RESOLUCIÓN MINISTERIAL Nº 057

La Paz, 18 MAR. 2024

VISTOS: El Recurso Jerárquico interpuesto por Eloy Alex Larrea Flores en representación de la Empresa Ferroviaria Andina S.A. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 68/2023 de 16 de octubre de 2023, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT.

CONSIDERANDO: Que el Recurso Jerárquico de referencia tuvo origen en los siguientes antecedentes:

1. Mediante Auto de Formulación de Cargos ATT-DJ-A TR LP 449/2022 de 19 de diciembre de 2022 la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, formuló cargos en contra de la Empresa Ferroviaria Andina S.A., de acuerdo al siguiente detalle: *"**PRIMERO.-** FORMULAR CARGOS en contra de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. – FCA por la presunta comisión de la infracción: "Incumplir con la custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo", tipificada en el inciso e) del numeral 2 del parágrafo II del artículo 52 del REGLAMENTO APROBADO POR LA RM 27/2017, con relación al incumplimiento a los hechos detallados en el Punto Considerativo Primero (1) del presente auto. **SEGUNDO.-** Correr en traslado los cargos formulados a la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. – FCA para que en el plazo de diez (10) días hábiles administrativos, computables a partir de la notificación con el presente auto, conteste a la formulación de cargos y acompañe la prueba que estime pertinente, de acuerdo a lo señalado por el numeral II del artículo 77 del REGLAMENTO APROBADO MEDIANTE DS 27172. **TERCERO.-** La EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. – FCA a tiempo de presentar documentación y/o cualquier tipo de actuación relacionada con la presente formulación de cargos ante la ATT, deberá solicitar que se adjunte a la Hoja de Ruta E-LP-4089/2021, acreditando su representación legal, en el marco de los establecido en el parágrafo II del artículo 13 de la Ley 2341, de 23 de abril de 2002, de Procedimiento Administrativo.(…)".*

2. Por Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 162/2023 de 30 de junio de 2023, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, dispone: *"**PRIMERO.-** DECLARAR PROBADOS los cargos formulados mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 449/2022 de 19 de diciembre de 2022, en contra de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. – FCA por la comisión de la infracción: "Incumplir con la custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo", tipificada en el inciso e) del numeral 2 del Artículo 52 del Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Ferroviario, aprobado por el Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda a través de la Resolución Ministerial N° 027 de 30 de enero de 2017, al no haber ejecutado ninguna inversión en el Tramo Ferroviario Viacha – Guaqui en la gestión 2021 y haber ejecutado únicamente una inversión mínima durante la gestión 2020, en el desvío hacia la fábrica de cemento consistente en el cambio de durmientes y las respectivas sujeciones. Asimismo, por haberse comprobado en Verificación física del Tramo Ferroviario Viacha - El Alto, que no se realizó ningún trabajo de inversión en este tramo durante las gestiones 2020 y 2021. Y finalmente por no haberse realizado ningún trabajo de inversión en relación al Tramo Ferroviario Viacha - Charaña, en las gestiones 2020 y 2021, conforme a los Anexos que forman parte integrante e indivisible de la presente Resolución. **SEGUNDO.-** En virtud a lo dispuesto en el punto resolutivo precedente, SANCIONAR a la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. - FCA con una multa de UFV5.000,00.- (CINCO MIL 00/100 UNIDADES DE FOMENTO DE VIVIENDA), conforme a lo establecido en el inciso a) del Parágrafo II, Artículo 52 del Reglamento Regulatorio para la modalidad de Transporte Ferroviario, aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través de la Resolución Ministerial N° 27/2017 de 30 de enero de 2017, importe que podrá ser depositado en moneda nacional en la cuenta de la ATT – Multas 1-6866567 del Banco Unión S.A., o a través de la Plataforma Virtual de la ATT www.att.gob.bo, en la cual deberá ingresar de manera directa a "Acceso General de Pago", generar el Ticket de Pago (Código de Pago de Trámites), imprimirlo y, finalmente, apersonarse con dicho Ticket al Banco Unión S.A. o, en su defecto, realizar el pago vía UNINET, en el plazo máximo de diez (10) días hábiles computables a partir del día siguiente de la notificación con la presente Resolución. Asimismo, deberá remitir la boleta bancaria de depósito que certifique el cumplimiento de la presente Resolución Administrativa Regulatoria, bajo apercibimiento de iniciarse el proceso de cobro coactivo. (…)".*

Vº Bº Abg. Edgar F. Landivar M. DESPACHO M.O.P.S.V.
Vº Bº D.G.A.J. Cabrera M.O.P.S.V.
Vº Bº DGAJ - U.R.J. M.O.P.S.V.

3. Habiendo tomado conocimiento de tal determinación el 10 de julio de 2023, el día 21 de igual mes y año el La Empresa Ferroviaria Andina S.A. interpuso recurso de revocatoria; a lo cual, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ATT mediante Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 68/2023 de 16 de octubre de 2023, dispuso: *"**ÚNICO.–** RECHAZAR el recurso de revocatoria interpuesto el 21 de julio de 2023 por Rodolfo Martín Cachambi Velarde, a nombre de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. – FCA, en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 162/2023 de 30 de junio de 2023, en consecuencia, CONFIRMAR TOTALMENTE el acto administrativo impugnado, en aplicación de lo establecido en el inciso c) del parágrafo II del artículo 89 del REGLAMENTO APROBADO POR EL DS 27172, concordante con el artículo 61 de la LEY 2341."*

4. En fecha 07 de noviembre de 2023, la Empresa Ferroviaria Andina S.A., interpone Recurso Jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 68/2023 de 16 de octubre de 2023 emitida la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ATT.

5. Por Auto de Radicatoria RJ/AR – 06/2024 de 19 de febrero de 2024, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, radica el recurso jerárquico interpuesto por la Empresa Ferroviaria Andina S.A. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 68/2023 de 16 de octubre de 2023, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT.

CONSIDERANDO: Que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ-N° 0156/2024 de 18 de marzo de 2024, 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 interpuesto por Eloy Alex Larrea Flores en representación de la Empresa Ferroviaria Andina S.A. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 68/2023 de 16 de octubre de 2023, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT, confirmando totalmente el acto impugnado.

