RESOLUCIÓN MINISTERIAL Nº 114

La Paz, 04 MAY 2015

VISTOS: el recurso jerárquico planteado por Carlos Agramont Salinas, en representación de la Empresa Ferroviaria Andina S.A. – FCA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 234/2014 de 25 de noviembre de 2014, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes.

CONSIDERANDO: que el recurso jerárquico de referencia tuvo origen en los siguientes antecedentes:

1. El 15 de agosto de 2014, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes emitió la Nota ATT-DTR-N LP 381/2014 mediante la cual comunicó a la Empresa Ferroviaria Andina S.A. lo siguiente: **i)** Para el Ramal Potosí-Sucre (El Tejar), el 11 de diciembre de 2012, se notificó a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT con el Auto Constitucional 0849/2012-CA, de 12 de noviembre de 2012, por el cual se dispone la admisión del Recurso Directo de Nulidad en contra de la parte resolutiva segunda y tercera de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0089/2012 de 27 de marzo de 2012. Por lo que en mérito a lo dispuesto en el numeral 3 de la parte dispositiva del mencionado Auto Constitucional queda suspendida la competencia de la ATT, no pudiendo emitir pronunciamiento alguno en relación al caso concreto; y **ii)** Para el ramal Cochabamba-Aiquile, el Informe Técnico ATT-DTR-INF TEC 0158/2013 de 19 de junio de 2013, concluye que la compensación no es procedente, toda vez que el Convenio Complementario a los Contratos de Concesión y Licencia a favor de la empresa Ferroviaria Andina S.A., ya no se encuentra vigente (fojas 64).

2. El 2 de septiembre de 2014, Carlos Agramont Salinas, en representación de Empresa Ferroviaria Andina S.A., interpuso recurso de revocatoria en contra del segundo punto de la Nota ATT-DTR-N LP 381/2014, argumentando lo siguiente (fojas 43 a 44):

i) La Clausula Novena, inciso c) del Contrato de Concesión y Licencia suscrito por el operador establece: "El Poder Ejecutivo podrá disponer la modificación de las características del Servicio de Transporte de Pasajeros, requerir la prestación de uno o más servicios adicionales o la aplicación de una tarifa diferente a la propuesta por el Concesionario. En estos casos, de comprobarse que los ingresos provenientes de la prestación del Servicio de Transporte de Pasajeros con las modificaciones exigidas por el Poder Ejecutivo, no permiten al Concesionario cubrir los costos del mencionado servicio calculados de acuerdo a los criterios establecidos en el mismo Contrato, el Concesionario tendrá derecho a una compensación por la diferencia entre los ingresos derivados de la efectiva prestación de tal servicio y los costos que el mismo genere …".

La prueba aportada evidencia que los ingresos provenientes de la prestación del Servicio de Pasajeros entre Cochabamba y Aiquile, no cubren los costos del mismo, por lo que de acuerdo a lo previsto en la citada Clausula, el operador tiene derecho a una compensación, por la diferencia entre los ingresos derivados de la efectiva prestación del servicio y los costos que éste genera.

ii) La prestación del servicio fue determinada por Decreto Supremo Nº 27557, el cual no fue derogado, por lo que corresponde la aplicación de la Clausula 9, inciso c) del Contrato de Concesión respecto a la procedencia de las compensaciones.

iii) En fecha 30 de noviembre de 2004 se suscribió el Acuerdo Modificatorio al Convenio Complementario suscrito el 27 de mayo de 2004 entre la ex Superintendencia de Transportes y la Empresa Ferroviaria Andina S.A., con la finalidad de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto Supremo Nº 27557.

Por Resoluciones Administrativas 0032/2000, 0074/2001 y 0069/2002, de 3 de agosto de 2000, 30 de octubre de 2001 y 9 de agosto de 2002, respectivamente, se dispuso la suspensión del servicio en la ruta Oruro-Cochabamba-Aiquile, disponiendo la desvinculación

del citado ramal del Contrato de Licencia.

