordó:

*“(…)*

*2. Aprobar todas las recomendaciones contenidas en el oficio* ***CTP-DT-DIC-INF-0522-2023****, el cual forma parte integral de este acuerdo.*

*3. Otorgar la operación de la* ***Ruta N° 000,*** *descrita como: “000”, a la empresa* ***ACASA,*** *bajo la modalidad de permiso, basados en el análisis técnico-legal, la interacción de corredor común, la anuencia a brindar el esquema de horarios y permitiendo brindar el servicio con una única unidad (placa 000) la cual deberá cumplir con todos los requisitos exigidos para brindar servicio de ruta regular, con los horarios y recorridos autorizados actualmente para la Ruta N° 000, mediante el artículo 3.1 de la sesión ordinaria 04-2019, y tomando en consideración la disponibilidad ofrecida para iniciar el servicio de manera inmediata sujeto a orden de inicio que le será notificada por el Consejo de Transporte Público.*

*4. Autorizar, de conformidad con el análisis de las variables operativas de la* ***Ruta N° 000****, la disminución de una unidad de la flota óptima, la cual consta actualmente de dos unidades, quedando finalmente una sola unidad para la operación de la misma.*

*5. Instruir a la empresa* ***ACASA****., para que tres días hábiles antes de iniciar operación en la Ruta N° 000, tenga finiquitados los trámites de formalización de la flota operativa respectiva con el cumplimiento de todos los requisitos requeridos por la administración para este proceso.*

*6. Indicar a la empresa* ***ACASA****., que en un plazo de tres meses posteriores al inicio de operación de la Ruta N° 000, deberá aportar a la Dirección Técnica la información operativa de tres semanas completas no continuas y de distintos meses para comprobar el funcionamiento de la ruta en diferentes épocas del año, que no sean semanas atípicas ni presenten acontecimientos que alteren la demanda como fiestas patronales, feriados, períodos de vacaciones escolares, etc. Los datos remitidos deben contener la información de todas las carreras brindadas en cada día para todos los ramales en ambos sentidos operativos. Debe aportarse cada día en un archivo separado (en formato digital de Excel) y en los formatos FPT-10, FPT-11, FPT-08 y FPT-27.*

*7. Ordenar a la Dirección Ejecutiva, para que en coordinación con la Dirección Técnica, fije el día que se debe realizar la entrada en operación del nuevo permisionario del servicio de transporte público en la* ***Ruta Nº 000,*** *comisionando a la Dirección Técnica para que notifique tanto a la empresa que sale de operación, así como a la que entra en operación, la fecha y hora en que se dará el cambio de operador”.*

**5.2**. Alegatos de la parte recurrente: Lo anteriormente esbozado constituye el cuadro fáctico sobre el cual, la empresa recurrente sustenta su recurso de apelación y los incidentes de nulidad y suspensión de los efectos del acto administrativo recurrido, en lo que consideran un verdadero atropello al ordenamiento jurídico, que como consecuencia directa e inmediata, le ocasionó daños a su representada, pues realizó una fuerte inversión de equipo automotor nuevo, de avanzada, adquiriendo dos autobuses de última generación para ajustar la oferta en los términos de la invitación cursada por la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público; inversión que según indica, se cuantifica en aproximadamente los $270.000,00 (doscientos setenta mil dólares). Estima, además, que al ser su representada, concesionaria de la Ruta No. 000, ostenta un derecho subjetivo que debe ser resguardado y protegido y que, precisamente por esa condición, el Consejo de Transporte Público le cursó la invitación para participar en la escogencia del operador de la Ruta No. 000, por ser concesionario, como se indicó, de la referida Ruta No. 000.

Básicamente sustentan sus alegatos sobre cuatro aspectos fundamentales:

-**Un atropello a las condiciones de la invitación:** Señala en este punto que, si bien en la especie no se está en presencia de una Licitación, también resulta obligatorio tanto para la Administración, como para quienes deseen participar en el proceso de selección, respetar las reglas básicas de la contratación administrativa, atendiendo las disposiciones contenidas en nuestra Constitución Política; irrespetar las condiciones originalmente establecidas, genera un estado de indefensión a los usuarios y a los oferentes, como sucede en su caso.

- **Cambiar las condiciones elementales en el último momento, en la fase resolutiva, deja en evidencia que se está afectando a oferentes, particularmente a su representada:** Sobre este punto alega la recurrente que su representada actuó de buena fe, participó en el concurso y para tales efectos, realizó una importante inversión, tomando en cuenta que la Ruta No. 000 Bolsón, forma parte del corredor natural que atiende su representada. Considera que la plica presentada por **TIGSA.,** es la mejor propuesta, máxime si se tiene en consideración que, cumple con el sistema operativo, con dos autobuses nuevos y tener mayor cantidad de recorridos; no obstante, señala que, en la misma recomendación técnica se modifica la flota, para finalmente otorgarle la operación de la Ruta No. 000, a **ACASA.**

**- Se les endilga una afectación del Artículo 11) de la Ley No. 3503:** Sobre este punto argumenta la parte recurrente que su representada, planteó de manera alternativa, la opción de que se integrara la Ruta No. 000 con la Ruta No. 000, lo cual, según su criterio resulta totalmente viable; pero que respecto de dicha gestión, el ente técnico competente ni siquiera se manifestó, limitándose únicamente a citar tal gestión, pero sin que conste un análisis riguroso sobre el particular; lo anterior, pese que, según indica, desde el año 2018 hasta el 17 de mayo de 2024, se han fusionado 11 rutas.

Sobre este tema alega, además, la existencia de un vicio de nulidad absoluta del acuerdo de adjudicación, pues éste se fundamenta en un Informe Técnico que no analizó la propuesta de integración de la Ruta No. 000 con la Ruta No. 000, sino que únicamente de su oferta, analiza las condiciones técnicas, empresariales y de flota propuesta; pero que no obstante, y en lo que consideran una extralimitación de competencias, los funcionarios de la Dirección Técnica, incluyen dentro de su Informe Técnico, un criterio jurídico, que no es de resorte de dicha dependencia y que por constituir un desbordamiento de las competencias que les fueron encomendadas, vician el acto de nulidad absoluta.

