

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 173

La Paz, 08 AGO 2025

VISTOS: el recurso jerárquico interpuesto por Oscar Leonardo Montero Benavides, en representación legal de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., en contra de la Resolución Administrativa de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 802024 de 17 de diciembre 2024, emitida por la autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes.

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

1. Que mediante nota ATT-DTRSP-N LP 102/2024, en fecha 31 de enero de 2024, el Director Técnico Sectorial de Transportes Interino de la ATT, requiere: "De acuerdo su programa de intervención progresiva para la red rehabilitación del Tramo Don Diego-El Tejar, para la gestión 2023, remitido a ésta autoridad, se tenía prevista para la gestión 2023 la ejecución de trabajos de **despeje de vía, limpieza de plataforma y cunetas, reposición de terraplén y mantenimiento de vía en el tramo Betanzos (PK 223+500)-Quivi Quivi (PK 235+450), con una longitud de 11.95 Kilómetros para los meses de octubre a diciembre.** En este entendido, se le otorga un plazo de cinco (5) días hábiles computables a partir de la recepción de la presente nota, para la remisión del Informe de cumplimiento de los trabajos referidos anteriormente, bajo conminatoria de inicio de proceso sancionatorio en caso de incumplimiento" (fojas 01).
2. Que a través de nota FCA/GG/065/2024, recepcionada el 07 de febrero de 2024, el Gerente Administrativo Financiero de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., en respuesta a la precitada nota, remite a la ATT, el Informe Técnico SGVO N° 2/2024, realizado por la Subgerencia de Vías y Obras, indicando que, en el mismo, se detalla el cumplimiento de los trabajos (fojas 2 a 5).
3. Que por nota ATT-DTRSP-N LP 120/2024 de 01 de febrero de 2024, recepcionada el 06 de febrero de 2024, la Autoridad Regulatoria comunico a la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. la realización de una inspección desde el lunes 05 al miércoles 07 de febrero de 2024 al tramo Don Diego- El Tejar, que forma parte del ramal F (Triángulo – Potosí – El Tejar); en consecuencia, tal inspección in situ al Ramal F, se habría iniciado en el Triángulo (Río Mulato) PK 0+000 (que coincide aproximadamente con el PK 454+445 del ramal T), y pasó por la Estación de Potosí (PK 172+940), culminando en la Estación El Tejar (PK 345+300) de la ciudad de Sucre. (fojas 6).
4. Que en el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024, la Dirección Técnica Sectorial de Transportes, señala: "Por lo descrito, se ha evidenciado que se ha iniciado la rehabilitación del tramo Don Diego (PK197+000) – El Tejar (PK 345+300), específicamente se verificó la ejecución de trabajos para la recuperación del tramo Betanzos (PK+223+500) – Quivi Quivi (PK 235+450); sin embargo, el resto de los tramos no está operable. Durante la inspección se observó, que no se realizó ninguna inversión en edificaciones de áreas operativas a cargo de la FCA, asimismo, se han identificado avasallamientos, como el de la Estación de Higueras y del derecho de vía en el tramo Betanzos – Quivi Quivi y en las cercanías a Higueras, asimismo el robo reciente de rieles, durmientes metálicos y eclisas, lo que implica que la FCA no estaría cumpliendo a cabalidad con su obligación contractual de custodia, vigilancia, conservación y mantenimiento de las áreas operativas a su cargo, Bienes del Estado, otorgados en Licencia al Operador" (fojas 7 a 21).
5. Que la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes por **Auto de Formulación de Cargos ATT-DJ-A TR LP 83/2024 de 27 de mayo de 2024**, dispuso: "PRIMERO.- FORMULAR CARGOS en contra de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. por

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"



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 Regulatorio de Transporte Ferroviario, aprobado por la Resolución Ministerial N° 27/2017 de 30 de enero de 2017 del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, al haberse corroborado que, durante la inspección del 05 al 07 de febrero de 2024 en el tramo Don Diego (PK 197+000) – El Tejar (PK 345+300), no se realizó inversiones en edificaciones de áreas operativas; asimismo, se identificó avasallamientos en la Estación de Higueras, el derecho de vía en el tramo Betanzos – Quivi Quivi y en las cercanías a Higueras y la ausencia de rieles, durmientes metálicos y eclisas, lo que implica que el CONCESIONARIO no estaría cumpliendo a cabalidad con su obligación de custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo (...)", Notificado el 28 de mayo de 2024 (fojas 22 a 26).

6. Que mediante memorial de fecha 02 de julio de 2024, Álvaro Javier Valdivia Urioste, en representación de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., presentó descargos, en respuesta Auto de Formulación de Cargos ATT-DJ-A TR LP 83/2024 de 27 de mayo de 2024 (fojas 39 a 83).

7. Que a través de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104/2024 de 09 de agosto de 2024, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, dispuso lo siguiente: "PRIMERO.- **DECLARAR PROBADOS los cargos formulados en el Auto de Cargos ATT-DJ-A TR LP 83/2024 de 27 de mayo de 2024**, en contra de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA FCA S.A. 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° 27/2017 de 30 de enero de 2017, al haberse corroborado que, durante la inspección del 05 al 07 de febrero de 2024 en el tramo Don Diego (PK 197+000) – El Tejar (PK 345+300), **no se realizó inversiones en edificaciones de áreas operativas; asimismo, se identificó avasallamientos en la Estación de Higueras, el derecho de vía en el tramo Betanzos – Quivi Quivi y en las cercanías a Higueras y la ausencia de rieles, durmientes metálicos y eclisas, lo que implica que el CONCESIONARIO no estaría cumpliendo a cabalidad con su obligación de custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo.** SEGUNDO.- Conforme a lo establecido en el punto resolutivo primero SANCIONAR a la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. - FCA con una multa de UFVs10.000,00 (Diez mil 00/100 Unidades de Fomento de Vivienda), acorde a lo establecido en el inciso b) del Parágrafo II 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° 27/2017 de 30 de enero de 2017 (...)" Notificada el 05 de septiembre de 2024 (fojas 91 a 102).

8. Que por memorial presentado el 18 de septiembre de 2024, Álvaro Javier Valdivia Urioste, en representación de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA FCA. S.A. interpuso recurso de revocatoria contra la Resolución Administrativa Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104/2024 de 29 de agosto de 2024, bajo los siguientes argumentos (fojas 103 a 128):

i) Pide declarar la nulidad de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104/2024, por haber violado el debido proceso en sus vertientes de fundamentación y motivación, establecido en el Parágrafo II del Artículo 115 de la Constitución Política del Estado, refiriendo que el Ente Regulador dictó tal Resolución con absoluta parcialización, actuando como juez y parte, sin efectuar, ninguna fundamentación, motivación, menos el análisis y valoración de los fundamentos y descargos presentados por su empresa, lo cual obligaba a la ATT bajo el principio de verdad material, permitirle conocer cuál es la razón por la que se declara probada la comisión de la infracción, imponiendo una sanción que no sólo es contraria a la ley, sino que además genera terribles daños y perjuicios, por cuanto resulta incomprensible que no haya realizado una valoración objetiva, respetando el principio de verdad material, dispuesto en el artículo 180 de la CPE a efectos de que le permita conocer, cual es la razón por la que se declara probada la comisión de infracción, imponiéndole una sanción económica que no solo es contraria a la ley, sino que le genera terribles daños y perjuicios; es más, en la RS 104/2024 se ha realizado la transcripción de las disposiciones legales, sin establecer cuál es la pertinencia y aplicabilidad de cada una en el caso en concreto, arribando a la "abusiva

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"



de ilegal determinación” de que no se ha desvirtuado los cargos formulados, incumpliendo con ello, lo establecido en múltiples Sentencias Constitucionales, como la SCP 182/2023-S3 de 05 de abril de 2023 y la SCP 0808/2013 de 11 de junio de 2023, que dejan sentada la obligación del juzgador de fundamentar y motivar las resoluciones judiciales, entre otros aspectos. Por tal razón, colige que, frente a tal inobservancia, corresponde la nulidad del acto recurrido.

ii) Alega que se debe considerar que el accionar de la administración pública se encuentra regido por “DIVERSA NORMATIVA”, como la CPE, Tratados Internacionales, Ley de Procedimiento Administrativo, Leyes especiales, Decretos Supremos y Resoluciones Administrativas de la materia. En ese contexto, hizo mención a lo señalado por el Tribunal Constitucional de Bolivia en la Décima Conferencia Iberoamericana de Justicia Constitucional, para recordar que la CPE es la norma suprema del ordenamiento jurídico y goza primacía frente a cualquier otra disposición; por lo tanto, arguye que la aplicación de normas jurídicas dentro el Estado Boliviano no puede ser entendida como un problema de jerarquías o competencias, cuando la norma fundamental se encuentra integrada por normas constitucionales-principios que son los valores, principios, derechos y garantías plurales que coexisten, que conviven de una sociedad y son los que llenan de contenido el orden constitucional y legal.