Mediante Decreto Supremo Nº 27031 de 8 de mayo de 2003, que modificó el Decreto Supremo Nº 26786 de 13 de septiembre de 2002, se dispuso la revinculación del mencionado ramal de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 3.3. del Convenio, el cual establece una vigencia del Contrato de 5 años a partir de la rehabilitación del ramal, por lo que el Convenio habría fenecido el año 2008. Estando en vigencia el Convenio Complementario se emitió el Decreto Supremo Nº 27557 de 4 de junio de 2004, que dispuso la suspensión de los trabajos de habilitación y estableció que regía desde el 30 de noviembre de 2004 hasta que se cumpla el plazo establecido en el numeral 3.1 del Convenio Complementario; es decir, 5 años a partir de la primera habilitación efectuada en septiembre de 2003. Habiéndose operado la tácita reconducción establecida en la legislación, ya que se continúa prestando el servicio.

iv) La doctrina establece que si el ordenamiento jurídico atribuye a la administración la potestad de introducir modificaciones en forma unilateral a lo pactado en los contratos administrativos, puede razonablemente ejercer ese poder, dentro del marco del ordenamiento y a condición de que no se altere la finalidad del contrato ni las obligaciones esenciales y que se efectúe la pertinente compensación económica necesaria para mantener el equilibrio financiero del contrato.

v) El principio de la seguridad jurídica conlleva el principio de conservación de la norma.

3. El 25 de noviembre de 2014, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes emitió la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 234//2014, a través de la cual rechazó el recurso de revocatoria parcial interpuesto por Carlos Agramont Salinas, en representación de la Empresa Ferroviaria Andina S.A., en contra del segundo punto de la Nota ATT-DTR-N LP 381/2014, determinación adoptada en consideración a los siguientes criterios (fojas 6 a 12):

i) La documentación presentada como prueba no puede ser evaluada por su improcedencia, ya que el Convenio Complementario a los Contratos de Concesión y Licencia tenía una vigencia de 5 años a partir de la rehabilitación del ramal en cuestión, llegando a su conclusión el 21 de octubre de 2009, situación que fue puesta en conocimiento de la Empresa Ferroviaria Andina S.A. mediante Nota ATT 03134 DTTR 0267/2009 de 20 de octubre de 2009, aclarando que la empresa debe continuar prestando el servicio en dicho ramal sin compensación, tomando en cuenta lo establecido en el inciso f) del numeral 8.5 del Contrato de Concesión. La citada Nota no tuvo respuesta del recurrente por lo que se entiende que aceptó la misma, es decir, prestar el servicio sin compensación.

ii) El Acuerdo Modificatorio al Convenio Complementario entre la Superintendencia de Transportes y la Empresa Ferroviaria Andina S.A. fue suscrito en cumplimiento al Decreto Supremo Nº 27557, estableciendo en su Cláusula Cuarta que regirá desde la suscripción y hasta que se cumpla el plazo establecido en el numeral 3.1. del Convenio Complementario, por lo que se evidencia que venció el 21 de octubre de 2009.

iii) La empresa recurrente sólo realizó una relación de hechos, indicando que en cumplimiento al Convenio se rehabilitó el tramo entre Oruro y Cochabamba en la gestión 2003 y no así el tramo Cochabamba-Aiquile.

Así se tiene que, la Resolución Administrativa Nº 0032/2000 de 3 de agosto de 2000, autorizó la suspensión definitiva del servicio desde Oruro hasta Aiquile, quedando desvinculado, estableciendo que la empresa debía restituir la totalidad del ramal al Estado. Ante la falta de entrega se emitió la Resolución Administrativa Nº 0069/2002 de 9 de agosto de 2002 que conminó a FCA S.A. a realizar los trabajos de mantenimiento pendientes y en su defecto aplicar la Clausula Décimo Segunda del Contrato de Licencia mandando a ejecutar dichas tareas con cargo a la garantía de buen uso de bienes. El 8 de mayo de 2003 se emitió el Decreto Supremo Nº 27031 aclarando que la empresa no podrá exigir compensaciones o indemnizaciones adicionales en el tramo.

El 7 de junio de 2003 se suscribió el Convenio Complementario determinado la revinculación

del tramo, cuya vigencia se estableció en 5 años a partir de la rehabilitación del ramal. A su vez, el 27 de mayo de 2003 se firmó un nuevo Convenio Modificatorio al Convenio Complementario, ratificando el plazo de revinculación establecido en 5 años; por lo que a partir del cumplimiento de ese plazo el tramo vuelve a quedar desvinculado; por lo tanto sin compensación alguna.