Alegan además, que en relación con la prohibición establecida en el citado artículo 11, que supuestamente les afecta, el 02 de mayo de 2024, en un caso idéntico al de su representada, la Dirección Técnica, recomendó (y así fue acogido por la Junta Directiva) que a una empresa que tiene dos derechos de operación, se le puede adjudicar el permiso, ya que por ser permiso provisional, no le afecta la referida prohibición; por último indica que en el caso de su representada, se recomienda lo contrario.

- **No se contempla en el motivo, el resultado de la audiencia a las comunidades**: Sobre este punto encuentra la parte recurrente, serias violaciones en el acto impugnado al no considerarse en el motivo, el resultado de la audiencia a las comunidades, la cual fue ordenada por la misma Junta Directiva, y realizada de manera virtual; señala que en dicha audiencia se analizan los alcances del Informe Técnico No. CTP-DT-DIC-INF-0522-2023, en cuanto al otorgamiento del servicio de la Ruta No. 000 a otro operador, pero que los resultados de dicha audiencia no fueron incluidos en la discusión previa al dictado del acuerdo de adjudicación, objeto del presente recurso; omisión que consideran, vicia de nulidad absoluta el motivo y contenido del acuerdo impugnado.

**5.3)** Análisis de Fondo

Efectuado la anterior descripción del cuadro fáctico y de los argumentos esgrimidos por la parte recurrente, procede en la especie, retomar cada uno de los alegatos que soportan la presente acción recursiva, en el siguiente orden:

**5.3.1. Alcances y efectos de la Invitación cursada por la Dirección Técnica y su modificación por parte de dicha Dirección.**

Mediante **Oficio No. CTP-DT-DIC-OF-0483-2022 (sic) del 30 de agosto de 2023,** la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, cursó invitación a la empresa TIGSA., para que, en el plazo de 10 días hábiles a partir de su notificación, manifestara su interés de participar en la eventual operación, bajo la modalidad del permiso en precario, de la Ruta No. 000descrita como; «000»,presentando para tales efectos, su propuesta.

En dicha invitación se destacan dos aspectos fundamentales para la resolución del presente asunto, a saber:

- El fundamento jurídico sobre el cual se desarrollaría el otorgamiento del permiso en precario.

- El esquema operativo aprobado para la Ruta No.000.

Dicha invitación es cursada a otras empresas, dentro de las cuales se incluye, ACASA, planteándose la invitación para todas las empresas, en los mismos términos y condiciones.

Lo anterior implica que, de manera ineludible, tanto la Administración como los oferentes, debían sujetarse a lo que fue determinado en la invitación, pues en este caso, ésta constituye los términos de referencia, sobre los cuales, en principio, la Administración define lo que requiere y con base en ellos, selecciona la oferta que cumpla con lo indicado en dichos términos, y por supuesto, en el ordenamiento jurídico; éstos deben ser los **únicos parámetros**, sean técnicos, jurídicos y financieros sobre los cuales la Administración debe elegir.

En la especie, la normativa que se cita en la invitación, posibilita que en las circunstancias que la misma norma prevé, se inicie el procedimiento correspondiente para autorizar, bajo la modalidad del servicio en precario, la operación de la Ruta No. 000, estableciendo, además, como lineamiento fundamental a observar, el Esquema Operativo aprobado para dicha ruta, por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.

En este caso y dada la trascendencia de ese acto administrativo (esquema operativo), resulta esencial retomar sus alcances, pues se reitera, para la operación de la Ruta No. 000, que la observancia de dicho acto es obligatoria, tanto para la Administración como para el que tenga interés en operarla.

Congruente con lo anterior, mediante el Artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria No. 04-2019 del 29 de enero de 2019, la Junta Directiva conoció el oficio No. DTE 2019-007, el cual contiene el Informe Técnico sobre la actualización del esquema operativo de la Ruta No. 000, de conformidad con los fundamentos, motivos y contenidos, aprobó en su totalidad, las recomendaciones contenidas en dicho oficio, aprobando en consecuencia, el Esquema Operativo de la Ruta 000, en los siguientes términos y condiciones, en lo que atañe a la flota óptima para la operación de la referida ruta:

*“5. (…)*

*6. Mantener en dos unidades la flota óptima para la operación de la ruta No. 000 descrita como “000.” (…)* (El subrayado no es del original)

No obstante lo anterior, en el análisis efectuado a las plicas propuestas para la escogencia del operador de la Ruta No. 000, la Dirección Técnica, aludiendo situaciones que se presentan en la referida ruta vinculadas con la demanda del servicio, de **manera unilateral y totalmente a destiempo, modifica las condiciones determinadas en el referido acuerdo** en lo que a la flota óptima se refiere, y en el Informe Técnico, disminuye la cantidad de unidades óptimas necesarias para la operación del servicio en dicha ruta, de manera que para la prestación del servicio de transporte público, según su criterio, ya no se requerían dos unidades sino una unidad.

Hubiera sido entendible que, al amparo de criterios técnicos y a los principios de conveniencia, razonabilidad y oportunidad, y previo a hacer el análisis de las ofertas presentadas y de emitir la recomendación a la Junta Directiva, la Dirección Técnica, de manera igualitaria y transparente, comunicara a **todos** los oferentes sobre dicha modificaciones para que ajustaran la plica a los nuevos parámetros; pero no sucedió así; justamente en la etapa de análisis, sin ningún reparo, la Dirección Técnica determina proceder con la modificación del ítem que refiere a la flota óptima, pasando como se expuso, de dos unidades a una unidad y contrariando lo establecido en el Esquema Operativo debidamente aprobado, que precisamente por haber sido aprobado mediante un acto válido y eficaz, su inobservancia **vulnera a todas luces el principio de legalidad**, con las consecuencias que ello genera, las cuales se analizará, cuando se aborde el incidente de nulidad presentado por la recurrente.