Que el valor normativo de la CPE asegura la aplicación directa y eficaz de los derechos fundamentales, a través de la labor interpretativa o hermenéutica de las autoridades jurisdiccionales o administrativas, cuyas decisiones deben enmarcarse en sus valores y postulados esenciales. En tal sentido, enfatiza en las disposiciones legales inobservadas al momento de emitir la resolución sancionatoria y a los artículos 109, 115, 116, 117, 119 y 410 de la Constitución Política del Estado, alegando que el ente regulador, en un grosero atentado contra los derechos y garantías constitucionales, califican la comisión de infracción en base a lo dispuesto por el inciso d) y e) del numeral 2 del Art. 52 del Reglamento Regulatorio para la modalidad de Transporte Ferroviario aprobado mediante Resolución Ministerial N° 027 de 30 de enero de 2017, imponiendo una sanción, conforme el inciso a) del Parágrafo II del numeral 2 del Artículo 52 del citado Reglamento, sin haber considerado que: FCA, NO habría cometido ninguna infracción, toda vez que los actos siempre se encuadraron en la normativa regulatoria, en el Contrato de Concesión que regula la prestación del Servicio Público Ferroviario, el Contrato de Licencia que determina las condiciones de uso de los bienes afectados al Servicio Público Ferroviario y, en las instrucciones y directrices emanadas por la Autoridad Reguladora. Citando al efecto la solicitud de compensación de la gestión 2019, planteada por FCA mediante nota “GG/262/2020 de 30/10/2020”, misma que fue respondida por el Director Técnico Sectorial de Transportes de la ATT, comunicando a través de la nota ATT-DTRSP-N LP 1420/2020 de 25 de noviembre de 2020, el “rechazo de la compensación solicitada, conforme a la información proporcionada por la ABC (Administradora Boliviana de Carreteras) mediante nota de fecha 27/01/2020, que evidenció la existencia de infraestructura vial y permanente que permite la prestación regular de servicios de transporte terrestre de pasajeros y carga”, por lo que, “desde la existencia de la citada infraestructura caminera, la obligatoriedad de la prestación del servicio público ferroviario de pasajeros en dicho tramo, ha quedado extinta”.

De la misma manera, ante la solicitud de compensación por la gestión 2020, por el Tramo Potosí – El Tejar, planteada por FCA mediante nota GG 358/2021 de 29 de octubre de 2021, el Director Ejecutivo de la ATT a través de la nota ATT-DTRSP-N LP 1573/2021 de 26 de noviembre de 2021, al margen de rechazar la compensación solicitada, comunicó una vez más a FCA, lo señalado en la precitada nota emitida por la ABC en fecha 27 de enero de 2021.

Indica en relación al servicio público ferroviario prestado por FCA, el Poder Ejecutivo del Estado Boliviano emitió los Decretos Supremos N° 26786 de 13 de septiembre de 2002; 27031 de 08 de mayo de 2003 y 27557 de 04 de junio de 2004, que ampliaron la operación de la Red Ferroviaria Occidental y establecieron los mecanismos legales orientados a la rehabilitación del tramo ferroviario Oruro-Cochabamba-Aiquile, para la reanudación del servicio ferroviario en el tramo Sucre – Potosí y asimismo, para la revinculación de FCA al tramo ferroviario Oruro – Cochabamba y la reanudación del servicio en el tramo Sucre – Potosí y, a su vez, ordenó al Superintendente de Transportes (ST) cumplir acciones necesarias para revincular a FCA al tramo Oruro – Cochabamba – Aiquile.

Hace referencia a lo establecido en los Decretos Supremos Nos 26786 de 13 de septiembre de 2002, 27031 de 08 de mayo de 2003, 27557 de 04 de junio de 2004 y 24178. Así como al nuevo convenio que se denominó “Acuerdo Modificadorio de Convenio Complementario” de 27 de mayo de 2003 y al Contrato Modificadorio de 30 de noviembre de 2004. Refiriéndose también al Contrato de Concesión, el cual en su Clausula Octava, numeral 8.2 literal d), estableció con toda claridad el derecho de FCA a percibir compensaciones cada vez que la ST (por razones económicas, sociales o de otro tipo) le pidiese la prestación de servicios de transporte de pasajeros, debiendo la ST formalizar con FCA las condiciones

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



para prestar dichos servicios y pagar las correspondientes compensaciones según lo establecido en el numeral 9.2 c). Sobre el punto, cabe indicar que el numeral 9.2 c) del Contrato de Concesión, estableció que en caso de que los ingresos provenientes de la prestación del servicio de transporte de pasajeros con las modificaciones exigidas por el Poder Ejecutivo no permitieran a FCA cubrir los costos del servicio, FCA tiene derecho a una compensación por la diferencia entre los ingresos derivados de la efectiva prestación de tal servicio y los costos que el mismo le genere.

Así mismo, señala que en el ámbito de la prestación del Servicio Público Ferroviario existe, y persiste con todo su rigor contractual, el Contrato de Licencia que permite usar, gozar, administrar y explotar los bienes afectados al servicio de la Red Ferroviaria Andina, que consta en el Testimonio Notarial N° 145/1996 otorgado ante la Notaría de Gobierno de la Prefectura de La Paz. De conformidad con dicho Contrato, FCA, en su condición de Licenciatario, al igual que la ATT, en su condición de Licenciante, se obliga a ejecutar el Contrato de Licencia de acuerdo con todas sus estipulaciones y prescripciones contenidas en las respectivas normas legales. Así, resaltó la cláusula de mayor importancia, que es la 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, haciendo cita textual de la citada cláusula, manifestando, que la misma estableció con toda claridad que durante la vigencia del Contrato el Licenciatario (FCA) está obligado a cumplir con el mantenimiento de los bienes, que son objeto de Licencia de acuerdo con su uso económico.

Expresa que al estar predeterminado por la entidad reguladora del servicio público ferroviario, 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; debiendo comprender que tal obligación a la que se encuentra reatado el Licenciatario FCA, es la de mantener los bienes afectados al Servicio Público Ferroviario de acuerdo con su uso económico y, de ninguna manera, de acuerdo con su uso antieconómico. **En cualquier caso, si la propia ATT ha comunicado expresa y reiterativamente a FCA que ha quedado extinta (fenecida, extinguida, concluida, exánime e interfecta) la obligación de prestar el servicio público ferroviario de pasajeros, tanto en el tramo Cochabamba-Aiquile al igual que en el tramo Potosí-El Tejar, no existe fundamento económico para continuar invirtiendo recursos económicos en tramos inoperables; sucesos que no significan que FCA incumple en el mantenimiento de los tramos operables, que sí lo viene haciendo con la mayor regularidad.**

Lamenta que la ATT no haya tomado conciencia de que a lo largo del tramo Don Diego (PK197+000) – El Tejar (PK345+300), las áreas operativas a su cargo se encuentran debidamente custodiadas y resguardadas; no obstante, existen áreas expuestas que son precisamente las líneas férreas que son objeto de constante robo de material ferroviario, referidos propiamente a líneas, durmientes, pernos, señalizaciones y otros; motivo por el cual, y con la finalidad de resguardar el patrimonio del Estado, la empresa ha iniciado diferentes procesos penales por los delitos de Atentados Contra la Seguridad de los Medios de Transporte, Destrucción o Deterioro de Bienes del Estado y la Riqueza Nacional, Atentados contra la Libertad de Trabajo y Robo Agravado, en contra de los que resultaren autores de estos hechos, puesto que se desconoce la identidad de las personas que proceden a realizar este ilícito.

iii) Expresa la vulneración del numeral VIII del Artículo 139 de la Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transporte, puesto que, pese a la existencia de comunicación expresa y reiterativa por parte de la ATT a FCA, en sentido que ha quedado “extinta (fenecida, extinguida, concluida e interfecta)” la obligación de prestar el servicio público ferroviario de pasajeros, de forma contradictoria e incongruente, la ATT emitió la RS 104/2024, utilizando como marco normativo lo establecido en el Considerando 2 de tal pronunciamiento, pretendiendo fundamentar su decisorio en la Ley N° 165, el DS 24179 y el Reglamento aprobado por la RM 027/2017, para determinar la supuesta e inexistente comisión de la infracción dispuesta en el Auto de Formulación de Cargos, pretendiendo de forma ilegal e inconstitucional desconocer la norma constitucional establecida en el artículo 410 de la CPE, pretendiendo la aplicación de dicho Reglamento por encima de la Ley N° 165, **por cuanto debió tener presente que conforme lo dispone el numeral VIII del Artículo 39 de la Ley N° 165, se establece con carácter obligatorio, que las infracciones serán sancionadas en aplicación a los principios de graduación y proporcionalidad con apercibimiento; es decir, en caso de que FCA hubiera cometido la infracción, la ATT tenía la obligación antes de imponer una sanción pecuniaria, de apercibirlo, el no haberlo hecho de esa forma, conlleva la nulidad del acto.**

iv) Denuncia violación de lo dispuesto en el Artículo 14 del DS 24179 al momento de emitir la RS 104/2024, “2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



situación que constituiría en un atentado contra los derechos y garantías constitucionales, sin haber considerado absolutamente los fundamentos y sin realizar una valoración objetiva de los fundamentos expuestos, así como de la prueba presentada, en base al principio de verdad material, establecido en el Artículo 180 de la CPE, atentando contra el debido proceso, establecido en el artículo 15 de la referida norma supra legal y los principios establecidos en el procedimiento administrativo, por cuanto se debe tener que la admisión y la producción de prueba se sujetará a criterios de amplitud, flexibilidad e informalismo, en base a éstos, correspondía a la ATT realizar todas las diligencias tendientes a la averiguación de los hechos que fundamentan su decisión; sin perjuicio de la prueba que ofrezca y produzca FCA en su defensa; **sin embargo, contrariamente a todo ello, con el ánimo de causar daño económico emitió la RS 104/2024, sin considerar la existencia de comunicación expresa, en sentido que ha quedado extinta fenecida, extinguida, concluida e interfacta la obligación de prestar el servicio público ferroviario de pasajeros, tanto en el tramo Cochabamba – Aiquile al igual que en el tramo Potosí – El Tejar, en consecuencia, al tenor de lo dispuesto en el Artículo 14 del DS 24179, queda liberado de la obligación de prestar mantenimiento.**

Que ante lo expuesto solicita la revocatoria de la RS 104/2024 y en consecuencia, se declare nula la misma, por haber acreditado la existencia de comunicación expresa y reiterativa que FCA hizo conocer de que la obligación de prestar el servicio en el tramo Don Diego – El Tejar quedó extinta, ocasionando violación a derechos y garantías además de daños y perjuicios con la ilegal y abusiva sanción pecuniaria impuesta en el acto administrativo impugnado.

