



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° **103**

La Paz, **24 MAR. 2017**

VISTOS: Los recursos jerárquicos planteados por Luis Sergio de Urioste Limarino en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo AMASZONAS S.A. y Néstor Hugo Muñoz Cossio, en representación de SABSA Nacionalizada, en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, de 26 de octubre de 2016, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT.

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

1. En fecha 15 de julio de 2016, mediante Nota GCL-0225/07/16-CB, SABSA comunicó a la ATT que a partir del 11 de julio de 2016 se implementó el servicio de buses para el traslado de pasajeros de la terminal a plataforma comercial y viceversa en el Aeropuerto Internacional de El Alto (fojas 259).

2. Mediante Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 6/2016, de 15 de julio de 2016, la ATT instruyó a todos los operadores de servicio aéreo nacional e internacional, la utilización obligatoria de los Buses de Pasajeros previstos en los Servicios de Asistencia en Tierra (SAT), durante las 24 horas del día o durante todo el horario de operaciones, para abordar o desembarcar (trasladar) a los pasajeros de aeronaves que se encuentren estacionadas en posiciones remotas, sin puentes de abordaje o expuestos a condiciones climáticas adversas, de la terminal a la Plataforma comercial y viceversa, en el aeropuerto de El Alto. Además aprobó "el Anexo I que forma parte integrante e indivisible de la resolución, en cuanto a las modificaciones y complementaciones al Reglamento de Regulación de los Servicios de Asistencia en Tierra, aprobado mediante Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008" (sic) y ordenó se notifique a todos los operadores de servicio aéreo nacional e internacional y a la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC. Tal determinación fue asumida en consideración a lo siguiente: (fojas 249 a 254):

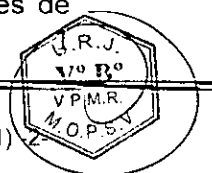
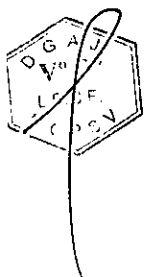
i) Las operaciones actuales en el aeropuerto El Alto, en muchos casos sobrepasan la disponibilidad de espacios para parqueo de aeronaves en Plataforma, por lo que se deben utilizar aquellos espacios más alejados en los cuales embarcan y desembarcan pasajeros, viéndose obligados a caminar hasta el lugar donde se encuentra parqueada la aeronave.

ii) "Los pasajeros durante el recorrido para poder embarcar y desembarcar de la aeronave, se encuentran liberados a parámetros de inseguridad, que giran en torno a diversos factores climáticos tales como la lluvia, nevadas, vientos fuertes y otros a los que son expuestos, así como, los factores de índole técnico, toda vez que las operaciones aeroportuarias respecto a movimiento de aeronaves, traslado de maquinaria, de equipajes, cargas y otros; contraen cierto riesgo para los pasajeros que deben atravesar por el mismo lugar que se realizan estas operaciones técnicas" (sic).

iii) "En virtud a los riesgos descritos precedentemente, se debe considerar la necesidad de evitar accidentes durante el traslado de los pasajeros, así como, otros factores como son, la presencia de menores de edad, mujeres embarazadas, personas con discapacidades diferentes y de la tercera edad, que por las distintas condiciones y limitaciones físicas no pueden trasladarse por sus propios medios hasta el lugar del abordaje e inclusive, si pudieran, el mismo traslado ya representa un peligro para la salud de los mismos, toda vez que como se explicó, debe realizarse por el mismo lugar donde se realizan las operaciones técnicas" (sic).

iv) El empleo de los Buses de Pasajeros del SAT resulta un instrumento necesario para trasladar a los pasajeros, de manera tal, que resguarde la seguridad de los mismos, evitando el riesgo de accidentes durante el traslado desde la salida de la sala de pre embarque hasta el puesto de estacionamiento de las aeronaves que se encuentren en posiciones remotas o fuera de puentes de abordaje y viceversa.

v) Considerando los fundamentos expuestos y la necesidad de mejorar los parámetros de seguridad y calidad de los servicios, resulta menester implementar el uso de los Buses de





Pasajeros en la terminal de El Alto, debiendo todos los operadores aéreos, al momento de realizar las operaciones de embarque y desembarque, utilizar este servicio sin excepción, a fin de que la seguridad de los usuarios sea resguardada de cualquier incidente y sea prestada conforme a la calidad que el servicio implica.

vi) "En consideración a lo señalado y lo previsto por el artículo cuarto del Reglamento de Regulación de los SAT aprobado mediante R.A. 0420/2008 de 31 de diciembre de 2008, el costo por cada bus principal será de \$us.20 y por cada bus adicional de \$us.10, mismos que no podrán ser cobrados por cada recorrido que realice el bus entre la aeronave estacionada en Plataforma y la Terminal Aeroportuaria" (sic).

vii) En virtud a las atribuciones y competencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, las condiciones técnicas de los Buses de Pasajeros, así como, la aprobación de los Manuales de Procedimiento de uso de estos Servicios, deberán ser evaluadas por esta entidad. Sin perjuicio de lo anterior, se deberá considerar que los vehículos de transporte de pasajeros en plataforma cuenten con los seguros respectivos contra accidentes.

3. Mediante memorial de 2 de agosto de 2016, AMASZONAS S.A. interpuso recurso de revocatoria contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 6/2016, de 15 de julio de 2016, planteando la nulidad, con base en los siguientes argumentos (fojas 214 a 220):

i) La ATT fundamenta la resolución en la seguridad operacional, empero la actividad de transporte aéreo nacional e internacional está en la Ley N° 2902, y en el artículo 167 de la Ley N° 165, por lo que la seguridad operacional es competencia ineludible de la DGAC.

ii) La DGAC debería evaluar si existe o no riesgo operacional en el Aeropuerto Internacional El Alto con la circulación de pasajeros en vías especificadas dentro de la plataforma en el sector de los parqueos, por lo que la ATT debería limitarse a fijar tarifas y velar porque SABSA Nacionalizada preste un buen servicio a todos los usuarios del mencionado Aeropuerto

iii) La ATT está transgrediendo la Ley N° 2902, al proyectar sus facultades más allá de lo estipulado en dicha norma, pues los temas de seguridad operacional le corresponden a la DGAC.