Y es con dicha modificación unilateral, que la plica presentada por la empresa ACASA, que participó en el proceso proponiendo solamente un autobús y planteando como alternativa, una unidad que utiliza en la Ruta No. 000, denominada; «000» que además, no es de su propiedad, se posiciona como oferta elegible y es precisamente la que Dirección Técnica en su Informe, además de modificar la cantidad de unidades, recomendó a la Junta Directiva, la escogencia de dicha empresa para que preste el servicio público del transporte de la Ruta No. 000, bajo la modalidad del permiso en precario.

La situación se agrava porque, pese a los insistentes y contundentes argumentos de uno de los Directores de la Junta Directiva del Consejo, a través de los cuales abiertamente se opone a la recomendación emitida por la Dirección Técnica, dicho Órgano Colegiado, en votación dividida 3-3 (sólo había seis directores), con el voto de desempate del señor vicepresidente en ejercicio, Lic. Carlos Ávila Arquín, adjudicó el permiso en precario de la operación del servicio de transporte en la Ruta No. 000, a la empresa ACASA.

El Informe Técnico al encontrarse dentro de la clasificación de los actos administrativos preparatorios, por sí solo, no produce efectos jurídicos, pues éste constituye un acto de mero trámite incapaz de generar efectos. En consecuencia, dicho acto no es susceptible de ser impugnado, salvo que sea avalado por quien ostente la potestad de convertirlo en acto final, como en la especie sucedió; de manera que la irregularidad contenida en el Informe Técnico avalado en su totalidad por la Junta Directiva, en las circunstancias antes descritas, es arrastrada por el Acuerdo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024, generando en consecuencia, **un vicio grosero en su dictado y en todo acto que se le vincule.**

Aunado a lo expuesto, la inobservancia de los lineamientos dictados en el Esquema Operativo, como efecto lógico impacta también, la normativa reglamentaria contenida en el Decreto Ejecutivo No. 34992-MOPT, denominado; *«Reglamento para el Otorgamiento de Permisos de Operación en el Servicio Regular de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores Colectivos»,* el cual en su artículo 8) describe los parámetros sobre los cuales debe sustanciarse el procedimiento para la determinación del permisionario. A texto expreso señala la referida norma:

*“Artículo 8º-Si la necesidad surge por una causa imputable a un operador autorizado en una ruta preexistente, el Consejo podrá autorizar de forma inmediata al particular que cuente con el equipo e infraestructura necesaria para garantizar la continuidad en la prestación del servicio público, conforme las políticas de modernización y sectorización que apliquen. Tendrán prioridad los concesionarios que además de reunir los requisitos antes citados, compartan la mayor parte del corredor común de la ruta, cuando así lo determinen los estudios técnicos correspondientes. De no haber corredor común, se podrá autorizar al concesionario de la ruta más cercana que cuente con las condiciones antes dichas. En caso de existir coincidencia en los operadores que reúnan tales requisitos, se optará por el que ofrezca los equipos más aptos y eficientes para garantizar la calidad del servicio”.*(El subrayado no es del original)

Nótese que la norma se enfoca en la continuidad y eficiencia en la prestación del servicio público de transportes de personas, y es en función de ello, que determina los requisitos a observar, en el proceso de selección del permisionario.

En línea con lo anterior, del análisis pormenorizado desarrollado por este Tribunal se concluye que, la misma Dirección Técnica, a través del Informe que emitió reconoce que la plica presentada por TIGSA, cuenta con el equipo e infraestructura necesaria para garantizar la continuidad del servicio y, en consecuencia, se ajusta a las políticas de modernización establecidas por la Administración, al indicar, en el apartado 6.3.2 denominado «Análisis de Oferta» que: «*Dentro de los aspectos positivos de la oferta presentada por la empresa TIGSA(000), está el ofrecimiento de mantener el esquema autorizado de la ruta No. 000 lo cual es un beneficio para el usuario al no sentir un cambio en el servicio brindado sumado a que en una de sus propuestas plantea realizar el servicio con dos unidades nuevas (…)»* (El resaltado no es del original)

Contrario al análisis descrito en el Informe, referente a la oferta presentada por TIGSA, se refleja en el folio 258 vuelto del expediente administrativo No. TAT-014-2024, el incumplimiento de ACASA al concluir la Dirección Técnica en el mismo Informe, lo siguiente: *«cabe destacar que la empresa ACASA. propone brindar el servicio con una sola unidad».*

En la normalidad de los casos, de manera inmediata a su presentación (ad portas), la plica presentada por la empresa ACASA, hubiera sido descalificada; pero resulta que, sorprendentemente no sólo no es descalificada, sino que además, fue la que resultó ganadora de la operación del servicio y eso fue así, porque **fuera de toda lógica y en etapas donde las reformas no son procedentes, la Dirección Técnica modificó los términos del procedimiento para la determinación del permisionario**, en franco perjuicio para los restantes proponentes; la situación se agrava pues sin cuestionamiento alguno (salvo los tres votos disidentes), el Informe Técnico, con sus argumentos, conclusiones y recomendaciones, **es avalado** en su totalidad por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, otorgando a través del Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024, la operación de la Ruta No. 000descrita como; «000», a la empresa ACASA.