9. Que a través de Auto ATT-DJ-A LP 8/2024 de 31 de octubre de 2024, la ATT dispuso abrir término de prueba por diez (10) días hábiles administrativos; en atención a ello, el recurrente el 14 de noviembre del mismo año, presentó memorial, por el cual, propuso y ratificó pruebas dentro del recurso de revocatoria de autos (fojas 130 a 180).

10. Que la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte, Mediante Resolución Administrativa de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024 de 11 de diciembre de 2024, notificada 18 de diciembre de 2024, resolvió: “ÚNICO.- RECHAZAR el recurso de revocatoria presentado por Álvaro Javier Valdivia Urioste, en representación legal de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. – FCA S.A., en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104/2024 de 29 de agosto de 2024, CONFIRMANDO TOTALMENTE el acto administrativo recurrido, de conformidad a lo previsto por el inciso c del Parágrafo II del Artículo 89 del REGLAMENTO APROBADO POR EL D.S 27172”, bajo los siguientes argumentos (fojas 213 a 231):

i) Menciona la normativa aplicable, citando al efecto lo determinado en el artículo 7 y artículo 269 de la Ley N° 165, concordante éste último con los artículos 2 y 5 del Decreto Supremo N° 24177, resaltando, que la ATT tiene el deber de velar por el cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios (licenciarios) y en caso de incumplimiento aplicar las sanciones establecidas en las normas jurídicas vigentes, según lo determinan los incisos m) y p) del Artículo 2 del Decreto Supremo N° 24178 de 08 de diciembre de 1995. Así, dentro de esa esfera legal, debe recordarse que el licenciario tiene obligaciones, como la dispuesta en el inciso b) del Artículo 43 del Decreto Supremo N° 24179, que establece lo siguiente: “Prestar mantenimiento a los Bienes que conforman el Área Operativa, en las condiciones especificadas en el contrato de licencia”

Destaca también que el Decreto Supremo N° 24179 contempla que la Empresa Ferroviaria sólo podrá suspender la prestación del Servicio Público Ferroviario, en tramos determinados, previa autorización del Superintendente de Transporte, ahora ATT. En caso de suspensión temporal, el Licenciario deberá otorgar a la línea férrea, sus inmuebles y accesorios, el correspondiente mantenimiento básico necesario. En caso de suspensión definitiva, el tramo correspondiente será desvinculado de la Licencia, quedando el Licenciario liberado de la obligación de prestar mantenimiento. Citando al efecto el Contrato de Concesión, suscrito el 14 de marzo de 1996, con énfasis en las cláusulas Primera.- Definiciones; Cuarta.- Alcance de la Concesión; Séptima.- Uso de Bienes y el Contrato de Licencia (Testimonio Notarial N° 145/1996), señalando las cláusulas: Octava.- Trabajos Provisorios y Mejoras, Décimo Segunda.- Devolución de los Bienes, Décimo Tercera.- Custodia Vigilancia y Conservación, Décimo Cuarta.- Obligaciones del Licenciario, Décimo Quinta.- Reglas de Mantenimiento, Vigésimo Tercera.- Programa de Inversiones, Vigésima Octava.- Sanciones y Trigésima.- Responsabilidad. Trayendo a colación que el artículo 59 del Reglamento aprobado por la Resolución Ministerial N° 27/2017 prevé que: “La Autoridad Regulatoria realizará el seguimiento y la fiscalización de las obligaciones, tanto de los operadores que brinden el

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga; a los operadores que brinden el servicio de atención al público en estaciones ferroviarias, y así como al administrador de infraestructura ferroviaria”.

ii) Menciona que a raíz de la inspección in situ realizada por personal de esa Autoridad, del 05 al 07 de febrero de 2024, al tramo Don Diego – El Tejar, que forma parte del ramal F (Triángulo – Potosí – El Tejar), se pudo advertir que si bien FCA inició un trabajo de rehabilitación del tramo Don Diego (PK197+000) – El Tejar (PK 345+300), verificando la ejecución de trabajos para la recuperación del tramo Betanzos (PK+223+500) – Quivi Quivi (PK 235+450), el resto de los tramos no se habrían encontrado operables; **además, se advirtió que éste no realizó ninguna inversión en edificaciones de áreas operativas a su cargo**; también, se ha identificado avasallamientos, como el de la Estación de Higueras y del derecho de vía en el tramo Betanzos – Quivi Quivi y en las cercanías a Higueras; por otra parte, fue posible observar la ausencia de rieles, durmientes metálicos y eclisas. Hechos relevantes a tiempo de formular cargos en contra del Concesionario, pues se le habría advertido que no estaría cumpliendo a cabalidad con su obligación de custodia, resguardo, vigilancia, conservación y mantenimiento de las áreas operativas a su cargo, conforme a lo establecido en el Contrato de Licencia; lo que constituiría 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 Resolución Ministerial N° 27/2017.

Sostiene que producto de la tramitación del proceso sancionatorio y de la valoración de los descargos presentados por el CONCESIONARIO, en la RS 104/2024, ese Ente Regulador concluyó lo siguiente: “(...) Que es oportuno precisar que el Contrato de Licencia y el Contrato de Concesión son instrumentos jurídicos con los que cuenta la actividad regulatoria como sinónimo de autorización o permiso, los cuales implican una forma de regulación y de ordenamiento de la actividad que es prestada por el CONCESIONARIO, relaciones contractuales a través de los cuales no sólo asumió derechos sino también se ciñó al cumplimiento de las obligaciones previstas en los mismos, siendo entre ellas la de custodiar y resguardar la infraestructura ferroviaria entregada al CONCESIONARIO. Que, en función de lo señalado, el análisis efectuado por el INFORME DE EVALUACIÓN, las pruebas de cargo y descargo, se advierte que el CONCESIONARIO no desvirtuó los cargos formulados por esta Autoridad de Regulación respecto a la custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo en los tramos Don Diego – El Tejar”.

iii) Alega que, en primer lugar: que el recurrente no ha individualizado con precisión qué prueba, fundamentos y descargos, no habrían sido valorados y que según él provocó la vulneración al debido proceso en sus vertientes de fundamentación y motivación; destacando que se limitó a formular ese agravio, como si fuera suficiente argumento de reclamo sin mayor explicación de relación de causalidad o precisión, cuando éste no debería omitir que tiene la inexcusable obligación de establecer cómo el acto administrativo impugnado habría infringido sus derechos subjetivos, situación que no acontece y como Segundo: el recurrente refirió que resulta incomprensible que la ATT no haya realizado una valoración objetiva, respetando el principio de verdad material, dispuesto en el Artículo 180 de la CPE; pese a tal argumentación, cabe reiterar que omite individualizar a qué se refiere, cuando en el caso que nos ocupa, se ha originado el procedimiento sancionador al haber configurado la infracción administrativa “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, presupuesto normativo sobre el cual, esa Autoridad Reguladora dirigió sus esfuerzos probatorios y acreditó los hechos constitutivos, considerando los descargos del Concesionario. Por ende, producto de la valoración de éstos que han sido presentados el 03 de julio de 2024, en la RS 104/2024 se adoptó la determinación de declarar probados los cargos formulados, habiendo dejado plasmado que la ATT centró su análisis en los elementos fácticos, los argumentos y pruebas de cargo y descargo para arribar a una conclusión debidamente motivada. Indicando que de la revisión de la RS 104/2024, se tiene un pronunciamiento que responde de manera clara y motivada a todos los aspectos anotados, coligiendo que ese Ente Regulador ha respetado el derecho al debido proceso en lo referente a la emisión de una resolución motivada, puesto que expuso las razones que dan certeza que el caso no podía haber sido resuelto de una forma distinta y en Tercero:, referido a la alegación del recurrente, relativa a la transcripción de las disposiciones legales, sin establecer cuál es la pertinencia de cada una en el caso en concreto; por lo que indica que esa instancia Regulatoria no comprende cuál es la violación al debido proceso que según éste ha concurrido, dado que la cita del marco legal en la RS 104/2024, resulta correcto y apegado tanto a la normativa que rige a la materia como a los hechos que lo motivan.