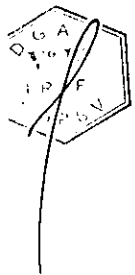
iv) No corresponde la condición de servicio obligatorio, puesto que contradice los principios y normas que se deben tener en cuenta para introducir "Cobros de Aeropuerto", asimismo se estaría transgrediendo el artículo 76 de la Constitución Política del Estado, puesto que se estaría causando detrimento a los proveedores.

v) La OACI en su Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc, 9082) de manera expresa señala que cualquier cobro que se pretenda imponer a los usuarios de los aeropuertos, como las líneas aéreas, debe considerar los cuatro principios básicos de la fijación de derechos: no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios.

vi) Respecto a la no discriminación, el operador señala que ya se ha vuelto rutinaria por parte de SABSA Nacionalizada y que afecta a sus operaciones, la asignación de posiciones de estacionamiento alejadas del edificio Terminal, aun cuando no existe aeronave alguna parqueada en ningún puesto en plataforma y no existen llegadas de aeronaves simultáneas con otros operadores.

vii) Respecto a los costos, transparencia y consulta con los usuarios, principalmente, se observa conforme a las recomendaciones de la OACI, que deberían realizarse consultas obligatorias entre los aeropuertos y los usuarios para el establecimiento de los derechos aeroportuarios y los planes de ampliación de capacidad a fin de asegurar la divulgación adecuada de costos y la transparencia de las bases económicas y financieras de las propuestas de tarifas y servicios.

viii) Los cobros por servicios a los pasajeros deben ser pagados generalmente por pasajeros salientes y en raras ocasiones por los entrantes, pero de ninguna manera por la aerolínea que





los transporta, conforme al punto 4.157 del Doc. 9082.

ix) Los pasajeros por ningún motivo ingresan a la pista del Aeropuerto para embarcar y/o desembarcar, puesto que esa actividad se realiza en la plataforma de estacionamiento de dicha Terminal, cuando las aeronaves se encuentran completamente detenidas, con calzos puestos, cumpliendo estrictos procedimientos de seguridad que están avalados por la Autoridad Aeronáutica.

x) No es correcto paliar los efectos de los factores climáticos con medidas relacionadas a la seguridad operacional.

xi) Cuando la ATT califica el tráfico de pasajeros en la plataforma del Aeropuerto Internacional El Alto como un recorrido "inseguro", se consulta si se cuenta con un estudio para ello, o si se tienen registros o estadísticas de incidentes, accidentes o muertes de pasajeros que justifiquen dicha calidad de "inseguro".

xii) La utilización de los buses no debe tener el carácter de obligatorio, puesto que no se considera imprescindible la utilización de los mismos, habida cuenta que el trayecto que realizan sus pasajeros no traspasa los límites dispuestos en las normas de Seguridad en Plataforma de SABSA Nacionalizada y no constituye un riesgo operacional.

xiii) En el caso del Aeropuerto Internacional El Alto no existen asignaciones de parqueos que atraviesen la plataforma de operaciones, es decir, no existe espacio físico adicional para conformar dichas asignaciones.

xiv) La definición de "Posición Remota" establecida en la resolución, no es adecuada ni pertinente, al ser tendenciosa y dirigida a tratar de validar la utilización de buses que no son necesarios ni requeridos, por lo que deberían haber parqueos eximidos de la utilización del bus, por su cercanía a la Terminal aeroportuaria.

xv) De acuerdo a la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, en el Aeropuerto Internacional El Alto se desregulan las tarifas de todos los servicios de asistencia en tierra, con excepción de los servicios de puente de abordaje y tractor de remolque, por lo que el servicio de Bus de Pasajeros, se encuentra desregulado y su precio y utilización debe ser resultado del acuerdo de partes, entre el administrador aeroportuario y operador aéreo, y no debe estar sujeto a ninguna imposición de tarifas y condiciones de uso por parte de la ATT, por lo que debe modificarse el acto impugnado habilitando la posibilidad de auto prestarse el servicio por parte de los operadores aéreos.

xvi) SABSA se encuentra haciendo una interpretación desproporcional y desmesurada al aplicar el cobro a la utilización del bus, ya que cobra \$us.20 por cada operación de embarque y otros \$us.20 por cada operación de desembarque.

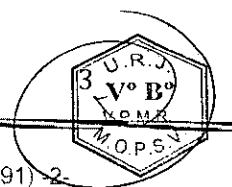
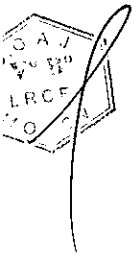
4. Con memorial de 4 de agosto de 2016, la DGAC interpuso recurso de revocatoria contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 6/2016, argumentando lo siguiente (fojas 212 a 213):

i) La ATT no puede pretender regular aspectos de orden técnico de otra entidad como es la DGAC, aunque ambas se encuentren bajo tuición de la misma Cartera de Estado.

ii) No se encuentra dentro de sus funciones evaluar condiciones técnicas de buses de pasajeros, siendo este un medio de transporte terrestre y no aéreo.

iii) La ATT está desarrollando normas ya establecidas en la RAB 997 y los Programas de facilitación de aeropuertos.

iv) La ATT pretende regular a la DGAC, cuando es una entidad con autonomía de gestión administrativa, asignando nuevas atribuciones y pretendiendo que realice una actividad que se encuentra fuera de sus competencias, como es evaluar condiciones técnicas de un medio de transporte terrestre.





v) La resolución, conforme a sus consideraciones y alcances, carece de los elementos esenciales del acto administrativo señalados en el artículo 28 de la Ley N° 2341, en lo concerniente al objeto, causa y finalidad.

vi) La resolución es contradictoria y resultan incongruentes los fundamentos con los resultados, toda vez que por un lado se reconoce como autoridad competente, en otra parte define que es obligación de SABSA proveer el servicio de buses y de manera infundada y arbitraria se señala que es atribución de la DGAC evaluar los manuales; en tal contexto se genera un estado de incertidumbre al entremezclar atribuciones con competencias de la ATT, SABSA y la DGAC.

5. Mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 169/2016, de 22 de agosto de 2016, la ATT acumuló los recursos de revocatoria de AMASZONAS S.A. y la DGAC y dispuso la apertura de un término de prueba (fojas 208 a 209).