4. El 19 de diciembre de 2014, Carlos Agramont Salinas, en representación de la Empresa Ferroviaria Andina S.A., interpuso recurso jerárquico en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 234/2014, reiterando los argumentos expuestos en su recurso de revocatoria y añadiendo los siguientes (fojas 2 a 3 vuelta):

i) El regulador menciona la Cláusula Octava, numeral 8.5 inciso f) del Contrato de Concesión que establece: "(...) Aún cuando el Superintendente de Transportes haya otorgado la compensación mencionada en el inciso e) para evitar la suspensión, el mismo podrá a su sólo criterio, a partir de los ciento ochenta días, contados desde la puesta en vigencia de la compensación, la restitución del Servicio Público Ferroviario sin compensación"(sic). Esta Cláusula le otorga a la Autoridad la facultad de restituir el servicio en bien de los usuarios.

ii) El servicio no fue interrumpido en ningún momento, por lo que no puede hablarse de restitución alguna, ya que fue prestado en forma continua desde su puesta en vigencia.

5. A través de Auto RJ/AR-112/2014 de 29 de diciembre de 2014, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda admitió y radicó el recurso jerárquico planteado por Carlos Agramont Salinas, en representación de la Empresa Ferroviaria Andina S.A., en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 234/2014 de 25 de noviembre de 2014, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (fojas 78).

CONSIDERANDO: que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ Nº 360/2015 de 30 de abril de 2015, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis del recurso jerárquico que ahora se examina, recomendó la emisión de Resolución Ministerial por medio de la cual se rechace el recurso jerárquico planteado por Carlos Agramont Salinas, en representación de la Empresa Ferroviaria Andina S.A., en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 234/2014, en consecuencia, se la confirme totalmente.

CONSIDERANDO: que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ Nº 360/2015, se tienen las siguientes conclusiones:

1. El artículo 1 del Decreto Supremo Nº 26786 de 13 de septiembre de 2002 señala que el objeto del mismo es establecer los mecanismos para la rehabilitación del tramo ferroviario Oruro - Cochabamba - Aiquile y para la reanudación en la prestación del servicio ferroviario en el tramo Sucre - Potosí.

2. El artículo 3 del referido Decreto Supremo dispone que en el marco de la normativa aplicable y lo establecido en esa disposición normativa, la Superintendencia de Transportes llevará adelante las acciones necesarias para la revinculación de la Empresa Ferroviaria Andina S. A. al tramo ferroviario Oruro - Cochabamba - Aiquile.

3. El artículo 2 del Decreto Supremo Nº 27031 de 8 de mayo de 2003, establece que se modifica el Artículo 3 del Decreto Supremo Nº 26786 de 13 de septiembre de 2002, de la siguiente manera: "Artículo 3.- (REVINCULACION). En vista de no haberse consumado en los hechos la desvinculación del tramo Oruro - Cochabamba - Aiquile, en el marco de los contratos de concesión y licencia suscritos entre la Empresa Ferroviaria Andina S. A. y la Superintendencia de Transportes y, de acuerdo a lo establecido en los indicados contratos, se determina que la Superintendencia de Transportes disponga la revinculación del indicado tramo a la red ferroviaria que actualmente administra la Empresa Ferroviaria Andina S. A."

4. El parágrafo I del artículo 3 del citado Decreto Supremo autoriza a la Superintendencia de Transportes, suscribir con la Empresa Ferroviaria Andina S. A. un convenio complementario a los contratos de concesión y licencia anteriormente acordados, a fin de que se ejecute la revinculación dispuesta en el Artículo 2 del mismo.

5. El artículo 1 del Decreto Supremo Nº 27557 dispone que el objeto de esa norma es determinar que la Superintendencia de Transportes disponga la suspensión de los trabajos de rehabilitación en la denominada "Zona Roja" del tramo ferroviario Oruro - Cochabamba y disponga la habilitación del ramal que se extiende de la Estación de Arque (PK.118+192), la estación Cochabamba (PK.204+847), hasta llegar a la Estación Aiquile (PK.419+320) con una longitud total de 301+128 km. a fin de prestar el Servicio Público Ferroviario de Pasajeros.

6. El artículo 2 del referido Decreto Supremo establece que, en mérito a lo dispuesto en el artículo 1, se autoriza a la Superintendencia de Transportes a suscribir un convenio con la Empresa Ferroviaria Andina S.A., a fin de que acuerde con esa empresa: **a)** La forma en que se ejecutará la suspensión de los trabajos de rehabilitación de la denominada "Zona Roja" en el tramo Oruro - Cochabamba y procederá para la habilitación y puesta en servicio del ramal Arque - Cochabamba - Aiquile en los términos previstos por los contratos de concesión y licencia suscritos con aquella empresa; y **b)** La situación del tramo Oruro - Cochabamba con relación a los contratos de concesión y licencia. (Tramo San Pedro - Arque).