CONSIDERANDO: Que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ Nº 0156/2024, se tienen las siguientes conclusiones:

1. Que el parágrafo II del Artículo 115 de la Constitución Política del Estado determina que: "El Estado garantiza el derecho al debido proceso, a la defensa y a una justicia plural, pronta, oportuna, gratuita, transparente y sin dilaciones".

2. Que la parte pertinente del Artículo 117 de la citada norma Constitucional dispone que: *"Ninguna persona puede ser condenada sin haber sido oída y juzgada previamente en un debido proceso (...)".*

3. Que el artículo 232 de la misma norma suprema determina que: *"La Administración Pública se rige por los principios de legitimidad, legalidad, imparcialidad, publicidad, compromiso e interés social, ética, transparencia, igualdad, competencia, eficiencia, calidad, calidez, honestidad, responsabilidad y resultados".*

4. Que el artículo 235 de la norma constitucional dispone que son obligaciones de las Servidoras y los Servidores Públicos: *"1. Cumplir la Constitución y las leyes. 2. Cumplir con sus responsabilidades, de acuerdo con los principios de la función pública (...)".*

5. Que el artículo 4 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo determina que la actividad administrativa, se regirá entre otros, por los principios de sometimiento pleno a la Ley, por el cual la Administración Pública regirá sus actos con sometimiento pleno a la Ley, asegurando a los administrados el debido proceso. Asimismo, establece que la administración pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil.

6. El artículo 21 de la citada Ley Nº 2341 determina que: I. Los términos y plazos para la tramitación de los procedimientos administrativos se entienden como máximos y son obligatorios para las

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz - esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5° piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 - 2156600
La Paz - Bolivia

autoridades administrativas, servidores públicos y los interesados. II. Los términos y plazos comenzarán a correr a partir del día siguiente hábil a aquél en que tenga lugar la notificación o publicación del acto y concluyen al final de la última hora del día de su vencimiento.

7. Que el parágrafo IV del artículo 66 de la Ley Nº 2341 de 23 de abril de 2002 de Procedimiento Administrativo, dispone que la autoridad competente para resolver los recursos jerárquicos será la máxima autoridad ejecutiva de la entidad o la establecida conforme a reglamentación especial.

8. Que el artículo 91 del Reglamento a la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, aprobada mediante Decreto Supremo N° 27172, dispone: *"I. El Superintendente General resolverá el recurso jerárquico en un plazo de noventa (90) días, prorrogables por otros sesenta (60) días en caso de la apertura de un término de prueba. Si el término de prueba es abierto de oficio, el auto de apertura deberá fundamentarse en las razones que lo justifican. II. El Recurso Jerárquico será resuelto de la siguiente manera: a. Desestimándolo cuando no existiere nulidad absoluta y hubiese sido interpuesto fuera de término o por un recurrente no legitimado; o no cumpla con los requisitos esenciales de forma exigidos; o hubiese sido interpuesto contra una resolución que previamente no fue impugnada mediante recurso de revocatoria; no cumple con los requisitos formales esenciales exigidos; o la materia del recurso no esté dentro del ámbito de su competencia; o b. Aceptándolo, revocando total o parcialmente el acto administrativo impugnado; o c. Rechazando el recurso, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado."*

9. Conforme los antecedentes, corresponde responder los argumentos del recurrente bajo el siguiente análisis factico y normativo:

I. Respecto al argumento que señala: *"4.1 AUSENCIA DE ANÁLISIS CON RELACIÓN AL MANTENIMIENTO DE BIENES DE ACUERDO A SU USO ECONÓMICO.- Según la Resolución Revocatoria N° ATT-DJ-RA S-TR LP 68/2023, para la atención de este punto resulta necesario considerar lo pactado en el Contrato de Concesión y el Contrato de Licencia y, para el efecto, cita e interpreta las cláusulas 4ta., 13va, 14va, 15va. 23va 34va abundando en criterios sobre aplicación de reglas técnicas de mantenimiento propios de la red, o sustitución de las mismas, que debería ser a propuesta del regulado. También indica que, al momento de realizarse las inspecciones de fiscalización por parte del Ente Regulador, no existía ningún cambio a sus deberes de mantenimiento normales y habituales, por lo que el regulador fiscaliza el deber del operador en sus términos contractuales, y al regulado le correspondía aplicar mantenimientos básicos o disminución de frecuencias de mantenimientos, con facultades de proponer a consideración de la ATT modificaciones técnicas sobre dicho mantenimiento. Además, insiste en que FCA está obligada a la realización habitual de mantenimientos, mejoras e inversiones de manera que se encuentre asegurada la prestación del Servicio Público Ferroviario, con la continuidad y regularidad propia del servicio. Sin embargo, la argumentación que se indica en la Resolución Revocatoria N° 68/2023 desvía la atención del punto central y no se pronuncia con la fundamentación y objetividad necesarias sobre el alcance de la cláusula 14va., literal e) del Contrato de Licencia firmado en fecha 15 de marzo de 1996 entre FCA y la Superintendencia de Transportes (actual ATT), que consta en el Testimonio notarial N° 145/1996 otorgado ante la Notaría de Gobierno de la Prefectura de La Paz, y que persiste con todo su rigor contractual En efecto, es de la mayor importancia la cláusula 14va. (OBLIGACIONES GENERALES DEL LICENCIATARIO), cuyo literal e) expresamente estipula que FCA, en su calidad de Licenciatario, se obliga al mantenimiento de los bienes afectados al servicio de la red ferroviaria a su cargo, de acuerdo con su uso económico. La mencionada cláusula 14va. del Contrato de Licencia, de manera textual expresa "Décimo cuarta. OBLIGACIONES GENERALES DEL LICENCIATARIO.- e) El Licenciatario, durante el tiempo de vigencia del Contrato, se obliga al mantenimiento de los Bienes, de acuerdo con su uso económico, con el fin de conservarlos en condiciones adecuadas para prestar el Servicio Público Ferroviario en las debidas condiciones de seguridad". La ATT insiste en no admitir que dicha cláusula 14 e) estableció con toda claridad que durante la vigencia del Contrato FCA, en calidad de Licenciatario, está obligado a cumplir con el mantenimiento de los bienes de acuerdo con su uso económico y que el mantenimiento de los bienes afectados al Servicio Público Ferroviario (como son las vías férreas, rieles, instalaciones e infraestructura de toda el Área Operativa) se realiza y se justifica sólo en función a su uso económico, es decir en función a la operación y a la obligatoriedad de la prestación del servicio público ferroviario y, de ninguna manera, de acuerdo con su uso antieconómico, toda vez que no tiene sentido realizar gastos en de mantenimiento en vías que no son operables. En ese sentido, también es importante considerar la cláusula 23va del Contrato de Licencia que textualmente estipula: "Vigésimo tercera. PROGRAMA DE INVERSIONES.- El Licenciatario queda obligado a la ejecución, a su cuenta y cargo, del programa de inversiones que definirá en función de las necesidades del negocio ferroviario. Esas inversiones consistirán en la reposición de los Bienes que hubieran alcanzado el final de su vida útil, reconstrucción, sustitución, mejora o ampliación de los mismos. El Licenciatario comunicará al ST el programa de obras, trabajos y adquisiciones que realizará. La estipulación pactada es contundente en sentido de que FCA está obligada a ejecutar. bajo su cuenta y cargo, el programa de inversiones a cuyo efecto el CONCEDENTE le otorgó la facultad de definir dicho programa en función de las necesidades del negocio ferroviario, agregando claramente que las inversiones contempladas en ese programa consisten en la reposición bienes, el mismo que debe ser comunicado al Ente Regulador Por otra parte, no menciona la Resolución Sancionatoria N° 68/2023 que las obras de arte observadas y los trabajos de mantenimiento, que son parte del programa anual, se fue ejecutando de acuerdo con las necesidades del servicio y que, además, se pretenda desconocer que los tramos observados se encuentran operativos, debidamente custodiados, resguardados y mantenidos, de forma consistente y adecuada, de acuerdo al uso económico que les corresponde y en función a las necesidades del negocio ferroviario En todo caso, la custodia y el resguardo de los tramos El Alto- Viacha Viacha-Guaqui*