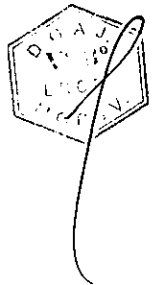
6. En fecha 26 de octubre de 2016, la ATT emitió la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, a través de la cual resolvió: i) aceptar los recursos de revocatoria presentados por AMASZONAS S.A. y por la DGAC, revocando totalmente la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 6/2016, de 15 de julio de 2016; ii) modificar el tercer párrafo del artículo sexto del Reglamento de Regulación de los Servicios de Asistencia en Tierra (SAT), aprobado mediante Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, con el siguiente texto: "En el aeropuerto de El Alto, se desregulan las tarifas de todos los Servicios de Asistencia en Tierra, con excepción de los servicios de Puente de Abordaje, Tractor de Remolque (*Push Back*), Bus de Pasajeros y Bus Adicional"; iii) incorporar los artículos Décimo Sexto, Décimo Séptimo, Décimo Octavo, Décimo Noveno, Vigésimo Primero y Vigésimo Segundo al Reglamento de Regulación de los Servicios de Asistencia en Tierra (SAT), aprobado mediante Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008; iv) disponer que la resolución entrará en vigencia desde el día siguiente hábil al de su notificación; v) establecer que el incumplimiento a lo establecido en la resolución, será sancionado de conformidad a lo previsto en el artículo 37 del Decreto Supremo N° 24718. Tal determinación fue asumida en consideración a lo siguiente (fojas 31 a 41):

i) Resulta evidente que la fundamentación de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 6/2016 no es la adecuada por cuanto la seguridad operacional es de competencia de la DGAC, aunque es innegable que también es relevante para el cuidado de los usuarios y tiene estrecha relación con la optimización de las condiciones de la prestación del servicio, en beneficio de las usuarias o usuarios, para que operaciones como el embarque y desembarque se lleven a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad, permitiendo una adecuada atención a usuarios, entre los que pueden estar personas con capacidades diferentes, enfermas, adultos mayores, embarazadas, menores e infantes. En consecuencia, la cita de la seguridad operacional y de la DGAC, cuando se regula el servicio de buses de pasajeros en plataforma, para el embarque y desembarque de pasajeros y de tripulación, es inevitable, más si se considera el fin último de las atribuciones de regulación de la ATT y de la DGAC sobre los servicios aeronáuticos, servicios aeroportuarios y actividades aeronáuticas.

ii) Las tarifas por SAT, como el de Bus de Pasajeros y Bus adicional, están definidas en el artículo cuarto de la Resolución Administrativa 420/2008, que se encuentra firme, tanto en sede administrativa como después del control jurisdiccional, como consecuencia de la Sentencia 348/2015 de 21 de julio de 2015 emitida por la Sala Plena del Tribunal Supremo de Justicia.

iii) Como consecuencia de las inspecciones realizadas el 29 de agosto de 2016 y el 01 de septiembre de 2016, para verificar la prestación del servicio Bus de Pasajeros en plataforma del Aeropuerto Internacional El Alto, el Informe Técnico sugiere realizar modificaciones al tenor de la Resolución 6/2016, en cuanto a la obligatoriedad del uso del referido SAT, en cuanto a la definición de "Posición Remota", ajustando las modificaciones pretendidas a la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008 a las reales condiciones y características del mencionado Aeropuerto, lo que evidentemente justifica la revisión del acto impugnado.

iv) Asimismo, es importante considerar que conforme al Acta de Avenimiento suscrito entre





AMAZONAS y SABSA Nacionalizada, se ha establecido un procedimiento complementario para uso de salas de embarque y desembarque y mejoras en los parqueos auxiliares, considerando la construcción de la ampliación de la plataforma comercial en el Aeropuerto Internacional El Alto, con lo cual el reclamo referido a la vulneración de los principios de la no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios, mencionados por AMAZONAS, ha quedado superado por cuanto la disponibilidad de los estacionamientos que, a decir del operador aéreo, eran injustamente asignados, constituye un tema ya solucionado.

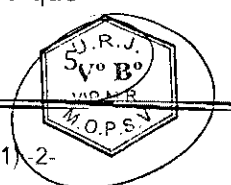
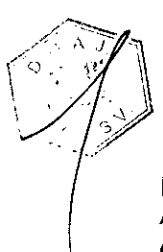
v) Se debe considerar que los operadores aéreos a los que se les asignan los parqueos 4, 5, 6 y 7 tienen la obligación de utilizar los puentes de embarque/desembarque, debiendo cancelar las tarifas en la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, de acuerdo al tiempo de uso del servicio y según el tráfico doméstico o internacional, por lo que no es evidente que la regulación de la tarifa del mencionado SAT y la aplicación de la citada tarifa sea desventajosa para AMAZONAS.

vi) El supuesto incumplimiento de las recomendaciones de la OACI, que el operador menciona, no es evidente, puesto que dichas recomendaciones no tienen ninguna relación con el tema en análisis, debido a que no se están estableciendo nuevos derechos aeroportuarios, pues los SAT, entre los que se encuentran los Servicios de Buses de pasajeros, ya estaban previstos y regulados por la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008.

vii) Si bien las tarifas de los SAT Bus de Pasajeros y Bus Adicional, conforme al Artículo sexto de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, en el Aeropuerto Internacional El Alto, fueron desreguladas, el acto impugnado y la disponibilidad de los equipos, conforme a lo informado por SABSA en sus notas GGL-0225/07/16-CB, GGL-0293/09/2016-LP, GGL-297/09/2016-CBBA y SABSA/GAP/CE-0656/09/16-LP (consistente, principalmente, en el detalle de cobro del SAT Bus de Pasajeros y las características de los buses de pasajeros, pólizas de seguro de automotores, y el registro de asignación de todos los estacionamientos de aeronaves, efectuada en los meses de junio, julio y agosto de 2016), se evidencia que corresponde la regulación de las tarifas aplicables a los SAT Bus de Pasajeros y Bus Adicional de acuerdo a lo previsto en el Artículo Cuarto de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, considerando el criterio establecido en el Artículo Décimo, también de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, y la actual infraestructura del Aeropuerto Internacional El Alto, velando por el transporte de los usuarios de la Terminal Aérea a posiciones remotas y viceversa, comprendiendo que "Posición Remota" implica el estacionamiento ubicado en una posición no adyacente (de contacto) a dicha Terminal y que se encuentra alejado de la puerta de ingreso a la Terminal. En consecuencia, no corresponderá el uso obligatorio de los SAT Bus de Pasajeros y Bus Adicional cuando las aeronaves que realizan el embarque o desembarque se encuentren ubicadas en: Los parqueos 4, 5, 6 y 7 (que cuentan con puentes de abordaje); el parqueo N° 3, que se encuentra adyacente a la Terminal Aérea; el parqueo N° 2, en caso que el ingreso/salida de pasajeros sea por embarque internacional; y en Plataforma Auxiliar.