7. El Artículo 3 del mencionado Decreto establece que se deja sin efecto el Parágrafo III del Artículo 3 del Decreto Supremo Nº 27031 y, lo previsto en el Convenio Complementario a los contratos de concesión y licencia suscritos entre la Superintendencia de Transportes y la Empresa Ferroviaria Andina S.A. en fecha 27 de mayo de 2003, en lo referido a compensaciones a otorgarse para aquella rehabilitación con cargo a la contraprestación que paga la Empresa Ferroviaria Andina S. A. a favor del Estado.

8. Una vez expuestos los antecedentes del caso, corresponde analizar los argumentos de la Empresa Ferroviaria Andina S.A., precisando que la controversia en el caso se centra en determinar si la decisión emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes en el segundo punto de la Nota ATT-DTR-N LP 381/2014 de 15 de agosto de 2014 se enmarca dentro de lo previsto en los Contratos de Concesión y Licencia suscritos por el operador y la normativa aplicable; así se tiene lo siguiente:

9. En cuanto a que de acuerdo a la Clausula Novena, inciso c) del Contrato de Concesión y Licencia suscrito por el operador que establece: "El Poder Ejecutivo podrá disponer la modificación de las características del Servicio de Transporte de Pasajeros, requerir la prestación de uno o más servicios adicionales o la aplicación de una tarifa diferente a la propuesta por el Concesionario. En estos casos, de comprobarse que los ingresos provenientes de la prestación del Servicio de Transporte de Pasajeros con las modificaciones exigidas por el Poder Ejecutivo, no permiten al Concesionario cubrir los costos del mencionado servicio calculados de acuerdo a los criterios establecidos en el mismo Contrato, el Concesionario tendrá derecho a una compensación por la diferencia entre los ingresos derivados de la efectiva prestación de tal servicio y los costos que el mismo genere ..."; y a que por la prueba aportada se evidencia que los ingresos provenientes de la prestación del Servicio de Pasajeros entre Cochabamba y Aiquile, no cubren los costos del mismo, por lo que de acuerdo a lo previsto en la citada Cláusula, el operador tiene derecho a una compensación, por la diferencia entre los ingresos derivados de la efectiva prestación del servicio y los costos que éste genera y que en ese entendido, corresponde efectuar el examen de las previsiones pertinentes del Contrato de Concesión, del Convenio Complementario a dicho Contrato, del Acuerdo Modificatorio suscrito el 30 de noviembre de 2004, así como de las disposiciones legales contenidas en el Decreto Supremo Nº 27557; cabe señalar lo siguiente:

i) La cláusula primera del Contrato de Concesión suscrito el 14 de marzo de 1996 entre la Superintendencia de Transportes y la Empresa Ferroviaria Andina S.A., establece que la compensación es la retribución que otorga el Poder Ejecutivo, al Concesionario por la

obligación de prestación efectiva del Servicio Público Ferroviario cuyos ingresos no cubren los costos. A su vez, el inciso d) del numeral 8.1 de la cláusula Octava del referido Contrato, señala que el Superintendente de Transportes, por mandato del Poder Ejecutivo, podrá requerir la prestación de Servicios de Transporte de Pasajeros necesarios por razones económicas, sociales o de otro tipo, acordando con el concesionario las condiciones para la prestación de tales servicios, las características de los mismos y, en su caso, las correspondientes compensaciones de acuerdo a lo establecido en el inciso c) del punto 9.2 de ese Contrato.

ii) El inciso f) del numeral 8.5 de la Cláusula Octava del Contrato de Concesión, establece que aún cuando el Superintendente de Transportes hubiese otorgado la compensación mencionada en el inciso e), para evitar la suspensión del Servicio Público Ferroviario sobre el tramo en cuestión, el mismo podrá, a su sólo criterio, a partir de los 180 días contados desde la puesta en vigencia de la compensación, solicitar al concesionario la restitución del servicio sin compensación o, en caso de que el mismo se manifieste en contrario, desvincular de la licencia el tramo sobre el cual se suspendió la prestación del servicio. El concesionario dispondrá de un período de 30 días, contados a partir del requerimiento de restitución, para pronunciarse en relación a éste.