En línea con lo expuesto, y como argumento que soporta nuestro análisis, conviene traer a colación en el presente acto resolutivo, el razonamiento esbozado por el Director, Gilbert Ureña Fonseca, en su Recurso de Revisión interpuesto contra el Artículo 3.8.1 de la Sesión Ordinaria 10-2024 del 08 de marzo de 2024 (originalmente en esa Sesión se había adjudicado el permiso de operación de la Ruta No. 000 a la empresa por la empresa ACASA); manifiesta, en lo conducente:

*“****5****. (…)*

***6****. Entonces no me explico, que si existe una mejor oferta, para encargar la operación del servicio 000- 000), (sic) en la que confluye o coincide, no sólo lo dispuesto por el artículo 8 del Reglamento para otorgamiento de permisos, sino además los requisitos señalados por la Sala Constitucional, todo esto amarrado con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 3503 (esto último desarrollado y expuesto en su informe, por la Dirección de Asuntos Jurídicos), se vaya a adjudicar una oferta, que previamente debió ser excluida del concurso, dado que, ni siquiera cumplió con los requisitos operativos en cuanto a flota, exigidos en la invitación y que deben ser observados y respetados por la misma administración, pues no ha habido en relación con la ruta 000, hasta este momento, cambios en los esquemas operativos mediante acuerdo de esta junta directiva. Por todo lo señalado en los puntos anteriores, no tiene justificación esta Junta Directiva para no adjudicar el servicio a la mejor oferta y sobre todo al haberse tenido que descalificar la oferta de ACASA.*

***7.*** *Pero decantarse la mayoría por una oferta, que no cumple con el requisito de ofrecer dos unidades, sino derivar una de otra flota (de la ruta 000), lo que la convierte en ilegible, es también una violación a lo actuado por nuestra junta directiva en otros casos.* (El resaltado no es del original)

***8****. (…)*

Los argumentos del Director Ureña Fonseca, son claros, contundentes y más importante aún, se soportan sobre fundamento jurídico aplicable y vigente, con lo que se demuestra una vez más, que el acto impugnado se aleja de ser conforme con el ordenamiento; este Tribunal coincide plenamente con dichos argumentos.

Ahora bien;de la lectura de los alegatos de descargo invocados por el representante de la empresa ACASA, precisa retomar, en lo conducente, lo considerado por dicha empresa, en el aparte número *«ocho, nueve, diez, once y doce»* de su libelo, en el que se refiere al Esquema Operativo de la Ruta No. 000, indicando, sobre el particular, lo siguiente: «(…) *El sistema operativo debe actualizarse, para evitar que el servicio se vuelva ruinoso y no cubra los costos de operación que el servicio»*

Pareciera que dicho argumento también prevaleció en la Dirección Técnica, porque al final, en su Informe, se decanta por recomendar la oferta presentada por dicha empresa, para que sea seleccionada por la Junta Directiva, como operadora en calidad de permisionaria de la Ruta No. 000.

Lo cierto es que, independientemente de la obsolescencia del Esquema Operativo, éste es un acto administrativo perfecto, válido, eficaz y vigente, lo cual implica que su acatamiento es obligatorio y no es entendible, menos aún procedente, **modificar de manera arbitraria e intempestiva** las condiciones y requisitos de un procedimiento de selección, máxime cuando dicha modificación se concreta en contraposición con el ordenamiento jurídico y en contra además, de lo que el mismo Informe Técnico consigna, al describir la metodología a utilizar en el análisis que se realiza a través de dicho Informe.

En esa línea, en caso que, efectivamente resulte necesario actualizar el Esquema Operativo de la Ruta No. 000, la Dirección Técnica debe iniciar los estudios pertinentes para determinar cuál es el Esquema Operativo que se debe aplicar para la operación de dicha ruta, para posteriormente, someterlo a conocimiento y aprobación de la Junta Directiva, pues por el principio del paralelismo de las formas, un acto administrativo solo puede ser modificado o suprimido, por el mismo órgano que lo dictó, y observando el mismo procedimiento para su dictado; en lenguaje coloquial, *«las cosas se deshacen como se hacen».*

**5.3.2. Prohibición establecida en el Artículo 11) de la Ley No. 3503, *«Ley Reguladora Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores»***

La plica presentada por la empresa TIGSA, justamente fue descalificada en el Informe Técnico emitido por la Dirección Técnica (que como ya sabemos, por mayoría en la votación, fue acogido en su totalidad por la Junta Directiva), aduciendo roces de dicha empresa, con la disposición contenida en el artículo 11 de la Ley No. 3503.

Como se indicó supra, dicho artículo alude a la prohibición para que una misma persona que sea dueña de más de dos empresas, o socia mayoritaria de más de tres empresas, operen diferentes rutas. A texto expreso, señala el referido artículo:

*“Artículo 11.- Una misma persona no podrá ser dueña de más de dos empresas, ni socio mayoritario de más de tres empresas que operen en diferentes rutas. Queda prohibido otorgar concesiones o permisos a personas o empresas afiliadas, subsidiarias, intermedias, o en cualquier forma ligadas a otro concesionario; si se violare la prohibición establecida en este artículo, los respectivos permisos o concesiones serán cancelados. La calificación la hará el Ministerio de Transportes”.*

Mediante un análisis laxo y curiosamente aplicado únicamente a la oferta propuesta por TIGSA., la Dirección Técnica en su Informe Técnico, destaca en el acápite 6.3.2, todas las bondades que presenta la oferta propuesta por dicha empresa e indica además que dichos aspectos son positivos en beneficio de los usuarios; no obstante, en las cuatro últimas líneas de dicho acápite indica que: «*(…) sin embargo es importante indicar en esta propuesta que actualmente la empresa 000 actualmente (sic) tiene asignada la operación de dos rutas por lo que en caso de asignarse una tercera empresa podría ir en contra de lo que establece el artículo 11 de la Ley 3503».*

De la lectura y análisis del expediente administrativo se desprende que TIGSA., propuso en su oferta, una alternativa de integración y fusión operativa de la Ruta No. 000, dentro de la Ruta No. 000, que en la actualidad opera su representada en calidad de concesionario, manteniendo los términos establecidos en la invitación; dicha propuesta únicamente fue mencionada en el Informe Técnico sin establecer respecto de sus alcances un análisis detallado que determine la viabilidad técnica de dicha propuesta para que, con base en dicho análisis fuera también posible determinar de forma razonada y fundamentada, la aplicación del referido artículo 11 de la Ley No. 3503 a la oferta presentada por la recurrente.