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz - esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5° piso,
Telf.: (591-2)- 2119099 - 2156600
La Paz - Bolivia

y Viacha-Charaña se viene cumpliendo de acuerdo a lo establecido en los Contratos suscritos entre FCA y el Estado boliviano. Es más todavía, la ATT cuenta con el detalle de los gastos erogados en estos tres tramos, que FCA le ha hecho conocer de manera anticipada, tal como se puede advertir de la Nota N° GG 163/2021 de fecha 7 de abril de 2021 presentada en tiempo y forma oportunos a la ATT. La propia ATT, mediante Nota ATT-DTRSP-N LP 1679/2022 de fecha 28/12/2022 (notificada a FCA en fecha 03/01/2023), se nos hizo conocer que el Ente Regulador no tiene observación alguna con relación sobre los importes facturados en el pago de materiales y mano de obra realizados por FCA para cubrir, precisamente, costos relacionados con el mantenimiento y resguardo de las mencionadas áreas operativas. La serie de documentos aportados como descargos por FCA -y especialmente el Informe Técnico de Vía y Obras- no fueron debidamente valorados por la ATT a tiempo de emitir la Resolución Sancionatoria, ni tampoco al emitir la Resolución Revocatoria, lo que deja a FCA en estado de indefensión. En cualquier caso, en ciertos ramales no existen fundamentos de orden económico para continuar invirtiendo recursos económicos en tramos inoperables y las inversiones que efectúa FCA las realiza en función a las necesidades del negocio y, asimismo, en función a las cláusulas contractuales que son ley entre partes, lo que no quiere decir, de ninguna manera, que FCA se respalde en dichas cláusulas para incumplir con el mantenimiento de los tramos operables sino que, todo lo contrario, FCA efectúa con la mayor regularidad las acciones de resguardo, custodia y mantenimiento de los bienes e infraestructura ferroviaria. consciente de que los mismos están afectados al servicio público ferroviario y que son de su responsabilidad. En consecuencia, al eludir este punto y no pronunciarse sobre el mantenimiento de los bienes de acuerdo a su uso económico, la Resolución Revocatoria de la ATT incurre en la vulneración a la garantía del debido proceso y sobre este punto carece de la debida motivación y fundamentación que, como es de conocimiento general, no puede omitirse en ningún acto administrativo."; conforme lo previamente citado, corresponde evaluar el argumento referido al mantenimiento de acuerdo a su uso económico, en este sentido el recurrente cita la cláusula 14va inciso e) del Contrato de Licencia firmado en fecha 15 de marzo de 1996, que señala: *"Décimo cuarta. OBLIGACIONES GENERALES DEL LICENCIATARIO.- e) El Licenciatario, durante el tiempo de vigencia del Contrato, se obliga al mantenimiento de los Bienes, de acuerdo con su uso económico, con el fin de conservarlos en condiciones adecuadas para prestar el Servicio Público Ferroviario en las debidas condiciones de seguridad"*, asimismo cita la clausula 23va del Contrato de Licencia que establece*: "Vigésimo tercera. PROGRAMA DE INVERSIONES.- El Licenciatario queda obligado a la ejecución, a su cuenta y cargo del programa de inversiones que definirá en función de las necesidades del negocio ferroviario. Esas inversiones consistirán en la reposición de los Bienes que hubieran alcanzado el final de su vida útil, en la reconstrucción, sustitución, mejora o ampliación de los mismos. El Licenciatario comunicará al Superintendente de Transportes el programa de obras, trabajos y adquisiciones que realizará"*, conforme las clausulas citadas, es evidente que existe la obligatoriedad para la Empresa Ferroviaria Andina S.A. de realizar el mantenimiento de los bienes, lo cual no fue negado en ningún momento por el ahora recurrente, y lo que cuestiona es la oportunidad y conveniencia de dicho mantenimiento, lo cual, debe ser analizado desde la integridad contractual y no solamente desde clausulas, frases o palabras aisladas, debido a que el contrato constituye un todo, con un mismo fin u objeto, conforme las reglas ya definidas por el artículo 514 del Código Civil, que señala: *"Las cláusulas del contrato se interpretan las unas por medio de las otras, atribuyendo a cada una el sentido que resulta del conjunto del acto.";* por lo previamente citado, se pudo advertir que la sujeción del mantenimiento al uso económico, corresponde en la medida de los derechos otorgados en concesión o licencia, sobre rutas previamente definidas, por lo tanto el contrato establece un programa de inversiones y reglas de mantenimiento, las cuales se encuentran estipuladas en las siguientes cláusulas del Contrato de Licencia: *"CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA.- REGLAS DE MANTENIMIENTO.- "(...) deberá efectuar el* ***mantenimiento*** *de los Bienes* ***siguiendo las reglas que la experiencia técnica aconseje de manera que los Bienes se mantengan en buen estado de mantenimiento y de forma que el Licenciatario cumpla adecuadamente las obligaciones*** *establecidas. (...) Si el Licenciatario entendiera que las normas de mantenimiento vigentes* ***resultan inapropiadas, por exceso o por defecto****, para mantener el adecuado estado de los Bienes,* ***podrá proponer otras que las sustituyan****. En cualquier caso, el estado de los Bienes será responsabilidad del Licenciatario (...)"* y *"CLÁUSULA VIGÉSIMO TERCERA.- PROGRAMA DE INVERSIONES.- "El Licenciatario queda obligado a la ejecución, a su cuenta y cargo del* ***programa de inversiones*** *que* ***definirá en función de las necesidades del negocio ferroviario****. Esas inversiones consistirán en la reposición de los Bienes que hubieran alcanzado el final de su vida útil, en la reconstrucción, sustitución, mejora o ampliación de los mismos. El Licenciatario* ***comunicará*** *al Superintendente de Transportes el programa de obras, trabajos y adquisiciones que realizará";* conforme lo citado, en caso de que exista un uso económico negativo que disminuya la necesidad de mantenimiento, esta deberá ser comunicada por la Empresa Ferroviaria Andina S.A. a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, sin embargo, mientras los derechos otorgados por la licencia y concesión se mantengan vigentes las mismas deberán cumplir también con el programa de inversiones previamente definida por las partes; denotándose que en el presente caso el ahora recurrente no ha realizado comunicación alguna a