viii) Además, el recurrente debe considerar que de acuerdo al Artículo Octavo de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008 modificado por la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0228/2013 de 23 de diciembre de 2013, según lo señalado en el Artículo 12.1.5 del Contrato de Concesión, SABSA debe permitir que los operadores aéreos puedan auto prestarse los SAT, ésto sujeto al pago de cargos por derechos no ejercidos, es decir, de acuerdo a lo establecido en los Artículos Séptimo y Cuarto de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008.

ix) Asimismo, en relación al cobro de \$us.20 por cada operación de embarque y otros \$us.20 por cada operación de desembarque, como producto de las inspecciones realizadas por la ATT, se ha evidenciado que el servicio de buses de pasajeros en plataforma se efectúa con dos microbuses Coaster Toyota con capacidad de 28 a 30 pasajeros y que, por ello, la disponibilidad de asientos es limitada, por lo que hasta que se cuente con buses de mayor capacidad, el cobro de \$us.20 por dicho servicio en el Aeropuerto Internacional El Alto debe realizarse por vuelo atendido, sin realizar el cobro por bus adicional, salvo en el caso de que se atiendan aeronaves con capacidad mayor a setenta (70) pasajeros.





x) Para el caso del Servicio de Buses de Pasajeros, le corresponde a SABSA establecer los procedimientos y, en mérito a sus propias competencias, la DGAC verificar que los mismos sean incorporados en los Programas FAL de Aeropuertos.

xi) No se pretende que la DGAC evalúe condiciones técnicas de un medio de transporte terrestre (como ser: motor, combustible, frenos, etc.), sino que dentro de sus atribuciones y competencias, como Máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, determine si el recorrido está siendo utilizado por los buses – desde los paqueos hasta la puerta a la terminal – y los procedimientos aplicados, no afectan aspectos de seguridad u operación del Aeropuerto Internacional El Alto.

xii) La resolución N° 6/2016 es complementaria a la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008 y se enmarca en las atribuciones de regulación de la ATT, por lo que no es evidente lo señalado por la DGAC con relación a que se estarían desarrollando normas ya establecidas en la RAB 997 y los Programas de Facilitación de Aeropuertos.

xiii) SABSA debe elaborar sus Manuales de Procedimiento de uso de buses de pasajeros en plataforma, coordinando para ello todo aspecto referido a las competencias de la DGAC y posteriormente presentarlos a la ATT.

xiv) Del análisis realizado mediante Informe 502/2016, se determina la necesidad de complementar la actual normativa relativa a los SAT ante la incorporación del servicio de Buses de Pasajeros en el Aeropuerto Internacional El Alto.

xv) El empleo de Buses de pasajeros del SAT resulta un instrumento necesario para trasladar a los pasajeros, de manera tal, que resguarde la seguridad de los mismos, evitando el riesgo de accidentes durante el traslado desde la salida de la sala de pre embarque hasta el puesto de estacionamiento de las aeronaves que se encuentren en posiciones remotas y viceversa.

xvi) Conforme dispone el inciso b) del artículo 6 de la Ley N° 165, es obligación del Sistema de Transporte Integral que comprende tanto a las autoridades, instituciones y empresas, trabajar conjuntamente con la finalidad de brindar un servicio idóneo de transporte aéreo de pasajeros y/o carga, en conformidad a los requisitos y estándares que garanticen un nivel de servicio adecuado de bienestar, eficiencia y eficacia; en este sentido no se puede soslayar la responsabilidad del mejoramiento cualitativo en pro de la calidad de los servicios de transporte aéreo.

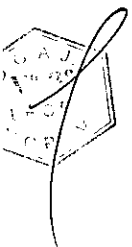
7. El 14 de noviembre de 2016, AMASZONAS S.A. interpuso recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, expresando los siguientes argumentos (fojas 9 a 12):

i) La resolución no debería estar fundamentada en forma principal en criterios de seguridad operacional y riesgo operacional, al ser competencia de la DGAC, extremo que fue aceptado por la ATT revocando en su totalidad la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 6/2016.

ii) La utilización de los buses debería ser optativa y a requerimiento del operador aéreo, si es que se va a pasar el costo de utilización a la aerolínea. En realidad, el criterio que se debería manejar para fundamentar la emisión de la resolución, es el relativo a la facilitación de los servicios aeroportuarios en favor de los pasajeros y los usuarios de los servicios que presta SABSA en favor de éstos y si se tiene en cuenta el principio de facilitación, de acuerdo al Anexo 9 del Contrato de Concesión suscrito con SABSA, todos los servicios que prestan en favor de los pasajeros, deben ser pagados por éstos en favor del administrador aeroportuario.

iii) Pretender que la utilización de los buses sea con carácter obligatorio, contradice todos los principios y normas que deben tener en cuenta para introducir cobros de Aeropuerto, como están definidos éstos en el referido Contrato y en las normas de aviación civil internacional.

iv) La norma recurrida estaría vulnerando el parágrafo I del artículo 76 de la Constitución Política del Estado, habida cuenta que el concepto de eficiencia en economía determina





beneficios tanto para usuarios, consumidores, empresa, proveedores y demás actores de un mercado determinado. En sí, la eficiencia genera beneficios a todos los participantes en él y – de ninguna manera – causa detrimento a ningún actor. De ser éste el caso, ni SABSA, ni la ATT estarían propendiendo a la satisfacción de un mercado eficiente, ya que se está dejando de lado los intereses de los operadores aéreos.

v) No es correcto ni pertinente incluir en la resolución revocatoria la suscripción de un acuerdo de avenimiento entre SABSA Nacionalizada y AMASZONAS S.A., habida cuenta que dicho conflicto entre operadores tuvo raíz en un hecho totalmente ajeno al que ahora se analiza. Ese conflicto versaba en la imposición por parte de SABSA de asignar estacionamientos a las aeronaves de AMASZONAS S.A. en plataforma auxiliar, misma que no reúne ninguna medida de seguridad y que ese hecho constituye un peligro latente para las aeronaves, pasajeros y la infraestructura del Aeropuerto Internacional El Alto.

vi) Pretender cobrar por un servicio que la aerolínea no utiliza o no pretende hacerlo, representa un abuso de parte de SABSA y contraviene lo establecido en las cláusulas 12.1.12 y 13.6.2 de su Contrato de Concesión.

vii) La utilización de buses no debe tener carácter obligatorio, puesto que en el caso de AMASZONAS S.A. no se considera imprescindible la utilización de los mismos, habida cuenta que el tránsito que realizan sus pasajeros no traspasa los límites dispuestos por SABSA Nacionalizada y, por consiguiente, no se constituye en un riesgo inevitable.

viii) No existe espacio suficiente para que los buses atraviesen el área de parqueos asignados por el Administrador Aeroportuario. Por lo que, tratar de colocar el paso de buses sí atentaría contra la seguridad no sólo de los pasajeros, sino del personal aeronáutico de los operadores aéreos y de SABSA.

ix) La OACI en su Manual sobre los aspectos económicos de los Aeropuertos (Doc. 9082) de manera expresa señala que cualquier cobro respecto de Derechos por Servicios a los Pasajeros debe ser impuesto al pasajero y no así a la aerolínea. La ATT no está tomando en cuenta las recomendaciones de la OACI y debe readecuar su conducta y sus normas a lo dispuesto en el Manual sobre Aspectos Económicos de los aeropuertos.