No corresponde a este Tribunal entrar a valorar si la propuesta de integración planteada por TIGSA, es viable o no, pues por las competencias que le fueron encomendadas, su función se circunscribe en ser un contralor de legalidad únicamente, sin realizar análisis o valoraciones que por su naturaleza, corresponde desarrollarlos únicamente a la Administración Activa; en esa misma línea tampoco corresponde a este Tribunal, emitir criterio respecto de la aplicación de la prohibición expresa tutelada en el citado artículo 11 de la Ley No. 3503 a la recurrente.

En ese mismo contexto, tampoco es competencia de la Dirección Técnica, incluir dentro de su Informe Técnico, la emisión de criterios jurídicos formulados por sus funcionarios (dicho informe fue rubricado por funcionarios de la Dirección Técnica, únicamente) dilucidando desde la óptica jurídica, distintas situaciones sobre las cuales, posteriormente la Junta Directiva tomaría decisiones, pues sus funcionarios no tienen el conocimiento, ni el perfil profesional para emitir criterios de esa naturaleza; peor, aún, carecen de la competencia para hacerlo, exponiendo desde ese momento a la invalidez, cualquier acto administrativo que se emita, sustentándose sobre dicho criterio.

El escenario antes descrito se presentó en la especie, pues la Dirección Técnica, en una clara **extralimitación de competencias**, incluyó, dentro de su Informe Técnico, un criterio jurídico relacionado con la aplicación de la prohibición establecida, que no fue elaborado ni avalado por la Dirección de Asuntos Jurídico de dicho Consejo, y siendo que corresponde a dicha dependencia la emisión de criterios con alcances jurídicos, el emitido por la Dirección Técnica, podría tener cuestionada su validez; máxime, como se expuso supra, que, dicho Informe es el fundamento que da origen al acuerdo impugnado, y siguiendo el aforismo de que *«lo accesorio sigue a su original»,* si el Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 tiene vicios de nulidad, consecuentemente, los actos que guarden relación o se vinculen con dicho Acuerdo que, además, ya surtió efectos jurídicos, tienen también un vicio de validez considerable.

En otro orden, y como se indicó supra, llama la atención que, en el Informe Técnico, al único análisis de oferta al cual se le valora la prohibición contenida en el artículo 11 de repetida cita, es a la presentada por la empresa TIGSA, omitiendo verificar el estado de las restantes empresas de frente al citado numeral; lo cual, según criterio de este Tribunal, refleja un **quebranto al principio de igualdad**, situación que a todas luces, incrementa las irregularidades de dicho Informe, mismas que replican en el acto impugnado sometido al conocimiento de este Tribunal.

**5.3.3. Existencia de Corredor Común**

En la fotocopia del Informe Técnico contenido en el Oficio No. CTP-DT-DIC-INF-0522-2023 de repetida cita, el cual, a solicitud de este Tribunal, se adjunta a la Certificación No. SDA/CTP-24-06-0058, emitida por la Secretaría de Actas del Consejo de Transporte Público, se analiza también la existencia del corredor común de las rutas, visto este aspecto como uno de los **requisitos fundamentales** a cumplir, en el procedimiento de determinación del permisionario encargado de la operación de cualquier ruta; lo anterior, de conformidad con el referido artículo 8 del Decreto Ejecutivo No. 34992-MOPT de repetida cita, el cual, lo conducente señala: «*Tendrán prioridad los concesionarios que además de reunir los requisitos antes citados, compartan la mayor parte del corredor común de la ruta, cuando así lo determinen los estudios técnicos correspondientes».*

En la especie, y como se indicó supra, la Dirección Técnica en el referido Informe, analiza el corredor común de las rutas concesionadas a las empresas oferentes, mostrándose en dicho análisis, la interacción de la Ruta No. 000, con las Rutas No. 000, concesionada a la empresa ACASA y con las Rutas No. 000 y No. 000, concesionadas a la empresa TIGSA.

En el caso de la Ruta No. 000 antes citada, se indica en el referido Informe, que ésta comparte corredor común con la Ruta No. 000 y toma como punto de inicio San José centro y hasta el cruce entrada al puente de la Amistad, **para una distancia de aproximadamente 157 kilómetros.**

Por su parte, señala la Dirección Técnica en su Informe que, el recorrido de las Rutas No. 000-000, comparten corredor común, desde el centro de SJ hasta el cruce de BH, **para una distancia aproximada de 174 kilómetros.**

Siendo que en la especie no se está en presencia de un hecho que se tenga que analizar, menos interpretar, pues pese que todas las rutas antes mencionadas comparten corredor común con la Ruta No. 000, es evidente que las que fueron concesionadas a la recurrente, tienen más kilómetros de interacción.

Por lo expuesto y dada la claridad del criterio técnico sobre el particular, este Tribunal no emitirá análisis sobre el particular.

**5.3.4. Audiencia a las Organizaciones Comunales**

Mediante el Artículo 2.1.4 de la Sesión Ordinaria 12-2024 del 05 de abril de 2024, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, conoció el Recurso de Revisión presentado por el Director Gilberth Ureña Fonseca, representante de los taxistas en dicha Junta Directiva, en contra de la firmeza del Acuerdo 3.8.1 de la Sesión Ordinaria 10-2024, la cual adjudicaba la operación de la Ruta No. 000 a la empresa ACASA., se supeditó dicha firmeza a que, en el plazo de 10 días hábiles se sometiera a consulta de las organizaciones comunales, los alcances del Informe Técnico contenido en el oficio No. CTP-DT-INF-0522-2023, emitido por la Dirección Técnica.