Señala que, sin perjuicio a lo previamente mencionado, corresponde tener presente que los recursos administrativos son medios por los cuales se puede refutar el acto administrativo, el cual es reflejo de la voluntad de la Administración, y si esta voluntad lesiona los derechos del administrado el mismo está facultado para pedir a la Administración que revoque o cambie el acto o disposición que dictó. Al

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



interponerse un recurso es necesario cumplir con ciertos requisitos para que la Administración lo acepte; caso contrario, si éstos no se cumplen, la Administración puede rechazar dicho recurso. Así, las peticiones que se efectúan a la Administración, según las previsiones del inciso d) del Artículo 41 de la Ley N° 2341, deben contener los hechos, motivos y solicitud en la que se concrete con toda claridad lo que se pretende, lo cual se traduce en que los recursos de revocatoria deben ser presentados de manera fundada, según dispone el Artículo 58 de la misma Ley. Por lo tanto, hace notar que a efectos de desvirtuar las conclusiones y determinaciones asumidas por ese Ente Regulador en la Resolución recurrida, no resulta suficiente que el recurrente alegue que se habría realizado un análisis abusivo e ilegal, al no haberse valorado correctamente los descargos y pruebas presentadas o haber efectuado una simple transcripción de las disposiciones legales, puesto que, tal argumentación, al margen de no resultar cierta, debe encontrarse lo suficientemente fundada, para que esta Autoridad Regulatoria, en etapa recursiva, pueda revisar su propia actuación sobre la base de los agravios expuestos en el recurso de revocatoria que deben encontrarse debidamente fundados.

iv) En cuanto a la fundamentación de derecho expuesta en su escrito, resalta que el recurrente ha reiterado similar argumentación a la que fue plasmada en su memorial de descargos de fecha 03 de julio de 2024 "(II. VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO (...)", cursante a fs. 62 de la carpeta, en respuesta al Auto de Formulación de Cargos, por lo tanto, es por demás evidente que ello mereció respuesta en la RS 104/2024 en el numeral 2 del Considerando 3, concluyendo que: "(...) Respecto al tramo ferroviario que nos ocupa, el DS 26786 en su objeto consideró la reanudación en la prestación del servicio ferroviario en el tramo Sucre - Potosí, para el servicio de transporte de pasajeros y carga, el cual se encontraba interrumpido por los elevados costos de operación. Este Decreto Supremo en su Artículo 4 también estableció un procedimiento para la compensación; sin embargo, el mencionado Artículo fue derogado por el Parágrafo I del Artículo 7 del DS 27031, no correspondiendo entrar en más detalles de la ejecución de compensaciones (...). A su vez, el DS 27031 aclaró los alcances del DS 26786, respecto al tramo que nos ocupa, el objeto del Decreto dispuso la rehabilitación del tramo Potosí – El Tejar, también autorizó a la Superintendencia de Transportes (Ahora ATT), la suscripción de un convenio complementario a los contratos de concesión y licencia a fin de ejecutar la revinculación del tramo Oruro – Cochabamba – Aiquile, tramo del cual no nos ocupa a los cargos formulados por esta Autoridad de Regulación. Finalmente el DS 27557 tuvo por objeto "...la suspensión de trabajos de rehabilitación de la denominada "Zona Roja" del tramo ferroviario Oruro – Cochabamba y, disponga la habilitación del ramal que se extiende de la Estación de Arque (PK.118+192), la estación Cochabamba (PK.204+847) hasta llegar a la Estación Aiquile (PK.419+320)...", señalando que como se puede notar no involucra el tramo ferroviario, por el cual se inició el presente proceso sancionatorio; y, si bien vuelve a autorizar la suscripción de convenio para ejecutar la suspensión de los trabajos de rehabilitación de la "Zona Roja" en el mismo no se encuentra el tramo Don Diego (PK197+000) – El Tejar (PK 345+300). Por lo anotado, los Decretos Supremos, mencionados así como la suscripción de convenios complementarios a los contratos de concesión y licencia, refieren otorgación de compensaciones por parte del Estado al CONCESIONARIO, por lo que, es imperioso establecer que, el presente proceso de autos no está relacionado con el pago de las mismas, toda vez que, las obligaciones de custodia y vigilancia establecidas en el Contrato de Licencia no están condicionadas a ningún tipo de acción que deba realizar esta Autoridad Regulatoria, por lo que, el referido argumento no desvirtúa los cargos formulados por esta Autoridad de Regulación".

Señala por consiguiente, que es evidente que las alegaciones mencionadas por el recurrente han sido cabalmente atendidas a momento del dictado de la RS 104/2024, empero, más allá de tal afirmación, es pertinente destacar que el recurrente no ha especificado puntualmente cómo se le agravian sus derechos, máxime si lo reclamado no incide en el objeto de la controversia, el cual ciñe su análisis en el incumplimiento de obligaciones contractuales, estando entre ellas la de custodiar y resguardar la infraestructura; en consecuencia, al no guardar relación estrecha con la presente causa tampoco cabe emitir mayores consideraciones sobre tal agravio infundado.

v) Indica que, sobre el mismo punto, el recurrente señaló que la ATT en un grosero atentado contra los derechos y garantías, calificó la comisión de la infracción, en base a lo dispuesto por el inciso e) del numeral 2 del Artículo 52 del Reglamento aprobado por la RM 27/2017, sin considerar varios aspectos; motivo por el que, hace notar lo siguiente: manifiesta, que el proceso instaurado con el Auto de Cargos atribuyó la infracción dispuesta en el inciso e) del numeral 2 del Artículo 52 del Reglamento aprobado por la RM 27/2017 al Concesionario, habiendo advertido que éste no estaría cumpliendo a cabalidad con su obligación de custodia, resguardo, vigilancia, conservación y mantenimiento de las áreas operativas a su cargo, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Licencia, enfatizando que aquello se basó en una norma expresa que define explícitamente qué acciones u omisiones constituyen infracciones, así como la sanción que cabe ser emitida, la cual contiene una suficiente predeterminación normativa de las infracciones y sus consecuencias jurídicas. Por lo que extrae que en la RS 104/2024 se dejó dicho que el

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"



Concesionario asumió todas las obligaciones establecidas en su Contrato, cuyo fin se centra en conservar los bienes en condiciones adecuadas para la prestación del servicio público ferroviario; así como efectuar el mantenimiento de los mismos, siguiendo las reglas de experiencia técnica, de manera que permanezcan en buen estado de mantenimiento y forma; lo que significa que la custodia y resguardo del área operativa es de su entera responsabilidad; a cuyo efecto, resulta incoherente que el recurrente afirme que no cometió la infracción motivo de autos, cuando los hechos fácticos denotan lo contrario, como lo sostuvo la RS 104/2024.

Expresa que resulta poco coherente que el recurrente exima su responsabilidad argumentando las solicitudes de compensación que habría realizado, tratando de demostrar que su obligación de prestación de servicio público ferroviario de pasajeros ha quedado extinta en el tramo cuestionado, peor aún, indicar que cabía considerar la rehabilitación del tramo ferroviario Oruro-Cochabamba-Aiquile, para la reanudación del servicio en el tramo Sucre – Potosí; cuando aquello no incide en el objeto de la controversia. Destacando que el recurrente no ha especificado puntualmente cómo se le agravian sus derechos, máxime si lo reclamado no incide en el objeto de la controversia, el cual ciñe su análisis en el incumplimiento de obligaciones contractuales, estando entre ellas la de custodiar y resguardar la infraestructura; en consecuencia, al no guardar relación estrecha con la presente causa, considera no emitir mayores consideraciones sobre ese punto.

vi) Resalta que, el recurrente pretende que esa Autoridad considere que existen fundamentos para la interrupción del servicio, procurando excusarse de la presente causa que originó el proceso sancionatorio, lo cual, no resulta viable, posición que se torna en relevante por haber sido sustentada por el Informe Técnico 2540/2024, por lo que efectúa las siguientes precisiones:

i. Que, FCA debe regirse a lo establecido en el contrato de concesión, contrato de la licencia, y normativa vigente aplicable, en los términos que se encuentra previstos, por lo que, en tanto estos no hayan sido objeto de modificación alguna establecida conforme a derecho, corresponde a la ATT, velar por su aplicación en total rigor y en tal sentido el Informe Técnico 2540/2024, colige que: *"El Contrato de Concesión N° 147 en su Cláusula Octava, respecto a la suspensión de la prestación del Servicio Público Ferroviario, señala que en caso de que el CONCESIONARIO determine que la operación del Servicio Público Ferroviario sobre cierto tramo no es económicamente rentable y considere necesario suspender la prestación del mismo, deberá solicitar la autorización previa del Superintendente de Transportes, suspensión que puede ser temporal o definitiva. Por su parte el punto 3.8 de la cláusula tercera del convenio parlamentario contrato de concesión y licencia, de fecha 27 de mayo de 2003, señala que cuando corresponda, la Empresa Ferroviaria realizará la devolución de los tramos involucrados en el presente convenio en las condiciones establecidas en los numerales 3.3 y 3.5 de la presente cláusula. Se debe precisar que el Contrato de Licencia N° 145 y el Contrato de Concesión N° 147, ambos suscritos en fecha 14 de marzo de 1996 por FCA, son instrumentos jurídicos con los que cuenta la actividad regulatoria como sinónimo de autorización o permiso, los cuales implican una forma de regulación y de ordenamiento de la actividad que es prestada por FCA, relaciones contractuales a través de los cuales no solo asumió derechos sino también se ciñó al cumplimiento de las obligaciones previstas en los mismos, siendo entre ellas, la de mantener los Bienes otorgados en Licencia, con el fin de conservarlos en condiciones adecuadas para prestar el Servicio Público Ferroviario en las debidas condiciones de seguridad; así como la de solicitar una suspensión temporal o definitiva en los tramos en los cuales se lo considere necesario, obligaciones que no fueron cumplidas por FCA, al contrario, se observa que la suspensión viene aun siendo analizada por FCA conforme se observa de las notas (...), extremos que ratifican el incumplimiento a las obligaciones asumidas"*.

ii. Que, en función a ello, pueden advertirse que el recurrente argumenta supuestas ordenes de interrupción, afirmando que la ATT habría manifestado tal supuesto a través de las Notas expuestas en su escrito; sin embargo, frente a esa postura, éste intenta encontrar una justificación fuera de lugar y sin guardar relación alguna con el hecho atribuido en el Auto de Formulación de Cargos y probado en la RS 104/2024, arguyendo de forma conveniente que esa Autoridad informó que la relación quedó extinguida, fenecida y/o concluida; correspondiendo señalar que tal apreciación no sólo es imprecisa, sino es carente de razonamiento, puesto que, el objeto de la controversia se ciñe en el incumplimiento de las obligaciones contractuales, estando entre ellas la de custodiar y resguardar la infraestructura; por ende, no cabe emitir mayores consideraciones al respecto, tal como se expuso en el punto conclusivo 5 de ese análisis.