iii) De acuerdo a la cláusula Tercera del Convenio Complementario, en cumplimiento a lo dispuesto por el Decreto Supremo Nº 26786 de 13 de septiembre de 2002, modificado por el Decreto Supremo Nº 27031 de 8 de mayo de 2003, la ex Superintendencia de Transportes y la Empresa Ferroviaria Andina S.A. acordaron que el tramo ferroviario Oruro – Cochabamba – Aiquile era revinculado a los contratos de concesión y licencia. El punto 3.1 de dicha cláusula establece que la revinculación motivo de ese contrato tendría una vigencia de 5 años a partir de la rehabilitación del ramal, de acuerdo a lo dispuesto por el punto 3.3 de ese convenio, según el cual la vía férrea entre Oruro y Cochabamba sería rehabilitada.

iv) En cumplimiento a lo previsto por el Decreto Supremo Nº 27557, la ex Superintendencia de Transportes y la Empresa Ferroviaria Andina S.A. suscribieron, el 30 de noviembre de 2004, el Acuerdo Modificatorio al Convenio Complementario a los Contratos de Concesión y Licencia, por el cual, de acuerdo a su cláusula segunda, acordaron la suspensión de los trabajos de habilitación en la "Zona no Habilitada"; es decir, en el tramo San Pedro – Arque, y la prestación, a partir de esa gestión, del servicio de transporte de pasajeros desde la localidad de Arque, pasando por la Estación de Cochabamba, hasta llegar a la Estación de Aiquile.

De acuerdo a la cláusula tercera, los alcances de dicho Acuerdo Modificatorio eran los siguientes: **a)** El tramo existente en la "Zona no Habilitada" entre las estaciones de San Pedro e Higuerani se mantendrá bajo la custodia de la Empresa Ferroviaria Andina S.A. en la situación no operativa en la que se encontraba en ese momento, durante el plazo que restaba para que se cumpla la vigencia establecida en el numeral 3.1 del Convenio Complementario, vale decir, 5 años a partir de la rehabilitación del ramal Oruro – Cochabamba – Aiquile. Durante dicho plazo, la Empresa mantendría las obligaciones de custodia y vigilancia de los bienes del citado tramo, mas no tendría responsabilidad por el mantenimiento ni sería responsable por los daños y deterioros que ocasionen las lluvias y otras causas de fuerza mayor; y **b)** La habilitación descrita en el numeral 2.2 de ese Acuerdo, es decir, del tramo Arque – Cochabamba – Aiquile, se llevaría a cabo con la finalidad de que se presten servicios de transporte de pasajeros; asimismo, se hizo constar que si con motivo de la prestación de los servicios mencionados en dicho Acuerdo, la Empresa Ferroviaria Andina S.A. sufría pérdidas, siguiendo lo previsto por el punto 9.5 de la cláusula novena del Contrato de Concesión, deberían otorgarse las compensaciones previstas en éste. Por otro lado, en la cláusula cuarta del Acuerdo Modificatorio, las partes pactaron que el mismo tendría vigencia desde el momento de su suscripción y regiría hasta que se cumpla el plazo establecido en el numeral 3.1 del Convenio Complementario.

10. En mérito a lo citado precedentemente, cabe señalar que de acuerdo a la fecha de inicio de la vigencia de la revinculación del tramo ferroviario Oruro – Cochabamba – Aiquile corresponde considerar al 21 de octubre de 2009 como la fecha en la que tanto el Convenio Complementario a los Contratos de Concesión y Licencia, como el Acuerdo Modificatorio a éste, dejaron de tener vigencia.

Tomando en cuenta que los sucesos que motivaron la emisión del Decreto Supremo Nº 27557 y la suscripción del Acuerdo Modificatorio al Convenio Complementario determinaron la habilitación del tramo Arque – Cochabamba – Aiquile con la finalidad de que se presten servicios de transporte de pasajeros, con una vigencia de 5 años computados desde el 21 de octubre de 2004, la previsión del inciso f) del punto 8.5 de la cláusula octava del Contrato de Concesión suscrito entre la ex Superintendencia de Transportes y la Empresa ahora recurrente es la previsión aplicable al caso en concreto, pues no debe olvidarse que el *nomen juris* del referido punto es "Suspensión de la prestación del Servicio Público Ferroviario", por lo que, habiendo vencido la vigencia del Convenio Complementario a los Contratos de Concesión y Licencia, como la del Acuerdo Modificatorio a éste, correspondía, a fin de evitar la suspensión del Servicio Público Ferroviario en el tramo Cochabamba – Aiquile, que la ex Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes solicite a la Empresa Ferroviaria Andina S.A. que continúe prestando el servicio conforme efectivamente lo hizo mediante nota ATT 03134 DTTR 0267/2009 de 20 de octubre de 2009.