De la parte considerativa del Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024 y ante consulta realizada por el Lic. Carlos Ávila Arquín, el Director Esteban Hernández, manifestó que en dichas audiencias se evidenció que las comunidades han insistido en que requieren un servicio de calidad y que su interés es que ese servicio se preste con dos unidades, tal como lo establece el Esquema Operativo aprobado para la Ruta No. 000. Indicó además, el señor Hernández que en las comunidades prevalece la falta de confianza sobre la empresa recomendada por la Dirección Técnica para que opere la referida Ruta.

No obstante, pese a las manifestaciones y requerimientos de las comunidades, la Junta Directiva, en votación dividida, mediante el Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 aprueba en su totalidad el Informe contenido en el oficio No. CTP-DT-INF-0522-2023, emitido por la Dirección Técnica, el cual pasa a ser parte integral de dicho acto administrativo.

Es decir, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público hizo caso omiso de lo peticionado por los usuarios, desconociendo u obviando que, en última instancia, es precisamente el usuario el receptor principal de los servicios públicos y por tanto, su voz **si** es esencial y debe ser escuchada.

Es decir, el fin último y principal de la Administración Pública, es la consecución del interés público, lo cual se logra mediante la satisfacción de las necesidades de los usuarios.

Bajo esa línea de pensamiento, precisa en la especie retomar los alcances del ordinal 4 de la Ley General de la Administración Pública, el cual identifica claramente el objetivo de la actividad de los entes públicos. A texto expreso dispone la norma en mención, lo siguiente:

*“Artículo 4º.-La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios”* (El resaltado no es del original)

Se desprende de la norma transcrita que, de previo a que la Administración destine u oriente sus recursos para la satisfacción de los intereses de los usuarios, es indispensable que determine en primera instancia, las necesidades que en éste prevalecen y de esa forma orientar su accionar en la satisfacción de dichas necesidades; claramente ese era el objetivo que se perseguía a través de la celebración de audiencias con las comunidades; conocer de manera directa, las necesidades de los usuarios de la Ruta No. 000; determinar, a partir de las manifestaciones de las comunidades, las falencias que durante décadas se han presentado en el servicio que se presta en dicha ruta y con base en ello, analizar dichos argumentos y quejas y considerarlos en la toma de las decisiones, siempre en beneficio de los usuarios, máxime cuando sus peticiones se ajustan al ordenamiento jurídico, como en la especie aconteció, pues lo que requerían los usuarios de la Ruta No. 000, es que en dicha ruta se prestara el servicio con dos unidades, coincidiendo plenamente con lo que sobre el particular establece el Esquema Operativo debidamente aprobado.

Las audiencias con las comunidades no deben concebirse desde ningún punto de vista como un requisito de poca relevancia; menos asumir que es una mera formalidad, minimizando las resultas que a partir de éstas se obtengan, pues como se expuso, en última instancia es el usuario quien conoce de manera directa la realidad que impera en su comunidad y en esa línea tiene el derecho de formar parte de la toma de decisiones que solucionen y solventen sus necesidades, en el entendido que dicha solución es compatible con el ordenamiento jurídico como en la especie aconteció.

**6. Nulidad Absoluta alegada en contra del Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024.**

El acuerdo impugnado contenido en el Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, otorgó a la empresa ACASA, la operación del servicio de transporte público sobre la Ruta No. 000, amparado en el Informe Técnico contenido en el oficio No. CTP-DT-INF-0522-2023, emitido por la Dirección Técnica.

Alega la parte recurrente que el dictado del referido acto administrativo adolece de serios vicios en sus elementos constitutivos, tanto en los sustanciales como en los formales.

En línea con lo expuesto, precisa traer a colación uno de los principios rectores del accionar de la Administración Pública, teniendo en consideración que su inobservancia implica de manera inmediata, la invalidez del acto administrativo que ésta dicte o emita. En este contexto el principio de legalidad es el que conmina a la Administración a actuar conforme el ordenamiento jurídico, sometiendo sus actuaciones a las prescripciones dadas por la ley.

Conforme lo expuesto conviene en la especie retomar, en lo atinente, los alcances de la Resolución No. TAT-2813-2015 de las 11:30 horas del 20 de noviembre de 2015, emitida por este Tribunal Administrativo de Transporte, la cual, al analizar la nulidad alegada, invoca el principio de legalidad, esbozando sobre dicho principio lo siguiente:

*“1. Del Principio de Legalidad*

*La Administración Pública está sometida al Principio de Legalidad conforme lo establecido en el Artículo 11 de la Constitución Política y el Artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 de 1978. Este principio constituye la base fundamental que define y delimita la actuación de los órganos de la Administración y por ende de los concesionarios y permisionarios del servicio público cedido por el Estado.*

*La Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, en su sentencia No. 2001-02493 de las dieciséis horas, con veinticinco minutos, del veintisiete de marzo del dos mil uno, respecto del Principio de Legalidad, manifestó:*

*“II.- Sobre el principio de legalidad: El principio de legalidad que se consagra en el artículo 11 de nuestra Constitución Política, significa que* ***los actos y comportamientos de la Administración deben estar regulados por norma escrita,*** *lo que significa desde luego, el sometimiento a la Constitución y a la ley, preferentemente, y en general a todas las normas del ordenamiento jurídico, o sea, lo que se conoce como el principio de juridicidad de la Administración,* ***el cual significa que las instituciones públicas solamente pueden actuar en la medida en la que se encuentren apoderadas para hacerlo por el mismo ordenamiento y normalmente a texto expreso, en consecuencia solo le es permitido lo que esté constitucionalmente y legalmente autorizado en forma expresa y todo lo que no les esté autorizado les está vedado.” (Lo resaltado no es del original)***

*El principio de legalidad constituye pues el marco de acción o actuación al cual se encuentra sujeto todo funcionario público y de no ajustarse a éste sus actos son nulos.”*

En la especie, se tiene que la Junta Directiva mediante el Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024, aprobó en todos sus extremos, el Informe Técnico contenido en el oficio No. CTP-DT-INF-0522-2023 de repetida cita, emitido por la Dirección Técnica, y en el que se recomendó otorgar la operación de la Ruta No. 000, a la empresa ACASA, bajo la modalidad de permiso basados en el análisis técnico- legal, la interacción de corredor común, la anuencia a brindar el esquema de horarios y permitiendo brindar el servicio con una única unidad.