vii) Argumenta en cuanto a los mecanismos legales orientados a la rehabilitación de tramos ferroviarios, la reanudación del servicio ferroviario y la revinculación de FCA al tramo ferroviario Oruro-Cochabamba-Aiquile, que el recurrente puso en manifiesto, normativa que respaldaría esos extremos; sin embargo, considera oportuno resaltar sobre dicho punto, que la RS 104/2024 atendió este aspecto, coligiendo en su parte considerativa 3, numeral 2, que el proceso no está relacionado con aquello, *"toda vez que las obligaciones de custodia y vigilancia establecidas en el Contrato de Licencia no están condicionadas a ningún tipo de acción que deba realizar esta Autoridad Regulatoria, por lo que, el referido argumento no*

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"



desvirtúa los cargos formulados”; en base a tal precisión, esta instancia no advierte que tal fundamentación guarde relación con el caso, lo cual da lugar a que sea inviable atenderla.

viii) En razón al mantenimiento de bienes afectados alegado por el recurrente, tiene presente que la infraestructura ferroviaria se constituye en un conjunto de obras civiles e instalaciones mecánicas destinadas a proveer el movimiento para los ferrocarriles, siendo deber de toda persona respetar y proteger ello, así como los bienes afectados al servicio público ferroviario. Bajo tal razonamiento, recuerda que según el Artículo 41 de la Ley General de Ferrocarriles, de 3 de octubre de 1910, las empresas ferrocarrileras quedan obligadas a tomar todas las medidas para asegurar el buen estado y conservación de la línea férrea, su material y construcciones; en consonancia a ello, se tiene dentro de las obligaciones del licenciataria, la de prestar mantenimiento a los bienes que conforman el área operativa y entonces se debe entender que la FCA en su condición de licenciataria, se obliga a ejecutar el Contrato de Licencia de acuerdo con todas sus estipulaciones contenidas en las previsiones legales, por tanto, ninguna cláusula reviste mayor importancia que otra. En este sentido, el citado Contrato establece claramente que el Licenciataria recibirá el Área Operativa y asumirá la responsabilidad por su custodia, vigilancia, conservación y mantenimiento; asimismo, deberá mantener el buen estado de los Bienes hasta el momento de la efectiva devolución de los mismos, tal y como plasmó la RS 104/2024.

Reitera que es evidente que FCA en calidad de Concesionario se encuentra obligado a la realización habitual de mantenimientos, mejoras (más que habituales mantenimientos) e inversiones, a efectos de asegurar la prestación del servicio, la continuidad y regularidad del mismo; asegurando una red operable. Haciendo referencia que sobre ello el Informe Técnico 2540/2024, deja plasmado que: *“El ahora recurrente no ha realizado comunicación alguna a la ATT proponiendo sustitución de regla técnica de mantenimiento, anteladamente y que fuere aplicable al objeto de la fiscalización que origina la presente causa. Por lo que, si consideraba que la regla técnica de mantenimiento resultaba en demasía para algunos tramos de la red ferroviaria, y que se podría hacer disminución de mantenimientos intensivos propios de la red en uso, o aplicar mantenimientos básicos o disminución de frecuencias de mantenimientos, estaba facultado, de manera fundamentada a proponer a consideración de la ATT la sustitución de regla técnica de mantenimiento, facultad de proposición que no ha ejercido. En tal sentido, 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 ha realizado la inspección de fiscalización considerando sus obligaciones en términos normales y habituales, en estricto cumplimiento de legalidad (...).”*

Destaca la imprecisión, impertinencia y falta de coherencia de los argumentos expuestos por el recurrente, pretendiendo eximirse del rigor de sus obligaciones, cuando en otras palabras, este incumple la obligación de custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo, situación que además se encuentra respaldada en el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024 y sus anexos, el cual denota el evidente descuido por parte del Concesionario y el incumplimiento a sus obligaciones contractuales y que el recurrente debe recordar que tiene la concesión y licencia integral para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga, en el tramo en cuestión, si bien existen varias disposiciones normativas que han sido paliativas, el operador ferroviario deberá cumplir con lo establecido para la custodia, vigilancia y conservación de los bienes propiedad del Estado Plurinacional de Bolivia, lo que no viene concurriendo, prueba de ello, se ha originado el proceso sancionatorio que originó la presentación del recurso que ahora se resuelve, en el que se ha comprobado que el CONCESIONARIO incumplió la custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo, en el tramo Don Diego – El Tejar.

ix) Menciona respecto a la afirmación del recurrente en la que lamenta que la ATT no haya tomado conciencia de que a lo largo del tramo Don Diego (PK197+000) – El Tejar (PK345+300), las áreas operativas a su cargo se encuentran debidamente custodiadas y resguardadas, no obstante, existirían áreas expuestas que son precisamente las líneas férreas que son objeto de constante robo de material ferroviario, motivo por el cual, y con la finalidad de resguardar el patrimonio del Estado, la empresa ha iniciado diferentes procesos penales; por lo que cita que el Informe Técnico 2540/2024, sostuvo que: *“Al respecto, existe una contradicción evidente en las aseveraciones que vierte FCA al señalar que ‘... las áreas operativas a nuestro cargo se encuentran debidamente custodiadas y resguardadas’ y a continuación menciona ‘No obstante, existen áreas expuestas que son precisamente las líneas férreas que son objeto de constante robo de material ferroviario...’, siendo que las vías férreas son parte de las áreas operativas por tanto existe una falencia evidente. En cuanto a los procesos iniciados, FCA debe asumir las medidas a su disposición para cumplir con sus obligaciones contractuales (...).”* Es decir que lo anotado guarda relación con la disposición segunda Decima Segunda del contrato de licencia, relativa a la devolución de los bienes, en sentido que es obligación del Concesionario mantener en buen estado éstos hasta el momento de la efectiva devolución. Lo que significa que en la gestión 2036 todos los bienes otorgados en

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



licencia, deben encontrarse en buen estado de conservación, mantenimiento y deben ser útiles para la prestación del servicio; en tal sentido, es coherente que éste adopte todas las medidas preventivas, pertinentes y conducentes que permitan cumplir con la obligación y responsabilidad fijada en el régimen legal contractual, respecto a la custodia, vigilancia y conservación. Y a pesar de tal aclaración debe tenerse presente que el recurrente no ha identificado cuál es la relación de ese agravio con el caso en concreto, que permita enervar las determinaciones contenidas en la RS 104/2024 y si a su criterio existe vulneración a sus derechos o intereses legítimos, tal ausencia de fundamento da lugar a que no deban emitirse mayores consideraciones.

x) Manifiesta en relación a la invocación de nulidad por la violación expresa del numeral VIII del Artículo 139 de la Ley N° 165, que el D.S. 24179, reglamenta la prestación del servicio público ferroviario en el marco legal establecido por la Ley N° 1600 de 28 de octubre de 1994, correspondiendo asegurar la correcta prestación del mismo, el cumplimiento de las obligaciones contractuales, la aplicación de tarifas debidamente aprobadas y la aplicación de principios que garanticen la libre y leal competencia. Quedando claro que las normas de ese Decreto Supremo se aplican a las Empresas Ferroviarias, Empresas Extranjeras y Empresas Privadas. Asimismo, señalan que el Reglamento aprobado por la RM 27/2017, tiene por objeto reglamentar las actividades regulatorias de la modalidad de transporte ferroviario de pasajeros y carga interdepartamental e internacional por ende, regula el régimen de infracciones, sanciones y procedimientos especiales para el sector, en el cual existen previsiones que tipifican de forma específica como infracción a las conductas de los operadores del servicio y son sancionadas acorde a los términos expuestos en dicha Reglamentación. Por lo que resalta que de la revisión del caso que nos ocupa, no se ha advertido violación alguna en los términos expuestos por el ahora recurrente, en tanto, desde el inicio del proceso sancionador con el Auto de Cargos, quedó claro el régimen sancionatorio en el que se dispone tipos de infracción, sanciones y procedimientos especiales del Sector Ferroviario.

Expone que esa autoridad adecuo la conducta reprochable del Concesionario a la infracción "Incumplir con la custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo", tipificada en el inciso e), numeral 2 del Parágrafo II del Artículo 52 del Reglamento aprobado por la Resolución Ministerial N° 27/2017. Resaltando que aquello se encuentra estrechamente vinculado al principio de tipicidad, que según el artículo 72 de la Ley N° 2341, prevé que las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando éstas hayan sido previstas por norma expresa; por su parte, el artículo 73 de dicha Ley, complementa este principio con el de tipicidad, al señalar que son infracciones administrativas acciones u omisiones expresamente definidas en las leyes y disposiciones reglamentarias y sólo se pondrá imponer aquellas sanciones administrativas expresamente establecidas en las mismas. Y, por lo tanto, la Autoridad no puede dejar de lado la norma y procedimiento sancionador legalmente establecido, específico para el Sector Ferroviario.

xi) Puntualiza, respecto a la violación a lo dispuesto en el artículo 14 del Decreto Supremo N° 24179, siendo que correspondía que la ATT realiza todas las diligencias tendientes a la averiguación de los hechos; reiterando la conclusión arribada en el punto 3 de esta parte Considerativa, en sentido de que, el recurrente se ha limitado a manifestar que no se efectuó una valoración objetiva de los fundamentos expuestos, la prueba remitida; sin embargo, no ha individualizado con precisión a qué prueba, fundamentos y descargos se refiere, tampoco especifica qué aspectos no han sido valorados en base al principio de verdad material; por lo tanto, es evidente que tal planteamiento no se encuentra lo suficientemente fundado para enervar las conclusiones de la RS 104/2024, en la que sí consta la fundamentación y motivación legal y técnica de valoración de las pruebas y argumentos aportados durante el proceso sancionatorio, razón por la que no cabe ahondar en mayores consideraciones al respecto.

xii) Que en fase probatoria el recurrente expuso argumentos reiterativos a los mencionados en el recurso de Revocatoria, motivo por el cual, no se ingresó al tratamiento y análisis de los que fueron ya analizados en el presente fallo, al no resultar pertinente.