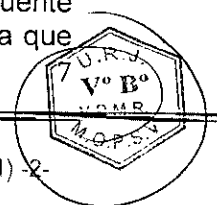
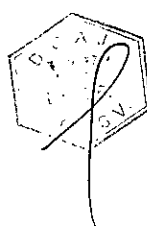
x) La definición de Posición Remota, que cambió respecto de la anterior y que se revocó totalmente, no es la adecuada ni pertinente, habida cuenta que la misma es tendenciosa y dirigida a un propósito particular, el tratar de validar la utilización de buses que no son necesarios ni requeridos para la operación de AMASZONAS S.A. Por otro lado, es importante señalar la ambigüedad del concepto cuando se refiere a "... una posición adyacente (de contacto) a la terminal aérea ...".

xi) Es inadmisibles utilizar el bus de pasajeros para unos pocos metros lineales del parqueo de las aeronaves, con relación a la terminal aeroportuaria. Se debería realizar un procedimiento en el que se dispongan los parqueos que se encuentren eximidos de la utilización del bus, extremo que no se realizó antes de la emisión de la resolución revocatoria recurrida.

xii) La norma recurrida no se ajusta a la realidad en la que opera el aeropuerto internacional de El Alto. En sí, las posiciones remotas o auxiliares no se encuentran tan alejadas de la terminal aérea y por lo tanto, no deberían ni nombrarse de esa forma. No se establece bajo qué criterios SABSA considera una posición remota de parqueo como tal.

xiii) SABSA debería ajustar e invertir en las necesidades de los usuarios aeroportuarios, sin necesidad de encarecer los costos de los operadores aéreos.

xiv) La resolución contradice lo establecido en el Contrato de Concesión entre el Estado boliviano y SABSA, no respeta las recomendaciones de la OACI, vulnerando los compromisos asumidos por el país como Estado contratante y carece de fundamentación para sustentar la adopción de una norma de carácter obligatorio con la imposición del uso del servicio de buses, que además afecta la economía de las aerolíneas en general, pero principalmente a AMASZONAS S.A., toda vez que es la única o al menos la que de manera más frecuente ocupa las posiciones de estacionamiento que están más lejos del Edificio terminal, cosa que





no sucede con otras aerolíneas.

8. El 15 de noviembre de 2016, SABSA Nacionalizada interpuso recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, manifestando lo siguiente (fojas 1 a 3):

i) SABSA ve una vulneración en cuanto a los ingresos que percibe respecto al artículo tercero, por el cual se incorporan varios artículos a la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, específicamente el artículo Décimo Octavo.

ii) Las justificaciones técnicas operacionales, comerciales y financieras de SABSA claramente demuestran las pérdidas que generarían si se cobrara tal cual se dispuso en el artículo décimo octavo, párrafo II de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, afectando también el interés público en cuanto a que estos ingresos deben ser reinvertidos y destinados para inversiones como la compra de buses.

iii) Actualmente los buses con los que se cuenta son alquilados y corre por cuenta de SABSA Nacionalizada cubrir los gastos referentes al combustible, repuestos, mantenimiento, seguros, etc. y a todo esto siempre se realiza un análisis de costo beneficio y la recuperación a corto o mediano plazo y el ingreso a obtener, las pérdidas y ganancias. Este Servicio SAT que se encontraba desregulado, tenía hasta el mes de octubre de 2016 un costo de \$us.20 por una operación de desembarque y un costo igual por la operación de embarque. A partir de noviembre de 2016 de acuerdo a la Resolución Revocatoria 39/2016, el servicio de bus es regulado en el Aeropuerto internacional El Alto y éste debe ser cobrado por operación completa, transporte de los pasajeros que desembarcan y los pasajeros que embarcan en una misma aeronave que ocupa posición remota.

9. Mediante Auto RJ/AR-101/2016, de 15 de noviembre de 2016, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda radicó los recursos jerárquicos interpuestos por Luis Sergio de Urioste Limarino en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo AMASZONAS S.A. y Néstor Hugo Muñoz Cossio, en representación de SABSA Nacionalizada, en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, de 26 de octubre de 2016 y dispuso la acumulación de ambos recursos (fojas 263).

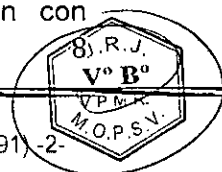
CONSIDERANDO: que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 283/2017 de 24 de marzo de 2017, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis del recurso jerárquico que ahora se examina, recomendó la emisión de Resolución Ministerial por medio de la cual se acepten los recursos jerárquicos planteados por Luis Sergio de Urioste Limarino en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo AMASZONAS S.A. y Néstor Hugo Muñoz Cossio, en representación de SABSA Nacionalizada, en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, de 26 de octubre de 2016, revocando parcialmente la misma en los puntos resolutivos segundo, tercero, cuarto y quinto, y manteniendo firme y subsistente el punto dispositivo primero.

CONSIDERANDO: que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 283/2017, se tienen las siguientes conclusiones:

1. El párrafo I del artículo 76 de la Constitución Política del Estado establece que el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La Ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.

2. Uno de los principios establecidos en la Ley N° 165, en el inciso b) del artículo 6, es el de calidad, que establece que el Sistema de Transporte Integral – STI, debe proveer un servicio en conformidad a los requisitos y estándares que garanticen un nivel de servicio adecuado de bienestar, eficiencia y eficacia, de acuerdo a la contraprestación autorizada.

3. Una de las políticas de Transporte Aéreo, establecida en el inciso e) del artículo 135 de la Ley N° 165, establece que corresponderá a los administradores aeroportuarios, conforme a las disposiciones aplicables, asegurar que las terminales aeroportuarias cuenten con





infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, servicios y sistemas de organización adecuados y suficientes para que la operación se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad. Además deben permitir otorgar una adecuada atención a las personas con capacidades diferentes, enfermas, adultos mayores, embarazadas, menores e infantes.