Ya este Tribunal en demasía se ha referido a la falencia detectada en la modificación que de **manera arbitraria, intempestiva y en franca desigualdad, implementó la Dirección Técnica** a las condiciones y requisitos establecidos en las invitaciones cursadas a las empresas interesadas en participar en la selección del operador de la referida ruta, violentando de manera grosera el ordenamiento jurídico pues tal modificación, además de materializarse en una etapa (análisis de las ofertas) donde ya no resulta ni conveniente ni procedente su implementación, **se desarrolló en franca desigualdad respecto de los oferentes que participaron en el procedimiento de selección.**

Disminuir la flota óptima establecida en el Esquema Operativo debidamente aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, el cual se encuentre vigente, sin que previo a ello se hubiera desarrollado un análisis técnico, jurídico y financiero que determinara la conveniencia y necesidad de proceder con dicha modificación, definitivamente genera un vicio de tal magnitud que impide la realización de los fines por los cuales el acto fue emitido; el asunto se agrava porque al haberse aprobado el Esquema Operativo mediante acuerdo de la Junta Directiva, la única forma posible de modificarlo, es a través de un acto administrativo de igual naturaleza y ese procedimiento no se observó.

Se entiende que la Administración Pública, a tenor de los artículos 15 y 16 de la Ley General de Administración Pública, por su potestad de imperio, está facultada para emitir actos discrecionales amparados en las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia; no obstante, lo anterior no implica que por su naturaleza de discrecionalidad, no estén sujetos al control de legalidad y por tal razón la motivación de dichos actos, juega un papel trascedente al punto que su ausencia, vicia el acto de nulidad absoluta.

En el caso en cuestión se refleja el escenario antes descrito, pues la Junta Directiva aprobó un Informe Técnico mediante el cual se modificaron requisitos establecidos en un acto perfecto, válido y eficaz, sin que para ello mediare más que las consideraciones de la Dirección Técnica; es decir, no se indica ni se desprende del Informe Técnico las razones de hecho ni de derecho que respalden que en la etapa de análisis la referida Dirección, se modificaran las condiciones establecidas puntualmente en lo que atañe a la flota óptima, disminuyendo la cantidad de unidades pues de requerir dos unidades dispuso que el servicio podía ser brindado con una sola unidad, contrariando lo que sobre el particular dispone el Esquema Operativo y viciando el acto por falta de motivación, siendo ésta uno de los elementos formales constitutivos del acto administrativo, cuya ausencia le ocasiona un vicio de nulidad absoluta.

En línea con lo expuesto, precisa retomar, en lo que interesa, los alcances del ordinal 158 de la Ley General de Administración Pública, el cual a texto expreso señala:

*Artículo 158.-*

*1.* ***La falta o defecto de algún requisito del acto administrativo****, expresa o implícitamente exigido por el ordenamiento jurídico constituirá un vicio de éste.*

*2. Será inválido el acto sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico.*

Respecto de la motivación como elemento formal del acto administrativo, nuestra Sala Constitucional ha indicado:

*“El concepto mismo de motivación desde la perspectiva constitucional no puede ser asimilado a los simples requisitos de forma, por faltar en éstos y ser esencial en aquélla el significado, sentido o intención justificativa de toda motivación con relevancia jurídica. De esta manera, la motivación del acto administrativo como discurso justificativo de una decisión, se presenta más próxima a la motivación de la sentencia de lo que pudiera pensarse. Así, la justificación de una decisión conduce a justificar su contenido, lo cual permite desligar la motivación de "los motivos" (elemento del acto). Aunque por supuesto la motivación de la sentencia y la del acto administrativo difieren profundamente, se trata de una diferencia que no tiene mayor relevancia en lo que se refiere a las condiciones de ejercicio de cada tipo de poder jurídico, en un Estado democrático de derecho que pretenda realizar una sociedad democrática. La motivación del acto administrativo implica entonces que el mismo debe contener al menos la sucinta referencia a hechos y fundamentos de derecho, habida cuenta que el administrado necesariamente debe conocer las acciones u omisiones por las cuales ha de ser sancionado o simplemente se le deniega una gestión que pueda afectar la esfera de sus intereses legítimos o incluso de sus derechos subjetivos y la normativa que se le aplica.” (****Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia. Voto Nº 07390 de las 15:28 Hrs. del 22 de julio del 2003) (El subrayado no es del original)***

De lo anterior se desprende con total claridad, que la falta de motivación del acto administrativo, genera su nulidad absoluta.

El vicio de nulidad se replica, en otro de los aspectos contenidos en el Informe, el cual precisamente constituye el motivo que descalifica a la oferta presentada por la empresa TIGSA.

Tal como se expuso en el cuadro fáctico desarrollado en el presente acto resolutivo, en el Informe Técnico elaborado por la Dirección Técnica se incluye el análisis de los aspectos legales a considerar para la determinación del permisionario de la Ruta No. 000, incluyendo dentro de dicho análisis, lo establecido en el artículo 11 de la Ley No. 3503, en el cual se regula la prohibición para que una misma persona que sea dueña de más de dos empresas, o socia mayoritaria de más de tres empresas, operen diferentes rutas; se desprende de dicho Informe que, de adjudicar la operación de la Ruta a la recurrente, se corre el riesgo de trasgredir el referido numeral, toda vez que TIGSA, en la actualidad, tiene asignada la operación de dos rutas.