Menciona que el recurrente propuso como prueba el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024 y la nota FCA/GG/292/2023 de 07 de septiembre de 2023, por la que detalla la programación de intervención progresiva para la rehabilitación del tramo ferroviario Don Diego – El Tejar; **sin embargo, éste omite considerar que el caso ha sido originado al haber advertido el incumplimiento con la custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo a raíz de la inspección in situ, llevada a cabo del 05 al 07 de febrero de 2024 al tramo Don Diego – El Tejar, que forma parte del ramal F (Triángulo – Potosí – El Tejar);** por lo cual, no se comprende cuál es la relación de tal hecho con el Plan de Rehabilitación argüido por FCA, máxime si según este Plan se entiende y ratifica la inobservancia en las obligaciones contractuales, como lo es la custodia y resguardo de los bienes. Por ende, se destaca la falta de coherencia y lógica en este planteamiento. Estableciendo que ninguno de los argumentos señalados por el recurrente ha enervado las conclusiones alcanzadas por la RS 104/2024

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



y por lo tanto se habría concluido que indudablemente, no ha se habría desvirtuado las la conclusiones y determinaciones asumidas en la mencionada resolución, en cuanto a los elementos esenciales del acto administrativo.

11. Que en fecha 30 de diciembre de 2024, Oscar Leonardo Montero Benavides, en representación legal de la Empresa FERROVIARIA ANDINA S.A., interpuso recurso jerárquico en contra de la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024, emitida por la ATT, bajo los siguientes argumentos (fojas 232 a 249):

i) Indica que de la lectura a la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA- RE TR LP 802024 de 11 de diciembre de 2024, se puede observar que viola el Debido Proceso en su triple dimensión, sino que además demuestra una parcialización que lejos de dictar una resolución desde la Constitución y la Ley N° 2341, respetando el principio de imparcialidad consagrado por el Artículo 4 inciso f) y cumpliendo el mandato de lo dispuesto por el artículo 63 de la referida Ley, los mismos fueron incumplidos, por lo que solicita que se tenga en cuenta esos aspectos al momento de resolver el recurso jerárquico.

ii) Fundamenta que considerando el Principio de la Doble Instancia prevista en la Ley N° 2341, con relación al artículo 180 de la CPE, acude a la instancia jerárquica, con el objeto de denunciar los agravios sufridos a través de la citada Resolución de Revocatoria, rechazo su recurso, sin tomar en cuenta que le privó de un Debido Proceso en sus vertientes de fundamentación, motivación y congruencia al dictar una resolución parcializada, actuando como juez y parte y no realizando fundamentación, motivación y mucho menos análisis y valoración de los fundamentos y descargos presentados, que obliga al ente regulador realizar bajo el principio de verdad material establecido por el Art. 180 de la C.P.E., a efectos de que permita conocer al concesionario, cual es la razón por la se declara probada la comisión de infracción tipificada en el inc. e) del numeral 2 del Parágrafo 11 del Artículo 52 del Reglamento Regulatorio de Transporte Ferroviario, aprobado por la Resolución Ministerial RM N° 27/2017 de 30 de enero de 2017 del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, al haberse comprobado que, durante la inspección del 05 al 07 de febrero 2024 en el tramo Don diego (PK 197+000) – El Tejar (PK 345+300) y en consecuencia se les impone una sanción económica que no solo es contraria a la ley, sino que además genera en el operador terribles daños y perjuicios, por cuanto resulta incomprensible que el ente regulador no realice una valoración objetiva respetando el principio de la verdad material establecida por el Art. 180 Constitucional, por cuanto no han realizado absolutamente ninguna fundamentación ni motivación conforme lo dispone el Art. 115 Parágrafo II) de la C.P.E., simplemente a lo largo de la resolución única y exclusivamente realiza transcripción de disposiciones legales, así como de cláusulas contractuales, sin establecer cuál es la pertinencia y aplicabilidad de cada una en el caso concreto, arribando a la abusiva e ilegal determinación que corresponde rechazar los argumentos del recurrente por carecer de asidero legal; incumpliendo lo establecido en la múltiples Sentencias Constitucionales Plurinacionales, entre las que cita al efecto la SCP 182/2023-S3 de 5 de abril, 0808/2013 de 11 de junio y su línea jurisprudencial reiterativa sobre la fundamentación y motivación.

Hace notar que en general la Administración Pública, se encuentra regida en su accionar por diversa normativa, como: la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, Tratados internacionales, Ley del Procedimiento Administrativo, las leyes especiales, Decretos Supremos y Resoluciones Administrativas de la materia, en la cual no está exenta la ATT. Haciendo mención a lo señalado por el Tribunal Constitucional de Bolivia en la Décima Conferencia Iberoamericana de Justicia Constitucional; para recordar que la CPE es la norma suprema del ordenamiento jurídico y goza primacía frente a cualquier otra disposición; por lo tanto, arguye que la aplicación de normas jurídicas dentro el Estado Boliviano no puede ser entendida como un problema de jerarquías o competencias, cuando la norma fundamental se encuentra integrada por nomas constitucionales-principios que son los valores, principios, derechos y garantías plurales que coexisten, que conviven de una sociedad y son los que llenan de contenido el orden constitucional y legal.

Alega que el Ente Regulador habría atentado contra sus derechos y garantías constitucionales, calificando lo dispuesto por el inc. e) del numeral 2 del Art. 52 del Reglamento Regulatorio para la modalidad de Transporte Ferroviario, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 027 de 30 de enero de 2017, imponiendo una sanción conforme el inc. b) del parágrafo II del numeral 2 del Art. 52 del Reglamento Aprobado por la RM 027/2017 de 30 enero de 2017, sin tener en cuenta:

a) **La existencia de ordenes expresa de la ATT para interrumpir el servicio.** Argumentando que la FCA no habría cometido ninguna infracción de abandono injustificado o interrupción indebida en la prestación del servicio ferroviario, toda vez que los actos de la empresa siempre se han encuadrado en la normativa

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



regulatoria, en el Contrato de Concesión que regula las condiciones para la prestación del Servicio Público Ferroviario, el Contrato de Licencia que determina las condiciones de uso de los bienes afectados al Servicio Público Ferroviario y, particularmente, en las instrucciones y directrices emanadas por el órgano regulador como, precisamente aconteció en el presente caso.

Expresa se tenga presente, que ante la solicitud de compensación por la gestión 2020 por el Tramo Potosí-El Tejar, planteada por FCA, mediante NOTA GG 358/2021 de 29/10/2021 (que no habría sido valorada al momento de resolver el recurso de revocatoria) el Director Ejecutivo de la ATT a través de la Nota Adjunta ATT-DTRSP-N LP 1573/2021 de fecha 26 de noviembre de 2021 (que tampoco habría sido valorada al momento de resolver el recurso de revocatoria), al margen de rechazar la compensación solicitada, se comunicó una vez más a FCA que conforme a información presentada proporcionada por la ABC mediante Nota de fecha 27/01/2020, evidenció la existencia de infraestructura vial y permanente que permite la prestación regular de servicios de transporte terrestre de pasajeros y carga y que, textual "desde la existencia de la citada infraestructura caminera, la obligatoriedad de la prestación del servicio público ferroviario de pasajeros en dicho tramo, habría quedado extinta".

b) Obligación de prestar el servicio de pasajero solo si hay compensación. Puntualiza que (al igual que lo instruido en el DS N° 27557 de 04/06/2004) la cláusula 8va, numeral 802 inc.d) del Contrato de Concesión, dejó claramente establecido que cuando el Poder Ejecutivo (actual Órgano Ejecutivo) determine la obligatoriedad para el operador de prestar un servicio de pasajeros que no sea rentable, el operador será compensando; lo que hasta la fecha la ATT viene incumpliendo. Refiriendo para mayor convencimiento, lo referido al acuerdo sobre compensaciones, el numeral 8.2, literal d), cláusula 8° del Contrato de Concesión, establece que el Superintendente de Transportes podrá requerir, por razones económicas, sociales o de otro tipo, la prestación de servicios de transporte de pasajeros extraordinarios, debiendo acordar con FCA las compensaciones correspondientes; citando de manera textual, la citada cláusula Octava respecto a las Obligaciones del Concesionario. Alegando que el 8.2 d) estableció con toda claridad el derecho de FCA a percibir compensaciones, cada vez que la ST (por razones económicas, sociales o de otro tipo) le pidiese la prestación de servicios de transporte de pasajeros, debiendo la ST formalizar con FCA las condiciones para prestar dichos servicios y pagar las correspondientes compensaciones según lo establecido en el numeral 9.2 c).