la ATT proponiendo sustitución de regla técnica de mantenimiento, anteladamente y que fuere aplicable a las gestiones 2020 o 2021, objeto de la fiscalización que origina la presente causa. Por lo que se puede evidenciar que la ATT a momento de realizarse las inspecciones de fiscalización no existía ningún cambio de deberes de mantenimiento normales y habituales por parte de la Empresa Ferroviaria Andina S.A., concluyéndose que el ahora RECURRENTE, en su calidad de operador de red ferroviaria está obligado a la realización habitual de mantenimientos, mejoras e inversiones de manera que se encuentre asegurado el cumplimiento de sus obligaciones, es decir, primaria y esencialmente la prestación del Servicio Público Ferroviario, con la continuidad, regularidad y seguridad propia del servicio. Por último, respecto a la Nota N° GG 163/2021 de 07 de abril de 2021, el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 204/2023 de 22 de marzo de 2023 (INFORME DE EVALUACIÓN), señalo: *"Asimismo, en relación al detalle de las inversiones programadas y ejecutadas en la gestión 2020 que el CONCESIONARIO presentó mediante NOTA 163/2021, se observa que la fecha de presentación data del 27 de abril de 2021 incumpliendo el plazo establecido para la presentación de esta información; en suma, en este detalle se señala la ejecución de trabajos de mejoramiento de vías solo en dos (2) tramos, la Ruta -100 (El Alto - Viacha) y la Ruta -120 (Viacha – Guaqui), mostrando los montos ejecutados e indicando que el tipo de inversión realizada es de Mejora o Ampliación, se hace notar que no detalla el alcance de estos mejoramientos de vía…Como resultado de la inspección realizada, en el Informe de Investigación Nro.2 se establece que estos trabajos no cubrieron todos los sectores y/o los trabajos necesarios que precisaban de mantenimiento o en su efecto los trabajos realizados no fueron los suficientes, de acuerdo a las reglas de mantenimiento establecidas en el Contrato de Licencia, evidenciándose observaciones de falta de mantenimiento en los tramos (…)".*

II. Respecto al argumento que señala: *"INCONGRUENCIAS CON RELACIÓN A LA CUSTODIA Y RESGUARDO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.- La resolución sancionatoria señalo que "es evidente que la falta de mantenimiento vigilancia y custodia por parte del CONCESIONARIO, ha derivado en la situación actual del tramo inspeccionado, llegando a advertirse el robo, destrucción y deterioro avanzado de los bienes otorgados en su favor." Sin embargo, la Resolución Revocatoria pretende desconocer que a lo largo de toda la vía de los tres Tramos señalados en el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 1248/2021 de fecha 28/12/2021, las áreas operativas a nuestro cargo se encuentran debidamente custodiadas y resguardadas e integramente operables para el tipo de servicio que se está prestando; extremo que fue debidamente verificado in situ en la inspección especial conjunta realizada entre personal técnico de la ATT y de FCA el día 7 de mayo de 2023. Definitivamente, FCA realiza efectivamente las labores de mantenimiento, custodia y resguardo de la vía férrea en los tramos citados de manera regular, y lo hizo tanto en las gestiones 2020, 2021 y 2022 al igual que en la gestión 2023. En todo caso, FCA cumple con lo estipulado en la cláusula 13va del Contrato de Licencia toda vez que ha asumido la responsabilidad de custodiar, vigilar y mantener las áreas operativas, asegurando el cumplimiento de sus obligaciones para la prestación del Servicio Público Ferroviario, de conformidad con la cláusula 14va del mismo Contrato de Licencia. que se constituye en la mayor prueba documental para enervar los cargos que se han formulado en contra de FCA y que la ATT pretende desconocer a toda costa y bajo todo tipo de argumentos. El ente regulador afirma de manera incongruente con su propio Informe Técnico ATT- DTRSP-INF TEC LP 763/2021 de fecha 13/08/2021 (que asevera haberse verificado el mejoramiento de la vía férrea) la vía férrea en estos tramos se encuentra abandonada, máxime cuando hemos demostrado que las mismas se encuentran operativas. debidamente custodiadas y mantenidas de acuerdo al uso económico que se les da Por lo tanto, la custodia y el resguardo de los tramos: "El Alto - Viacha", "Viacha - Guaqui" y "Viacha - Charaña" se viene cumpliendo de acuerdo a lo establecido en los Contratos suscritos con el Estado Boliviano, es más en el caso del tramo Viacha Charaña, el mes de mayo del año 2021 se llevó a cabo un servicio con tren de carga que no pudo ser finalizado por presión del sector del transporte pesado, pero que evidenció la circulación de un tren de carga sin problema alguno."*; este argumento no establece en que parte del informe o referente a que tramo la ATT haya señalado el mejoramiento de la vía y de la revisión del Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 763/2021 de 13 de agosto de 2021, se puede advertir que el mismo constituye un informe técnico respecto a distintos tramos, a este efecto se pudo evidenciar que en su punto C.3.2 que el **Tramo Oruro – Uyuni** (Tramo) es el que tendría mejoramiento de vía, sin embargo dicho tramo no fue observado en el auto de Formulación de Cargos y la Resolución Sancionatoria impuso multa por los Tramos **Viacha – Guaqui, Viacha – El Alto y Viacha – Charaña**, por lo que es evidente, que la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes no ingresó en contradicción, por referirse a tramos distintos, siendo que el informe se realizó por distintos tramos y solo se iniciaron acciones por aquellas que no mostraron custodia y resguardo.