4. Una vez referidos los mencionados antecedentes y la normativa aplicable, corresponde efectuar el análisis de los argumentos planteados por Luis Sergio de Urioste Limarino en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo AMASZONAS S.A. y Néstor Hugo Muñoz Cossio, en representación de SABSA Nacionalizada en sus recursos jerárquicos, respectivamente.

Argumentos AMASZONAS S.A.

5. Respecto a que la resolución no debería estar fundamentada en forma principal en criterios de seguridad operacional y riesgo operacional, al ser competencia de la DGAC, extremo que fue aceptado por la ATT revocando en su totalidad la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 6/2016; es necesario considerar que la seguridad operacional, según lo establecido en el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sobre Gestión de la Seguridad Operacional, es el estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable; y el Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) es el enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios. Por otra parte, la DGAC aprobó la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, sobre la Seguridad de Aviación Civil – Aeropuerto, RAB 107, en la que no se considera el clima o aspectos meteorológicos como riesgos operacionales; sino que es un aspecto que está mencionado en la RAB 997 referida al Reglamento de Facilitación para el Administrador de Aeropuerto en el inciso h) del punto 997.41, como obligación del Administrador del Aeropuerto proteger a los pasajeros y tripulaciones de la intemperie del tiempo durante su traslado de la aeronave a la terminal de pasajeros y viceversa.

De la revisión del contenido de la resolución impugnada, es evidente que fundamenta la decisión de obligar y regular el uso de buses en la seguridad operacional y el riesgo operacional, a pesar de que reconoce que son competencia de la DGAC, conforme lo dispone el artículo 24 de la Ley N° 2902 y lo dispuesto en el punto 107.101 inciso a) de la Subparte B de la RAB 107 referida al Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil – Aeropuerto. Por lo tanto, el argumento del recurrente es correcto.

6. Respecto a que la utilización de los buses debería ser optativa y a requerimiento del operador aéreo, si es que se va a pasar el costo de utilización a la aerolínea. En realidad, el criterio que se debería manejar para fundamentar la emisión de la resolución, es el relativo a la facilitación de los servicios aeroportuarios en favor de los pasajeros y los usuarios de los servicios que presta SABSA en favor de éste último y si se tiene en cuenta el principio de facilitación, de acuerdo al Anexo 9 del Contrato de Concesión suscrito con SABSA, todos los servicios que prestan en favor de los pasajeros, deben ser pagados por éstos en favor del administrador aeroportuario; corresponde señalar que los Servicios de Asistencia en Tierra, por su naturaleza deben ser asumidos por los operadores aéreos, más aún cuando los buses no sólo transportan a sus pasajeros, sino también su tripulación. Por lo que el costo no podría ser asumido de forma directa por el pasajero.

7. Sin embargo, este argumento que fue planteado en el recurso de revocatoria, no fue debidamente analizado y fundamentado por la ATT, omitiendo considerar en el análisis que, no obstante a que de acuerdo al contrato de concesión, SABSA Nacionalizada tiene la obligación de prestar todos los Servicios de Asistencia en Tierra requeridos en los aeropuertos y dicha prestación debe ser conforme a un Plan de Facilitación aprobado por la DGAC, según lo dispone la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, el servicio de buses no es uno de los requerimientos mínimos en el Aeropuerto Internacional El Alto; por otra parte, en la resolución impugnada no se ha establecido la necesidad y pertinencia en la actualidad de este SAT, soslayando además que las aerolíneas podrían autoprestarse el servicio previo cumplimiento de determinados requisitos. Por lo que la fundamentación de la resolución es insuficiente.



8. En relación a que pretender que la utilización de los buses sea con carácter obligatorio, contradice todos los principios y normas que deben tener en cuenta para introducir cobros de Aeropuerto, como están definidos éstos en el referido Contrato y en las normas de aviación civil internacional; corresponde señalar que el recurrente no expresa de forma fundamentada cuáles son los principios y normas específicas que contradicen lo determinado por la ATT en la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, ya que el sólo mencionarlos no implica un agravio, por lo que no es posible emitir un criterio al respecto, considerando además que la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008 ya establecía el monto de \$us.20 para el cobro del servicio de autobuses de pasajeros, por lo que no sería un cobro que el operador desconocía.

9. En cuanto a que la norma recurrida estaría vulnerando el parágrafo I del artículo 76 de la Constitución Política del Estado, habida cuenta que el concepto de eficiencia en economía determina beneficios tanto para usuarios, consumidores, empresa, proveedores y demás actores de un mercado determinado. En sí, la eficiencia genera beneficios a todos los participantes en él y – de ninguna manera – causa detrimento a ningún actor. De ser éste el caso, ni SABSA, ni la ATT estarían propendiendo a la satisfacción de un mercado eficiente, ya que se está dejando de lado los intereses de los operadores aéreos; corresponde señalar que es evidente que si bien en la resolución no se ha desarrollado el análisis económico que justifica la prestación del Servicio de Asistencia en Tierra que SABSA ha implementado en el Aeropuerto Internacional El Alto, los principios de eficiencia y eficacia están establecidos en el artículo 6 de la Ley N° 165, estableciendo que eficacia implica que el servicio de transporte debe cumplir el propósito para el cual fue convenido; y eficiencia, el Sistema de Transporte Integral – STI, debe prestar servicios en condiciones que garanticen el menor costo operacional y tiempo posible, contemplando un nivel de equidad, calidad y seguridad.

En ese sentido, del argumento expuesto por AMASZONAS S.A. no es posible advertir que el mercado no esté siendo efectivamente satisfecho o que exista una vulneración al artículo 76 de la Constitución Política del Estado, máxime si los SAT ya estaban regulados a través de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, que fue confirmada por el Tribunal Supremo de Justicia a través de la Sentencia 848/2015, de 21 de julio de 2015.