Indica que el numeral 9.2 c) del Contrato de Concesión estableció que en caso de que los ingresos provenientes de la prestación del servicio de transporte de pasajeros con las modificaciones exigidas por el Poder Ejecutivo no permitieran a FCA cubrir los costos del servicio, FCA tiene derecho a una compensación por la diferencia entre los ingresos derivados de la efectiva prestación de tal servicio y los costos que el mismo le genere.

c) Respecto al mantenimiento de bienes de acuerdo a su uso económico. Señala que en el ámbito de la prestación de Servicio Público Ferroviario, existe y persiste con todo su rigor contractual, el Contrato de Licencia firmado en fecha 15 de marzo de 1996 entre FCA y la Superintendencia de Transportes (actual ATT), para usar, gozar, administrar y explotar los bienes afectados al servicio de la Red Ferroviaria Andina, que consta en el Testimonio Notarial N° 145/1996 otorgado ante la Notaría de Gobierno de la Prefectura de La Paz. Expresando que de conformidad con dicho contrato FCA, en su condición de licenciatario al igual que la ATT, en su condición de licenciante, se obliga a ejecutar el contrato de licencia de acuerdo con todas sus estipulaciones y prescripciones contenidas en las respectivas normas legales. Enfatizando que, para el caso, 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, citando al efecto, la cláusula: Décimo Cuarta (Obligaciones Generales del Licenciatario) inc. e). Argumentando que se habría establecido que durante la vigencia del Contrato el Licenciatario (FCA) está obligado a cumplir con el mantenimiento de los bienes, que son objeto de Licencia, de acuerdo con su uso económico.

Expresa que, al estar predeterminado por la entidad reguladora del servicio público ferroviario que en otras palabras, y de conformidad con el Contrato de Licencia que está en plena vigencia, 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 solo en función a su uso económico, es decir en función a la operación y a la obligatoriedad de la prestación del servicio público ferroviario. Debiendo entenderse que la obligación a la que se encuentra el Licenciatario FCA es la de mantener los bienes afectados al Servicio Público Ferroviario de acuerdo con su uso económico y, de ninguna manera, de acuerdo con su uso antieconómico. Aduciendo que, si la propia ATT ha comunicado expresa y reiterativamente a FCA que ha quedado extinta (fenecida, extinguida, concluida, e interfecta) la obligación de prestar el servicio público ferroviario de pasajeros, tanto en el tramo Cochabamba-Aiquile al igual que

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



en el tramo Potosí El Tejar, NO existe fundamento económico para continuar invirtiendo recursos económicos en tramos inoperables; lo que no quiere decir, de ninguna manera, que FCA incumpliría el mantenimiento de los tramos operables, que si lo viene haciendo con la mayor regularidad.

Expone que el Ente Regulador al formular cargos en contra de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINDA S.A. FCA S.A., no realizó una valoración objetiva de la prueba aportada, consistente en el Informe de Investigación Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de fecha 16 de abril de 2024, mismo que en una de sus conclusiones indica: *"Se ha evidenciado la ejecución de trabajos de rehabilitación del tramo Betanzos (Pk 223+500) – Quivi Quivi (Pk 235+450), al finalizar la gestión 2023, conforme la documentación presentada por la FCA para la rehabilitación del tramo Don Diego – El Tejar."* El cual afirma que FCA, está dando cumplimiento Al plan de Rehabilitación del Tramo Don Diego – El Tejar, que fue presentado a la ATT con la nota FCA/GG/292/2023 de fecha 7 de septiembre de 2023, conforme al cronograma presentado en este Plan de Rehabilitación que fue verificado por la ATT en la inspección realizada, como lo menciona la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104/2024 de fecha de 29 de agosto de 2024, en el cual se menciona lo referido.

Alegando que se constata que el Plan de Rehabilitación, fue solicitado por la ATT y la Autoridad viene realizando el seguimiento del mismo, sin embargo atentatoriamente como producto de la inspección que tenía el fin de verificar los trabajos en el tramo Betanzos (PK 223+500) – Quivi Quivi (PK 235+450), **desconociendo el resto del cronograma presentado en el Plan de Rehabilitación del Tramo Don Diego – El Tejar, remitido a la ATT con la nota FCA/GG/292/2023 de fecha 7 de septiembre de 2023, indica en el Auto de Formulación de Cargos ATT-DJ-A TR LP 83/2024 que hay incumplimiento en todo el ramal** mencionando: *"... al haberse corroborado que, durante la inspección del 05 al 07 de febrero de 2024 en el tramo Don Diego (PK 197+000) – El Tejar (PK 345+300), no se realizó inversiones en edificaciones de áreas operativas; así mismo, se ha identificado avasallamientos en la Estación de Higueras, el derecho de vía en el tramo Betanzos – Quivi Quivi y en las cercanías a Higueras y la ausencia de rieles, durmientes metálicos y eclisas, lo que implica que el CONCESIONARIO no estaría cumpliendo a cabalidad con su obligación de custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo."*

El recurrente expresa contradicción y desconocimiento de lo reportado en el informe de investigación sobre los trabajos ya ejecutados, ni se considera que con el Plan de Rehabilitación presentado, su empresa ha asumido el compromiso de ir realizando todos los trabajos necesarios para rehabilitar el área operativa del Tramo Don Diego – El Tejar, conforme a lo programado en dicho Plan, ya que para atender con los trabajos y los tiempos correspondientes en todo el tramo se ha elaborado el mismo, considerado el presupuesto de la Empresa Ferroviaria Andina S. A., tal como se indicó en su nota FCA/GG/292/2023 de fecha 7 de septiembre de 2023, teniendo en cuenta sus obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión y Licencia para la ejecución de los trabajos de mantenimiento, mejoramiento y realización de inversiones, debe tomarse en cuenta aspectos de la rentabilidad empresaria, buscando un eficiente funcionamiento de la empresa conforme al uso económico de los bienes y a las necesidades que se tenga para la realización del negocio ferroviario que se viene desarrollando en la red ferroviaria.

d) En lo que refiere a la custodia y resguardo de la infraestructura ferroviaria. Lamenta que el Ente Regulador; no haya tomado conciencia de que a lo largo del tramo Potosí-El Tejar, las áreas operativas a su cargo se encuentran debidamente custodiadas y resguardadas; no obstante, existen áreas expuestas que son precisamente las líneas férreas que son objeto de constante robo de material ferroviario, referidos propiamente a líneas, durmientes, pernos, señalizaciones y otros; motivo por el cual, y con la finalidad de resguardar el patrimonio del Estado, la empresa ha iniciado diferentes procesos penales por los delitos de Atentados Contra la Seguridad de los Medios de Transporte, Destrucción o Deterioro de Bienes del Estado y la Riqueza Nacional, Atentados contra la Libertad de Trabajo y Robo Agravado, en contra de los que resultaren autores de esos hechos, puesto que se desconoce la identidad de las personas que proceden a realizar este ilícito, aspectos estos que se encuentran en la etapa investigativa a cargo del Ministerio Público.

Manifiesta que al momento de emitir la resolución motivo del presente recurso, al momento de pretender valorar de forma totalmente contradictoria al principio de verdad material establecido en el Art. 180 C.P. E., el Informe Técnico ATT-DTRSP-SP-INF LP 840/2024 de 16 de abril de 2024, establecen que: *"(...) omite considerar que el caso ha sido originado al haber advertido incumplimiento con la custodia y el resguardo de las áreas operativas a su cargo a raíz de la inspección in situ (...)"*; aseveración falsa, por cuanto de la formulación de cargos, se evidencia que: *"(...) se ha identificado avasallamientos en la Estación Higueras, el derecho de vía en el tramo Betanzos-Quivi Quivi y en las cercanías a Higueras y la ausencia de rieles, durmientes metálicos y eclisas, lo que implica que el CONCESIONARIO no estaría cumpliendo a cabalidad con su obligación de custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo"*, es decir, que se han formulado cargos en merito a causales de fuerza mayor no atribuibles al concesionario, expresamente

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"



reconocidas en El Contrato de Concesión, de fecha 15 de marzo de 1996, establece en la Cláusula Décimo Séptima la Imposibilidad Sobreviniente. Así mismo cita el Contrato de Licencia de fecha 15 de marzo de 1996, que también establece en su Clausula Trigésimo Cuarta la Imposibilidad Sobreviniente.

Alega que, a pesar de haber la existencia de comunicación expresa y reiterativamente por parte de la ATT a FCA, en sentido que ha quedado extinta (feneada, extinguida, concluida, e interfecta) la obligación de prestar el servicio público ferroviario de pasajeros, en el tramo Potosí- El Tejar, así como la existencia de causales de fuerza mayor no atribuibles a la empresa FCA; de forma totalmente contradictoria e incongruente, el ente regulador ratifica la Resolución Sancionatoria; la cual ha utilizado como Marco Normativo, pretendiendo fundamentar su decisión, en la Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Decreto Supremo N° 24179 y Reglamento Aprobado por la RM 27/2017, para determinar las supuestas e inexistentes comisiones de infracciones, tipificada por el inc. e) del numeral 2 del Artículo 52 del Reglamento para la modalidad de Transporte Ferroviario aprobado mediante Resolución Ministerial N° 027 de 30 de enero de 2017, en los tramos Don Diego – El Tejar (sucre), sancionándonos de forma ilegal y abusiva al pago de una multa de UFV's 10.000, pretendiendo de forma ilegal e inconstitucional desconocer la supremacía constitucional establecida por el Art. 410 de la C.P.E., pretendiendo la aplicación del Reglamento Aprobado por la RM 27/2017 por encima de la Ley 165; por cuanto se debe tener presente que conforme lo dispone el numeral VIII del Art. 39 de la referida Ley 165, sobre que: *“las infracciones serán sana principios de graduación y proporcionalidad con: a) Apercibimiento. b) Multa pecuniaria. c) Suspensión temporal de operaciones. d) Multa pecuniaria y suspensión temporal de operaciones. e) Revocatoria de la autorización, en los casos y con los alcances establecidos en la normativa específica reglamentaría. 0 Caducidad de las autorizaciones y la revocatoria de las licencias en los casos que correspondan.”*

Alega que sin necesidad de una interpretación jurídico legal, ni constitucional, del numeral VIII del Art. 39 de ley 165, de preferente aplicación a cualesquier otra disposición contenida en una resolución por imperio del Art. 410 de la CPE, ante una supuesta infracción, las sanciones deberán ser aplicadas bajo el principio de graduación y proporcionalidad; es decir, si es que fuera el caso que su empresa habría cometido una infracción el ente regulador tenía la ineludible obligación antes de imponer uná sanción pecuniaria, debió haber apercibido, el no haberlo hecho de esa forma conlleva la nulidad del acto.