III. Respecto al argumento que señala: *"4.3 CONSTATACIÓN DEL ACTA DE INSPECCIÓN ESPECIAL DE FECHA 07/05/2023.- A raíz de reuniones informativas sostenidas los primeros días de mayo de 2023 en ambientes del Viceministerio de Transporte dependiente del Ministerio de Obras Públicas. y por orden del Viceministro de Transportes, en fecha 7 de mayo de 2023, se realizó una inspección al Tramo ferroviario El Alto-Viacha-Charaña, en la que participó personal técnico de ATT y de FCA: inspección en la que, según al Acta adjunta de la misma fecha, textual se pudo constatar que la vía férrea está en condiciones de operación y que actualmente se realiza el servicio de Bus, Carril Viacha-Charaña", situación que pudo ser evidenciada con la circulación de un tren de carga durante la prueba que fue*

ww. oopp. gob. bo
Av. Mariscal Santa Cruz - esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5° piso,
Telf.: (591-2)- 2119909 - 2-56600
La Paz - Bolivia

realizada en mayo de 2021. En esa inspección los mismos técnicos de la ATT constataron in situ que la via férrea del Tramo El Alto-Viacha-Charaña se encuentra en condiciones de operación; tal como estaban en las gestiones 2020, 2021, 2022 y 2023 lo que no podría ocurrir de ninguna manera si es que FCA no hubiera realizado las correspondientes labores de mantenimiento. custodia y resguardo de la vía, durante todas esas gestiones. Cabe aclarar que la verificación física de las inversiones de infraestructura en la vía ferroviaria del Tramo El Alto-Viacha (Ramal T) y del Tramo Viacha-Charaña (Ramal B) y el relevamiento de datos sobre el estado físico de la vía férrea misma se cumplió en base a los Términos de Referencia (TDR) que previamente, mediante Nota adjunta ATT-DTRSP N LP 498/2023 de 04/05/2023, nos remitió el Director Técnico Sectorial de Transporte Interno de la ATT. Si bien la fiscalización cumplida por la ATT se refiere al periodo 2021 y 2022 y pretende mostrar deficiencias en el accionar de FCA, la propia verdad material que invoca permite demostrar que la empresa ha mantenido y mantiene la vía férrea en condiciones de operación, lo que fue constatado por una inspección in situ y aunque la misma haya sido ex post no le resta el valor de verdad material, como para que la ATT desconozca que FCA realizó efectivamente las labores de mantenimiento, custodia y resguardo de la via férrea en los tramos observados en las gestiones 2021 y 2022 al igual que en la gestión 2023"; Se puede evidenciar que en el presente caso existen dos Informes Técnicos: ATT-DTRSP-INF TEC LP 763/2021 de **13 de agosto de 2021** y ATT-DTRSP-INF TEC LP 1248/2021 de **28 de diciembre de 2021** (INFORMES DE INVESTIGACIÓN) emitidos por la Dirección Técnica Sectorial de Transportes de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, los cuales se encuentran debidamente respaldados y para que los mismos tengan alguna relevancia respecto al presente caso a objeto de enervar los cargos el Acta de **7 de mayo de 2023**, debió haberse realizado antes o durante las inspecciones realizadas el 13 de agosto y 28 de diciembre de 2021, toda vez que en el presente caso el Auto de Formulación de Cargos y los Informes de investigación fueron enmarcados y delimitados a las gestiones 2020 y 2021, no pudiéndose tomar en cuenta la inspección de 07 de mayo de 2023, toda vez que la sanción del presente caso se encuentra delimitada por gestiones según la naturaleza de la obligación, la cual en todo caso también tiene el objeto de precautelar el cumplimiento continuo de la obligación, no siendo admisible cumplir con el mantenimiento e inversión en algunas gestiones y no así en otras de manera indiscriminada.