11. Respecto a que el servicio no habría sido interrumpido en ningún momento, por lo que no puede hablarse de restitución alguna, ya que fue prestado en forma continua desde su puesta en vigencia; cabe señalar que si bien el recurrente afirma que ese servicio no fue interrumpido en ningún momento, por tanto no podría hablarse de restitución alguna, no debe perderse de vista que la solicitud efectuada por la ex Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes el 20 de octubre de 2009 no se basó en el hecho de que la Empresa haya suspendido, con anterioridad a esa fecha, el Servicio Público Ferroviario en el tramo Cochabamba – Aiquile, sino que, dado el vencimiento del plazo de vigencia del Convenio Complementario, debía garantizarse la prestación del servicio en el citado tramo.

12. En cuanto al otorgamiento o no de compensación respecto a la prestación del aludido servicio, cabe destacar el hecho de que en el propio Contrato de Concesión, específicamente en el inciso f) del punto 8.5 de su cláusula Octava, se prevé que aún cuando se haya otorgado la compensación con anterioridad, para evitar la suspensión del Servicio Público Ferroviario sobre el tramo en cuestión, el Superintendente, podrá, a su sólo criterio, solicitar al concesionario la restitución del servicio sin compensación, por lo cual este último, contractualmente, tiene la posibilidad de manifestarse en contrario, lo cual implicará la desvinculación del tramo sobre el cual se suspendió la prestación del servicio; sin embargo, en mérito a que el 21 de octubre de 2009 tanto el Convenio Complementario a los Contratos de Concesión y Licencia, como el Acuerdo Modificatorio a éste, dejaron de tener vigencia no correspondía ninguna compensación por la prestación del servicio. Consiguientemente, se evidencia que al emitir la Nota ATT-DTR-N LP 381/2014, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ajustó su accionar a las previsiones del Contrato de Concesión suscrito con la Empresa Ferroviaria Andina S.A.

Adicionalmente, es necesario precisar que carece de fundamentación suficiente lo expresado por la empresa recurrente en sentido de que al haberse cumplido el plazo establecido en el Convenio Complementario suscrito, habría procedido la tácita reconducción del mismo.

13. Respecto a lo afirmado por el recurrente en sentido de que la doctrina establece que si el ordenamiento jurídico atribuye a la administración la potestad de introducir modificaciones en forma unilateral a lo pactado en los contratos administrativos, puede razonablemente ejercer ese poder, dentro del marco del ordenamiento y a condición de que no se altere la finalidad del contrato ni las obligaciones esenciales y que se efectúe la pertinente compensación económica necesaria para mantener el equilibrio financiero del contrato y a que el principio de la seguridad jurídica conlleva el principio de conservación de la norma; debe decirse que; en el caso no ha existido vulneración alguna a dicha garantía, pues, como se tiene expuesto, es el propio Contrato de Concesión el que faculta a la Máxima Autoridad del ente regulador, ante la posibilidad de suspensión del Servicio Público Ferroviario, a solicitar al concesionario la prestación del servicio sin compensación, por tanto, de acuerdo a la propia definición de la mencionada garantía constitucional, la Empresa Ferroviaria Andina S.A., a partir de la suscripción del Contrato de Concesión, del Convenio

Complementario y del Acuerdo Modificatorio, conocía cuáles eran sus derechos y obligaciones, no habiéndose evidenciado los extremos aludidos por el recurrente.

14. De todo lo expuesto, en el marco del inciso b) del artículo 16 del Decreto Supremo N° 0071 y del inciso c) del parágrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, corresponde rechazar el recurso jerárquico planteado por Carlos Agramont Salinas, en representación de Empresa Ferroviaria Andina S.A., en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 234/2014, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, en consecuencia, confirmarla totalmente.

POR TANTO:

El Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en ejercicio de sus atribuciones,

RESUELVE:

ÚNICO.- Rechazar el recurso jerárquico planteado por Carlos Agramont Salinas, en representación de Empresa Ferroviaria Andina S.A., en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 234/2014 de 25 de noviembre de 2014, confirmándola totalmente.

Comuníquese, regístrese y archívese.

U.R.J. Vº Bº V.P.M.R. M.O.P.S.V.

Milton Claros Hinojosa
Ministro
Min. Obras Públicas, Servicios y Vivienda

V.º B.º D.C.V. M.O.P.S.V.