10. Respecto a que no es correcto ni pertinente incluir en la resolución revocatoria la suscripción de un acuerdo de avenimiento entre SABSA Nacionalizada y AMASZONAS S.A., habida cuenta que dicho conflicto entre operadores tuvo raíz en un hecho totalmente ajeno al que ahora se analiza. Ese conflicto versaba en la imposición por parte de SABSA de asignar estacionamientos a las aeronaves de AMASZONAS S.A. en plataforma auxiliar, misma que no reúne ninguna medida de seguridad y que ese hecho constituye un peligro latente para las aeronaves, pasajeros y la infraestructura del Aeropuerto Internacional El Alto; corresponde señalar que lo señalado por el operador es cierto, toda vez que la controversia entre operadores se refiere a un conflicto específico entre éstos, y el objeto del recurso de revocatoria es la emisión de un acto administrativo de alcance general que pretende establecer una reglamentación sobre la prestación de un servicio dentro del servicio de administración aeroportuaria, por lo que son dos temas independientes. En consecuencia, fundamentar que no existe discriminación contra AMASZONAS S.A. con base en un acuerdo sobre asignación de parqueos y otros aspectos que es posterior, no es correcto.

11. En relación a que pretender cobrar por un servicio que la aerolínea no utiliza o no pretende hacerlo, representa un abuso de parte de SABSA y contraviene lo establecido en las cláusulas 12.1.12 y 13.6.2 de su Contrato de Concesión; corresponde observar que éste no fue un argumento planteado en revocatoria, por lo que no fue analizado por la ATT. Sin embargo, al haber determinado que la resolución carece de fundamentación suficiente, éste será un aspecto que corresponde sea analizado por el ente regulador.

12. Respecto a que la utilización de buses no debe tener el carácter de obligatorio, puesto que en el caso de AMASZONAS S.A. no se considera imprescindible la utilización de los mismos, habida cuenta que el tránsito que realizan sus pasajeros no traspasa los límites dispuestos por SABSA Nacionalizada y, por consiguiente, no se constituye en un riesgo inevitable; es necesario advertir que si bien no es atribución de AMASZONAS S.A. establecer si es un servicio imprescindible o no, en la resolución emitida por la ATT no se ha establecido de forma



fundamentada y motivada los aspectos que ahora son cuestionados por AMASZONAS S.A. sobre los límites y distancias, ya que si bien es obligación de SABSA prestar los Servicios de Asistencia en Tierra requeridos, en el entendido que SABSA Nacionalizada es el operador que tiene a su cargo la administración, operación y explotación del servicio aeroportuario, será necesario justificar la pertinencia de su prestación según las características que refiere el recurrente y conforme lo aprobado por la DGAC.

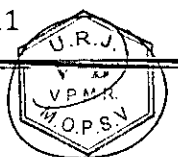
13. En relación a que no existe espacio suficiente para que los buses atraviesen el área de parqueos asignados por el Administrador Aeroportuario. Por lo que, tratar de colocar el paso de buses sí atentaría contra la seguridad no sólo de los pasajeros, sino del personal aeronáutico de los operadores aéreos y de SABSA; corresponde señalar que dichas determinaciones corresponden a la DGAC, que es la autoridad competente respecto a temas de infraestructura, seguridad operacional y facilitación. Por lo tanto, es evidente que la ATT no ha considerado estos aspectos a momento de dictar la resolución, por lo que su fundamentación se ve afectada.

14. En cuanto a que la OACI en su Manual sobre los aspectos económicos de los Aeropuertos (Doc. 9082) de manera expresa señala que cualquier cobro respecto de Derechos por Servicios a los Pasajeros debe ser impuesto al pasajero y no así a la aerolínea, ya que no es un tema de seguridad operacional o riesgo operacional, sino más bien de servicio y de facilitación. La ATT no está tomando en cuenta las recomendaciones de la OACI y debe readecuar su conducta y sus normas a lo dispuesto en el Manual sobre Aspectos Económicos de los aeropuertos; corresponde señalar que la interpretación de AMASZONAS S.A. respecto al cobro por el uso de Servicios de Asistencia en Tierra es errado, toda vez que por la naturaleza del servicio prestado, no es posible que cada pasajero haga el pago respectivo directamente, lo que iría en contra de la facilitación que debe brindarse al usuario y cuando todos estos elementos son considerados a momento de establecer la tarifa a ser cobrada por el operador. Así por ejemplo, no se cobra al usuario el uso de mangas o escaleras de forma directa a cada uno de ellos, por lo que el argumento carece de sustento.

15. Respecto a que la definición de Posición Remota, que cambió respecto de la anterior y que se revocó totalmente, no es la adecuada ni pertinente, habida cuenta que la misma es tendenciosa y dirigida a un propósito particular, el tratar de validar la utilización de buses que no son necesarios ni requeridos para la operación de AMASZONAS S.A. Por otro lado, es importante señalar la ambigüedad del concepto cuando se refiere a "... una posición adyacente (de contacto) a la terminal aérea ..."; corresponde señalar que es evidente que la definición establecida es ambigua y poco clara, dando lugar a diversas interpretaciones por lo que no da suficiente certeza a quienes deben considerarla en sus operaciones.

16. En relación a que es inadmisibles utilizar el bus de pasajeros para unos pocos metros lineales del parqueo de las aeronaves, con relación a la terminal aeroportuaria. Se debería realizar un procedimiento en el que se dispongan los parqueos que se encuentren eximidos de la utilización del bus, extremo que no se realizó antes de la emisión de la resolución revocatoria recurrida; corresponde observar que sí se han establecido las excepciones para el uso de buses respecto a los parqueos en los que no corresponderá el uso obligatorio de los SAT Bus de Pasajeros y Bus Adicional, cuando las aeronaves que realizan el embarque o desembarque se encuentren ubicadas en: Los parqueos 4, 5, 6 y 7 (que cuentan con puentes de abordaje); el parqueo N° 3, que se encuentra adyacente a la Terminal Aérea; el parqueo N° 2, en caso que el ingreso/salida de pasajeros sea por embarque internacional; y en Plataforma Auxiliar. Sin embargo, en cuanto a la distancia y circunstancias en las que el bus debería ser utilizado, no están debidamente establecidas, por lo que la fundamentación de la resolución es insuficiente.

17. En cuanto a que la norma recurrida no se ajusta a la realidad en la que opera el Aeropuerto Internacional El Alto. En sí, las posiciones remotas o auxiliares no se encuentran tan alejadas de la terminal aérea y por lo tanto, no deberían ni nombrarse de esa forma. No se establece bajo qué criterios SABSA considera una posición remota de parqueo como tal; corresponde señalar que la fundamentación en la resolución recurrida sobre el uso de los buses de pasajeros en el Aeropuerto Internacional El Alto es insuficiente y es necesario complementarla a fin de que se dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 28 de la Ley N° 2341 en cuanto a los requisitos esenciales de un acto administrativo para la emisión de un





acto de alcance general, que pretende regular dichos aspectos.