IV. Respecto al argumento que señala: *"4.4 CON RELACIÓN A LAS MEDIDAS RADICALES DE TRANSPORTISTAS DE CARGA CONTRA FCA.- El Informe Técnico ATT- DTRSP-INF TEC LP 763/2021 (Informe Técnico de Investigación N° 1) es categórico al confirmar que la inspección Ordinaria de la Red Ferroviaria Andina sólo se realizó hasta la segunda fase, sin poder proseguir con la tercera, "debido a los bloqueos y medidas asumidas por los transportistas de carga, como protesta a la prueba piloto que realizó FCA en el tramo Arica-Charaña-Viacha-Oruro", extremo que fue reiterado en la página 31 del mismo Informe donde se recomendó concluir con dicha inspección suspendida por los bloqueos y medidas asumidas por los transportistas de cargar Ese extremo fue ratificado en el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 1248/2021 (Informe Técnico N° 2), confirmando que la Tercera Fase de dicha inspección fue suspendida debido a los bloqueos y medidas asumidas por los transportistas de carga, como protesta a la prueba piloto que realizó FCA en el tramo Arica-Charaña-Viacha- Oruro". Efectivamente, en el mes de mayo de 2021, en el Tramo Arica-Charaña-Viacha-Oruro, FCA llevó adelante una prueba operativa para evaluar la factibilidad de retomar el servicio de carga desde y hacia la ciudad de Arica Sin embargo, y reaccionando de una forma inaudita, los sindicatos de transporte de carga se movilizaron de forma masiva y agresivamente, para luego proceder al bloqueo de vías: los mismos que ante la presión de sus dirigentes y bases (a lo que se sumaron solicitudes de autoridades del sector) obligaron a FCA a suspender parte de la prueba, sin que hasta la fecha se haya reanudado el servicio de carga hasta esa ciudad, a cuyo efecto a FCA sólo le quedó asumir los daños y perjuicios económicos de esta desatinada suspensión. Hasta la fecha y pese a reiteradas solicitudes remitidas por FCA al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, no pudimos retomar el proyecto, pese a que el mismo significa un crecimiento económico no solamente para la empresa en particular sino para el Estado boliviano en general. Con relación a este punto, ya en el Recurso de Revocatoria hicimos dos puntualizaciones Primero, indicar que actualmente en el Tramo El Alto-Viacha-Charaña FCA presta el servicio de pasajeros con el Bus Carril, resaltando que los trabajos de mantenimiento y conservación se ejecutan de manera permanente y, por tanto, la vía está completamente operable (tal como consta en el Acta de la inspección efectuada en fecha 07/05/2023) Segundo, dejar constancia de que la potencial obstrucción de los sindicatos de transporte terrestre a las operaciones de FCA de transporte de carga por vía ferroviaria configura un escenario de inseguridad jurídica para la empresa que aparte de no tener garantías para desarrollar efectivamente sus operaciones, tampoco puede garantizar a sus clientes que la carga que transporte llegará a su destino final, puesto que siempre está latente la amenaza de bloqueos, protestas y medidas de hecho que los transportistas de carga, que cualquier momento pueden paralizar el servicio público ferroviario. Es precisamente, por eso que en fecha 31 de mayo de 2021, FCA difundió un comunicado sobre el Tramo Arica-La Paz informando que este tramo no forma parte del plan comercial de transporte de carga de la empresa. Asimismo, son precisamente las amenazas, bloqueos y medidas de hecho asumidas por los transportistas de carga -que no sólo paralizan las inspecciones programadas (como lo evidencian los Informes Técnicos N° 1 y N° 2), sino que también paralizan el servicio público ferroviario en general- sobre las que la Resolución Sancionatoria N° 162/2023 no dijo ni una palabra, pero al respecto si se pronunció la Resolución Revocatoria, en sentido de citar la cláusula 34va del Contrato de Licencia relativa a la imposibilidad sobreviniente, la fuerza mayor y el caso fortuito; aduciendo que no cursa en los archivos de la ATT ninguna comunicación de parte del operador, en el sentido de la cláusula citada, por lo que no existe eximente de responsabilidad al incumplimiento verificado que configura el ilicito administrativo sancionador por lo que, no corresponde en el presente recurso valorar argumentaciones de este tipo, que se encuentran al margen del plazo, forma y procedimiento establecido en la citada cláusula". A partir de los Informes Técnicos N° ATT-DTRSP-INF TEC LP 763/2021 y N° ATT-DTRSP- INF TEC LP 1248/2021, y desde que se realizó y se suspendió la Inspección Ordinaria de la Red Ferroviaria Andina, el regulador ya tenía pleno conocimiento*

DESPACHO V°B° Abg. Edgar F. Landivar M. M.O.P.S.V.
D.G.A.J. V°B° Lucana Cisneros M.O.P.S.V.
Mayk Lucana M.O.P.S.V.