En ese sentido se reitera que no corresponde a este Tribunal, determinar la procedencia jurídica de dicho criterio, máxime si se toma en consideración que dicho criterio no fue elaborado por la dependencia del Consejo de Transporte Público que ostenta de la competencia para emitir actos de esa naturaleza; y es ahí donde precisamente se genera otro vicio de nulidad del acto impugnado, porque la Dirección Técnica, al emitir en su Informe (forma parte integral del artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024) un análisis jurídico, extralimita sus competencias, invadiendo en consecuencia la esfera competencial de la Dirección de Asuntos Jurídicos que, según se desprende de su oficio No. CTP-DE-AJ-OF-0828-2024**, no emitió pronunciamiento sobre el particular**.

Pero aunado a lo expuesto, el Informe Técnico en el aspecto que nos ocupa, también carece de motivación, porque no se refleja en éste, los parámetros o indicadores utilizados para determinar que, a la oferta presentada por la empresa recurrente, le aplica el postulado contenido en el citado numeral; es decir, se echa de menos en dicho acto, los fundamentos de hecho y de derecho que justifican y sostienen su emisión.

Por las razones antes apuntadas y conforme el análisis desarrollado por este Tribunal, el cual se ampara en el fundamento jurídico aplicable, es posible concluir que el acto administrativo emitido por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, a través del Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, generándose en consecuencia la nulidad de todos los actos vinculados con el principal.

**7.Incidente de Suspensión del Acto:**

Con base en los argumentos antes esbozados y habiéndose detectado vicios de nulidad absoluta en el acto administrativo emitido por la Junta Directiva del Consejo de Trasporte Público, a través del dictado del Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09 de mayo de 2024, y los efectos que ésta genera, carece de interés actual para este Tribunal, entrar a conocer el Incidente de Suspensión del referido acto administrativo interpuesto por la empresa recurrente.

**8. Sobre las Coadyuvancias presentadas por** **la** **ADIE, FUCPN y la CNADC:**

El artículo 13 del Código Procesal Contencioso Administrativo, regula la figura de la coadyuvancia, estableciendo básicamente la posibilidad de intervenir en el proceso quien ostente sobre éste un interés indirecto y además, delimitando las condiciones en las que intervendría.

Dispone la referida norma:

***“ARTÍCULO 13.-***

***1)*** *Podrá intervenir como coadyuvante de cualquiera de las partes, el que tenga interés indirecto en el objeto del proceso; para ello, podrá apersonarse en cualquier estado de este, sin retroacción de términos.*

***2)*** *El coadyuvante no podrá pedir nada para sí, ni podrá cambiar la pretensión a la que coadyuva; pero podrá hacer todas las alegaciones de hecho y derecho, así como usar todos los recursos y medios procedimentales para hacer valer su interés, excepto en lo que perjudique al coadyuvado.”*

Al amparo de dicho numeral, la **ADIE, FUCPN y la CNADC**, mediante escrito recibido en este Tribunal el 21 de junio de 2024, se apersonan a través de sus representantes, como coadyuvantes activos de la empresa TIGSA, quien figura como recurrente en el presente asunto.

Invocan su interés legítimo, alegando haber sido tomados en cuenta por el Consejo de Transporte Público, en la audiencia pública celebrada y en la que participaron funcionarios de la Dirección Técnica de dicho Órgano, representantes de la Junta Directiva y representantes de las comunidades; el objetivo de dicha audiencia (cuya celebración fue ordenada por la misma Junta Directiva), era someter al conocimiento de los usuarios, los alcances del Informe Técnico contenido en el oficio No. CTP-DT-INF-0522-2024, de previo a declarar la firmeza del acto de adjudicación a través del cual se le otorgó a la empresa ACASA, la operación de la Ruta No. 000, bajo la modalidad del permiso en precario.

En todo momento solicitaron a la Administración, se mantuviera la flota óptima de la Ruta, en dos unidades, sin embargo, tanto la Junta Directiva como la Dirección Técnica, hicieron caso omiso del clamor de la comunidad.

Conforme el interés legítimo incuestionable y demostrado, se tienen por aceptadas las coadyuvancias planteadas ante este Tribunal.

**POR TANTO**

**I.-** Se acoge y declara **con lugar**, por el fondo, el Recurso de Apelación Directo interpuesto por **TIGSA**, cédula jurídica número 000, representada por la señora **FAG**, cédula de identidad 000, en su condición de Presidente con facultades de Apoderada Generalísima sin límite de suma, en contra del **Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 de 09 de mayo de 2024**, emitido por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, y en consecuencia se **ANULA** el Acto administrativo contenido en dicho Artículo.

**II**.- Se retrotraen, los efectos del acto administrativo contenido en el **Artículo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 de 09 de mayo de 2024**, descrito de forma reiterada en el presente acto resolutivo, al momento del conocimiento y recomendación ante la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, de las plicas presentadas por los oferentes, con ocasión de las invitaciones cursadas por la Dirección Técnica de dicho Consejo, el 30 de agosto de 2023, para la escogencia del operador del servicio, bajo la modalidad del permiso en precario, de la referida Ruta No. 000.

**III**.- Se rechaza la solicitud de medida cautelar por las razones expuestas en esta resolución.

**IV**.- Se aceptan las coadyuvancias activas presentadas por la **ADIE, FUCPN y la CNADC**, a través de sus representantes.

**V.-** De conformidad con las disposiciones del artículo 16 de la Ley No. 7969, rectora en la materia, se recuerda que los fallos de este Tribunal son de acatamiento inmediato estricto y obligatorio.

**VI.** Por carecer la presente resolución de ulterior recurso en sede administrativa, de conformidad con los artículos 16 y 22, inciso c), de la Ley 7969, *se da por agotada la vía administrativa*.

.

***NOTIFÍQUESE***

Lic. Ronald Muñoz Corea

**Presidente**

Licda. Maricela Villegas Herrera Licda. María Susana López Rivera

**Jueza Jueza**