18. Respecto a que SABSA debería ajustar e invertir en las necesidades de los usuarios aeroportuarios, sin necesidad de encarecer los costos de los operadores aéreos; corresponde señalar que es una apreciación subjetiva del recurrente sin fundamentación alguna, más aún cuando la prestación de los Servicios de Asistencia en Tierra son en beneficio tanto de operadores como pasajeros.

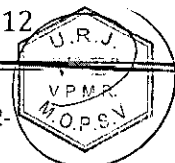
19. En relación a que la resolución contradice lo establecido en el Contrato de Concesión entre el Estado boliviano y SABSA, no respeta las recomendaciones de la OACI, vulnerando los compromisos asumidos por el país como Estado contratante y carece de fundamentación para sustentar la adopción de una norma de carácter obligatorio con la imposición del uso del servicio de buses, que además afecta la economía de las aerolíneas en general, pero principalmente a AMASZONAS S.A., toda vez que es la única o al menos la que de manera más frecuente ocupa las posiciones de estacionamiento que están más lejos del Edificio terminal, cosa que no sucede con otras aerolíneas; corresponde señalar que de acuerdo al análisis de los puntos precedentes ya se estableció que la resolución carece de suficiente fundamentación, por lo que no amerita ingresar en un mayor análisis al respecto.

Argumentos SABSA Nacionalizada.

20. SABSA ve una vulneración en cuanto a los ingresos que percibe respecto al artículo tercero, por el cual se incorporan varios artículos a la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, específicamente el artículo Décimo Octavo sobre las tarifas; al respecto la ATT estableció que en relación al cobro de \$us.20 por cada operación de embarque y otros \$us.20 por cada operación de desembarque, como producto de las inspecciones realizadas por la ATT, se ha evidenciado que el servicio de buses de pasajeros en plataforma se efectúa con dos microbuses Coaster Toyota con capacidad de 28 a 30 pasajeros y que, por ello, la disponibilidad de asientos es limitada, por lo que hasta que se cuente con buses de mayor capacidad, el cobro de \$us.20 por dicho servicio en el Aeropuerto Internacional El Alto debe realizarse por vuelo atendido, sin realizar el cobro por bus adicional, salvo en el caso de que se atiendan aeronaves con capacidad mayor a setenta (70) pasajeros; por lo tanto, si bien no corresponde el cobro de un bus adicional, la regulación de la tarifa no es clara, careciendo del suficiente fundamento.

21. Respecto a que las justificaciones técnicas operacionales, comerciales y financieras de SABSA claramente demuestran las pérdidas que generarían si se cobrara tal cual se dispuso en el artículo décimo octavo, parágrafo II de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, afectando también el interés público en cuanto a que estos ingresos deben ser reinvertidos y destinados para inversiones como la compra de buses; corresponde señalar que éste no es un argumento que hubiera sido planteado por SABSA Nacionalizada en el recurso de revocatoria, por lo que la ATT no tuvo oportunidad de analizarlo. Además, cabe destacar que el argumento expuesto carece de sustento y justificación técnica operacional, comercial y financiera, considerado que la determinación de la ATT se basó en lo informado por SABSA en sus notas GGL-0225/07/16-CB, GGL-0293/09/2016-LP, GGL-297/09/2016-CBBA y SABSA/GAP/CE-0656/09/16-LP y los cuadros señalados en el recurso jerárquico no reflejan lo argumentado.

22. En relación a que actualmente los buses con los que se cuenta son alquilados y corre por cuenta de SABSA Nacionalizada cubrir los gastos referentes al combustible, repuestos, mantenimiento, seguros, etc. y a todo esto siempre se realiza un análisis de costo beneficio y la recuperación a corto o mediano plazo y el ingreso a obtener, las pérdidas y ganancias. Este Servicio SAT que se encontraba desregulado, tenía hasta el mes de octubre de 2016 un costo de \$us.20 por una operación de desembarque y un costo igual por la operación de embarque. A partir de noviembre de 2016 de acuerdo a la Resolución Revocatoria 39/2016, el servicio de bus es regulado en el Aeropuerto Internacional El Alto y éste debe ser cobrado por operación completa, transporte de los pasajeros que desembarcan y los pasajeros que embarcan en una misma aeronave que ocupa posición remota; se observa que es un argumento que no fue expuesto por SABSA Nacionalizada en el recurso de revocatoria a pesar de haber estado determinado de igual manera en la resolución que fue revocada. Sin perjuicio de ello, respecto a la modificación del tercer párrafo del artículo sexto de la Resolución Administrativa R.A. SC-





STR-DS-RA-0420/2008, es pertinente considerar que la regulación de los SAT, corresponde a un cálculo de los índices de concentración, medidos a través del IHH (índice de Herfindahl e Hirschman), pero la resolución no refleja dicho cálculo, por lo que la fundamentación de ésta no es suficiente.

23. Por consiguiente, considerando que la resolución carece de la fundamentación y la motivación suficiente en relación a las adiciones y modificaciones que pretende incluir en la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, en el marco del inciso b) del Artículo 16 del Decreto Supremo N° 0071 y el inciso b) del párrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, corresponde aceptar los recursos jerárquicos planteados por AMASZONAS S.A. y SABSA Nacionalizada, en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, de 26 de octubre de 2016, revocando parcialmente la misma en los puntos resolutivos segundo, tercero, cuarto y quinto referidos a la modificación de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008, y manteniendo firme y subsistente el punto dispositivo primero que aceptó el recurso de revocatoria contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 6/2016, revocándola totalmente, quedando sin modificación alguna la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008; e instruir a la ATT emitir un nuevo pronunciamiento debidamente motivado y fundamentado que dé certeza jurídica tanto a operadores de transporte aéreo como al administrador aeroportuario para la implementación del SAT de Buses en el Aeropuerto Internacional El Alto.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

PRIMERO.- Aceptar los recursos jerárquicos planteados por Luís Sergio de Urioste Limarino en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo AMASZONAS S.A. y Néstor Hugo Muñoz Cossio, en representación de SABSA Nacionalizada, en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 39/2016, de 26 de octubre de 2016, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, revocando parcialmente la misma en los puntos resolutivos segundo, tercero, cuarto y quinto, y manteniendo firme y subsistente el punto dispositivo primero.

SEGUNDO.- Instruir a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes emitir una resolución debidamente motivada y fundamentada, si corresponde la modificación de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0420/2008 e implementación del Servicio de Asistencia en Tierra en el Aeropuerto Internacional El Alto.

Comuníquese, regístrese y archívese.

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