de que existieron bloqueos y medidas asumidas por los transportistas de carga, como protesta a la prueba piloto que realizó FCA en el tramo Arica-Charaña-Viacha-Oruro"; que impidieron no sólo que se prosiga con dicha inspección sino que también paralizaron el desarrollo de las actividades propias del servicio público ferroviario en dicho tramo De esa manera, la ATT elude y pretende ignorar el hecho de que la amenaza y las medidas de hecho protagonizadas por los transportistas de carga terrestre, contra el normal desenvolvimiento del servicio ferroviario generan un verdadero impedimento que obligan a FCA interrumpir las inversiones que tiene previstas. Como muestra de la activa oposición del sector de transportistas, en el Recurso de Revocatoria se citó la Convocatoria CDTO 001/2023 de la Cámara Dptal, de Transportes Oruro a las empresas se transporte nacional e internacional, choferes, mecánicos e instituciones involucradas en el sector del transporte, a la Asamblea de Emergencia de fecha 01/05/2023 para oponerse a la reactivación del Ferrocarril La Paz-Arica. Asimismo, se adjuntó la citación de la Cámara Dptal de Transporte Cochabamba a la Asamblea de emergencia del día 31/05/2023 para considerar la posible reactivación del Ferrocarril La Paz-Arica y medidas a tomar También se citó la Convocatoria a reunión por parte del Viceministro de Transportes, Wilfredo Gutiérrez, (que cursa en la Nota N 548/2023 de fecha 24/05/2023) dirigida al presidente de la Cámara Boliviana de Transporte Nacional e Internacional para que, conjuntamente a organizaciones del transporte pesado. atiendan los argumentos de los trabajadores ferroviarios y se asuman criterio sobre la temática Ferrocarril La Paz-Arica."; de la revisión de los antecedentes, se puede evidenciar que este argumento si fue atendido por la ATT, toda vez que señala: *"Corresponde citar su Contrato de Licencia en su CLÁUSULA TRIGÉSIMO CUARTA.- IMPOSIBILIDAD SOBREVINIENTE.- El Licenciatario está excusado de ejecutar total o parcialmente sus obligaciones bajo el presente contrato, solo en la medida en que dicha ejecución este impedida, por una imposibilidad sobreviniente no imputable al Licenciatario, dentro el concepto de los artículos 577 y 578 del Código Civil, sea como fuerza mayor o caso fortuito. Se entiende por fuerza mayor el obstáculo externo, imprevisto o inevitable, que origina una fuerza extraña al hombre (desastres naturales y otros) impidiendo el cumplimiento de las obligaciones contraídas. Se considera como caso fortuito el obstáculo atribuible al hombre, imprevisto o inevitable, proveniente de las condiciones mismas en que las obligaciones debían ser cumplidas. En ambos casos las partes suscribientes deberán probar documentalmente las causas dentro de los diez días calendario de acaecido el suceso o producido el obstáculo, obligándose a realizar sus mejores esfuerzos encaminados a la reposición del sector del Área Operativa o a resolver las imposibilidades por caso fortuito. En el evento en que dichas causas sobrevinientes causaren perjuicio al Área Operativa, el Licenciatario estará obligado a reparar los daños ocasionados hasta el monto de la garantía estipulada en la cláusula trigésimo séptima, de conformidad con un Plan de Trabajo y cronograma aprobado por el Superintendente de Transportes. Ante una imposibilidad sobreviniente las estipulaciones del presente contrato, podrán sufrir las modificaciones que sean necesarias las mismas que serán acordadas por las partes. No cursa en los archivos de la ATT ninguna comunicación de parte del operador, en el sentido de la cláusula citada, por lo que no existe eximente de responsabilidad al incumplimiento verificado que configura el ilícito administrativo sancionador. Por lo que, no corresponde en el presente recurso valorar argumentaciones de este tipo, que se encuentran al margen del plazo, forma y procedimiento establecido en la citada cláusula."*; conforme se puede advertir, la ATT si da la explicación respecto a las causas ajenas a la voluntad de la Empresa Ferroviaria Andina S.A., toda vez, que si bien el acta de inspección denota este tipo de eventos, el directo interesado no demostró en ningún momento primero: que los eventos radicales de transportistas hayan causado o tengan un nexo con los tramos observados en el presente caso y que se encuentran sancionados en los Tramos Viacha – Guaqui, Viacha – El Alto y Viacha – Charaña; segundo, y conforme lo ya establecido en el parágrafo I del presente numeral, en el caso de que la Empresa Ferroviaria Andina S.A., vea por conveniente según su análisis económico debe de manera anticipada al desenvolvimiento normal de las cláusulas contractuales informar y solicitar a la ATT los cambios contractuales a los que vea imposibilitados de cumplir, conforme establece el Contrato de Licencia en su CLÁUSULA TRIGÉSIMO CUARTA.- IMPOSIBILIDAD SOBREVINIENTE; por ultimo para este punto, no existe prueba aparejada al expediente que demuestre el tiempo de duración de las medidas radicales, trascendencia de dichas medidas, daños materiales que ocasionaron las medidas radicales, entre otros que pudiesen demostrar los argumentos del recurrente.

DESPACHO VºBº Abg. Edgar F. Landivar M. M.O.P.S.V.

D.G.A.J. VºBº Lic. A. Cabrera M.O.P.S.V.

DGAJ - U.R.J. VºBº M.O.P.S.V.

V. Respecto al argumento que señala: *"4.4 FCA INVOCÓ EN TIEMPO Y FORMA OPORTUNOS SUS DERECHOS SUBJETIVOS E INTERESES LEGÍTIMOS.- En principio, la Empresa Ferroviaria Andina S.A. en su calidad de recurrente plenamente legitimado para plantear el Recurso de Revocatoria invocó los derechos subjetivos de formular peticiones, de iniciar el procedimiento recursivo de revocatoria contra la Resolución Sancionatoria N° 162/2023, así como de participar en su desarrollo de principio a fin y de obtener una respuesta fundada y motivada, de acuerdo con las previsiones instituidas en el artículo 16 de la Ley de Procedimiento Administrativo N° 2341. Además, indicó claramente que con la referida Resolución Sancionatoria se estaban vulnerando sus intereses legítimos a proseguir con la prestación del servicio ferroviario de acuerdo a las estipulaciones pactadas en los contratos suscritos con el Estado y de preservar tanto los principios jurídicos como los principios económicos en los que se fundamentan sus operaciones en los tramos de la Red Ferroviaria Andina a su cargo. Es más, de manera textual FCA hizo mención expresa a la*

violación a sus derechos subjetivos citando la normativa legal vulnerada. La Resolución Sancionatoria aduciendo "un estrecho apego a la legalidad, a la normativa regulatoria del sector y a los contratos de Concesión y Licencia" pretende tergiversar lo expresado por FCA en el Recurso de Revocatoria indicando, de forma entrecortada, que FCA habría aseverado de forma temeraria que se estaría vulnerando su "interés legítimo de proseguir con la prestación del servicio, y que no estaría demostrando como una sanción administrativa le impediría el cumplimiento de sus obligaciones con el Estado. Como ya se ha señalado líneas arriba, lo que nítida e inequívocamente expresó FCA fue que con la Resolución Sancionatoria se estaban vulnerando sus intereses legítimos a proseguir con la prestación del servicio ferroviario de acuerdo a las estipulaciones pactadas en los contratos suscritos con el Estado, lo que dijo y quiso decir es que la ATT, al tratar de desconocer la aplicación de cláusulas contractuales, estaba vulnerando su interés a proseguir con el servicio de acuerdo con los contratos suscritos con el Estado. En cuanto a la falta de notificación previa con los informes técnicos, la Resolución Revocatoria asevera que "no existe obligatoriedad de notificar el informe en virtud a que los informes son facultativos y que no obligan a la autoridad administrativa a resolver conforme a ellos, según el artículo 48 de la Ley N° 2341. Bajo esa argumentación la ATT trata de justificar la violación al principio de publicidad instituido por el artículo 4, literal m) de la Ley de Procedimiento Administrativo N° 2341 (que establece que todas las actuaciones de la Administración son públicas), lo que deriva en la violación al derecho subjetivo instituido en el literal d) del art. 16 de la misma Ley N° 2341 en lo que se refiere al derecho que tiene todo administrado de conocer el estado del procedimiento y de todas las actuaciones emergentes de él Por lo tanto, no es cierto lo que afirma la Resolución Revocatoria en sentido de que FCA. en su calidad de recurrente, no haya demostrado la vulneración a sus derechos subjetivos e interese legítimos al impugnar la Resolución Sancionatoria, toda vez que esa violación al derecho subjetivo indicado fue presentada como un agravio en el Recurso de Revocatoria al hacer referencia a la falta de notificación de la ATT con los informes técnicos emitidos por su Dirección Técnica Sectorial de Transportes y por su Dirección Jurídica. Se debe dejar claramente establecido que los dos Informes Técnicos ATT- DTRSP-INF TEC LP 763/2021 de 13/08/2021 y ATT-DTRSP-INF TEC LP 1248/2021 de 28/12/2021 fueron proporcionados ex post a solicitud expresa de FCA planteada mediante Nota escrita y de esa manera la empresa pudo tomar conocimiento de que el un Informe Técnico reconocía que en las inspecciones realizadas a los tramos observados, en las gestiones 2020 y 2021, se había verificado el mejoramiento de las vías férreas con el cambio de durmientes, eclisas y sujeciones; y que le otro Informe reconocía que las inspecciones se habían suspendido debido a los bloqueos y medidas asumidas por los transportistas de carga pertenecientes a empresas del transporte terrestre nacional e internacional Esos dos informes fueron proporcionados ex post y sólo a ruego de FCA, pero nunca fueron proporcionados ni el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 204/2023 de fecha 22/03/2023 ni tampoco el Informe Jurídico ATT-DJ-INF-JUR LP 1129/2023 de 30/06/2023 cuyos alcances los hemos conocido sólo por las escasas referencias citadas en la Resolución Sancionatoria. De ese modo, se expresó claramente que la ATT viola el principio de publicidad instituido por el artículo 4, literal m) de la Ley de Procedimiento Administrativo N° 234 (que establece que todas las actuaciones de la Administración son públicas) y, asimismo, viola el derecho subjetivo instituido en el literal d) del art. 16 de la misma Ley N° 2341, en lo que se refiere al derecho que tiene todo administrado de conocer el estado del procedimiento y de todas las actuaciones emergentes de él. Por otra parte, es evidente que, al no pronunciarse sobre el mantenimiento de los bienes de acuerdo a su uso económico, la Resolución Revocatoria de la ATT incurre en la vulneración al derecho subjetivo y a la garantía del debido proceso. Igualmente, al carecer de la debida motivación y fundamentación sobre la cláusula vital del mantenimiento de los bienes de acuerdo a su uso económico la ATT incurre en la vulneración a las garantías que tiene el regulado al debido proceso, y al eludir, evitar y omitir pronunciarse sobre este aspecto por supuesto que también vulnera los derechos subjetivos de FCA a tener una respuesta congruente y fundamentada sobre el particular."; primero se debe señalar que respecto al argumento del uso económico, éste ya fue resuelto en los parágrafos anteriores en especial en el parágrafo I; ahora bien respecto a la falta de notificación con los informes técnicos, corresponde manifestar que conforme estableció la ATT, no existe previsión normativa en la Ley N° 2341, D.S. N° 2717 ni en el D.S. N° 27113 que obligue a notificar con los informes dentro de un proceso sancionador, y que lo establecido en el artículo 48 de la Ley N° 2341 traído a colación por el recurrente, se refiere a actos administrativos, debiéndose tomar en cuenta que los informes no se constituyen en actos administrativos por si mismos; es así que, una vez notificado con el auto de formulación de cargos el administrado puede tomar vista del expediente y obtener copia de los documentos que considere necesarios, en conformidad al artículo 86, numeral I del D.S. N° 27113, que dispone: *"I. Los administrados que intervengan en un procedimiento, sus representantes o abogados, tendrán derecho a conocer en cualquier momento el estado del trámite y a tomar vista de las actuaciones."*, sin embargo el recurrente no pudo probar que en el presente caso se le haya impedido acceder al expediente administrativo, por lo tanto el que haya accedido a los informes de manera posterior es de expresa responsabilidad del recurrente, toda vez que pudo acceder al trámite desde la notificación con la formulación de cargos a objeto de su defensa desde el inicio del procedimiento.

10. En consideración a todo lo señalado en el marco del inciso u) del artículo 63 del Decreto Supremo Nº 4857 y el inciso c) del parágrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo Nº 27172, corresponde rechazar el Recurso Jerárquico interpuesto por Eloy Alex Larrea Flores en representación de la Empresa Ferroviaria Andina S.A. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 68/2023 de 16 de octubre de 2023, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT, confirmando totalmente el acto administrativo impugnado.

DESPACHO Vº Bº Abg. Edgar F. Landivar M. M.O.P.S.V.
D.G.A.J. Vº Bº Luis ... Caprara M.O.P.S.V.
DGAJ - U.R.J Vº Bº Mayk Lucana M.O.P.S.V.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

ÚNICO.- Rechazar el Recurso Jerárquico interpuesto por Eloy Alex Larrea Flores en representación de la Empresa Ferroviaria Andina S.A. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 68/2023 de 16 de octubre de 2023, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT, confirmando totalmente el acto administrativo impugnado.

Notifíquese, regístrese y archívese.

Ing. Edgar Montaño Rojas
MINISTRO
Min. Obras Públicas, Servicios y Vivienda
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

DESPACHO VoBo Abg. Edgar F. Landivar M. M.O.P.S.V.

D.G.A.J. VoBo Lucia A. Cabrera M.O.P.S.V.

D.G.A.J. - U.R.J. VoBo M.O.P.S.V.

ww. oopp. gob. bo
Av. Mariscal Santa Cruz - esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5° piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 - 2156600
La Paz - Bolivia