Manifiesta que en un atentado contra los derechos y garantías constitucionales de su empresa, sin haber considerado absolutamente los fundamentos y mucho menos realizar una valoración objetiva de los fundamentos expuestos, así como de la prueba presentada, en base al principio de verdad material establecido por el Art. 180 Constitucional, atentando contra el debido proceso establecido por el Art. 115 de la referida norma supra legal, así como en contra todos los principios establecidos en el procedimiento administrativo, por cuanto se debe tener que la admisión y la producción de prueba se sujetara a criterios de amplitud, flexibilidad e informalismo y, en base a estos principios correspondía a la ATT realizar todas las diligencias tendientes a la averiguación de los hechos que fundamenta su decisorio, sin perjuicio de la prueba que ofrezca y produzca FCA en su defensa; sin embargo contrariamente a todos estos postulados el ente regulador con el ánimo manifiesto de causar daño económico a su empresa, emite la Resolución Sancionatoria, sin considerarla la existencia de comunicación expresa y reiterativamente por parte de la ATT a FCA, en sentido que ha quedado extinta (feneada, extinguida, concluida, e interfecta) la obligación de prestar el servicio público ferroviario de pasajeros, en el tramo Potosí El Tejar, en consecuencia al tenor de los dispuesto por el Art. 14 del D.S. No 24179, el licenciatario (FCA) queda liberado de la obligación de prestar mantenimiento.

12. Que el 03 de enero de 2025, el Director Ejecutivo de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, mediante nota ATT-DJ-N LP 2/2025 remite al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, el recurso jerárquico interpuesto por Oscar Leonardo Montero Benavides, en representación de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., en contra de la Resolución Administrativa de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024 de 11 de diciembre de 2024, emitida por la ATT (fojas 251).

13. Que mediante Auto de Radicatoria RJ/AR-06/2025 de 15 de enero de 2025, este Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, admitió y radicó el recurso interpuesto por Oscar Leonardo Montero Benavides, en representación de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., en contra de la Resolución Administrativa de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024 de 11 de diciembre de 2024, emitida por la ATT (fojas 252 a 254).

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



14. Que a través de Auto de Apertura de Término de Prueba RJ/ATP-02/2025 de 13 de mayo de 2025, se dispuso la apertura de término de prueba, por el plazo de diez (10) días hábiles administrativos para la presentación de las pruebas requeridas. Habiéndose prorrogado el plazo para la emisión de la resolución que resuelve el recurso jerárquico, por sesenta días más, de acuerdo a lo establecido en el párrafo I del artículo 91 del Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo N° 2341, aprobado por Decreto Supremo N° 27172 (fojas 255 a 259).

15. Que la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., representada por Oscar Leonardo Montero Ramos (sic), responde al término de prueba, mediante memorial presentado en fecha 03 de junio de 2025, manifestando lo siguiente: (fojas 260 a 312).

i) Presenta en calidad de prueba documental, con relación al Plan de rehabilitación, las notas ATT-DTRSP-N LP 243/2023, recepcionada el 16 de marzo de 2023, ATT-DTRSP-N LP 329/2023, recepcionada el 23 de abril de 2023, CITE GG 135/2023 recepcionada el 13 de abril de 2023, CITE GG139/2023, recepcionada el 18 de abril de 2023, ATT-DTRSP-N LP 643/2023, recepcionada el 26 de mayo de 2023, CITE FCA-GG 203/2023, recepcionada el 12 de junio de 2023, ATT-DTRSP-N LP 885/2023, y CITE: FCA/GG/292/2023, en la que presentan la programación de intervención progresiva para la rehabilitación del tramo ferroviario Don Diego – El Tejar. Asimismo, adjuntan el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024, Auto de Apertura de Término de Prueba ATT-J-A TR LP 110/2024 de 19 de junio de 2024, Nota ATT-DTRSP-N LP 102/2024 de 31 de enero de 2024, Nota FCA/GG/065/2024 de 07 de febrero de 2024, en el que el operador adjunta el Informe Técnico SGVO N° 2/2024 de 04 de febrero de 2024, Acta de Reunión de 30 de enero de 2025, Notas con **CITE: FCA/GG/039/2025 de 12 de febrero de 2025**, por el que remite el Plan de Rehabilitación del Tramo Ferroviario Don Diego -El Tejar, **CITE:FCA/GG/060/2025 y CITE: FCA/GG/061/2025**, ambas de 07 de marzo de 2025, por la que responde a la nota ATT-DTRSP-N LP 301/2025 sobre la comunicación de inspección y reitera solicitud de consenso y/o aprobación de citado Plan de Rehabilitación y nota de respuesta a dichas notas por la ATT a través de nota ATT-DTRSP-N LP 329/2025, recepcionada el 19 de marzo de 2025; manifestando que con dicha documentación, se demuestra que Ferrovial Andina ha dado respuesta a cada una de los requerimientos realizados por el ente regulador habiendo brindado la información solicitada; sin embargo, la autoridad reguladora no ha sido objetiva con la información brindada.

Expone que como resultado de la inspección realizados por la autoridad reguladora en fechas 5 al 7 de febrero de 2024, la autoridad emite el Informe de Investigación Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de fecha 16 de abril de 2024, el cual en una de sus conclusiones indica: **“Se ha evidenciado la ejecución de trabajos de rehabilitación del tramo Betanzos (Pk 223+500) – Quivi Quivi (Pk 235+450), al finalizar la gestión 2023, conforme la documentación presentada por la FCA para la rehabilitación del tramo Don Diego – El Tejar”.** Afirmando que su empresa está dando cumplimiento al Plan de Rehabilitación del Tramo Don Diego – El Tejar que fue presentado a la ATT con la nota FCA/GG/292/2023 de fecha 7 de septiembre de 2023, conforme al cronograma presentado en este Plan de Rehabilitación que fue verificado por la ATT en la inspección realizada. Por lo que hace referencia a lo citado en el Considerando 3 de la resolución Sancionatoria, la cual señala: ***“Respecto al Plan de Rehabilitación del Tramo presentado por el CONCESIONARIO, esta Autoridad de Regulación, mediante Nota ATTDTRSP-N LP 102/2024 de 30 de enero de 2024 (NOTA 102/2024), solicitó información respecto a su programa de intervención progresiva para la rehabilitación del Tramo Don Diego – El Tejar para la gestión 2023, donde se tenía previsto la ejecución de trabajos de despeje de vía, limpieza de plataforma y cunetas, reposición de terraplén y mantenimiento de vía en el tramo Betanzos (PK 223+500) – Quivi Quivi (PK 235+450), con una longitud de 11,95 kilómetros para los meses de octubre y diciembre, producto de ello se le comunicó la inspección para fecha 05 al 07 de febrero de la presente gestión.”***

Constatándose con ello que el Plan de Rehabilitación, fue solicitado por la Autoridad, estaba sujeto al seguimiento del mismo conforme a la nota de la de Autoridad ATT-DTRSP-N LP 102/2024 de 30 de enero de 2024, el cual fue presentado con su nota FCA/GG/065/2024 de fecha 7 de febrero de 2024, donde informó el avance de los trabajos Betanzos- : Quivi Quivi, sin embargo extrañamente como producto de la inspección que tenía el fin de verificar los trabajos en el tramo Betanzos (PK 223+500) – Quivi Quivi (PK 235+450), en pleno desconociendo el resto del cronograma presentado en el Plan de Rehabilitación del Tramo Don Diego – El Tejar remitido a la ATT con la nota FCA/GG/292/2023 de fecha 7 de septiembre de 2023, se indica en el Auto de Formulación de Cargos ATT-DJ-A TR LP 83/2024 que hay incumplimiento en todo el ramal, mencionando lo siguiente: ***“... al haberse corroborado que, durante la inspección del 05 al 07 de febrero de 2024 en el tramo Don Diego (PK 197+000) – El Tejar (PK 345+300), no se realizó***

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



inversiones en edificaciones de áreas operativas; así mismo, se ha identificado avasallamientos en la Estación de Higuera, el derecho de vía en el tramo Betanzos – Quivi Quivi y en las cercanías a Higuera y la ausencia de rieles, durmientes metálicos y eclisas, lo que implica que el CONCESIONARIO no estaría cumpliendo a cabalidad con su obligación de custodia y resguardo de Las áreas operativas a su cargo.” Contradiendo lo reportado en el informe de investigación Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024, sobre los trabajos ya ejecutados y desconociendo y no considerando la Programación para la Rehabilitación del Tramo- Ferroviario “Don Diego – El Tejar” que fue presentado, en el cual su empresa ha asumido un compromiso de ir realizando todos los trabajos necesarios para rehabilitar el área operativa de este Tramo, atendiendo los mismos conforme a los tiempos y plazos correspondientes en todo el tramo considerado el presupuesto de la Empresa Ferroviaria Andina S. A., tal como se indicó en su nota FCA/GG/292/2023 de fecha 7 de septiembre de 2023, teniendo en consideración sus obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión y Licencia para-la ejecución de los trabajos de mantenimiento, mejoramiento y realización de inversiones, en consideración a los aspectos de la rentabilidad empresaria, buscando un eficiente funcionamiento de la empresa conforme al uso económico de los bienes y a las necesidades que se tenga para la realización del negocio ferroviario que se viene desarrollando en toda la red ferroviaria, es decir una ejecución de trabajos sin dejar de atender a los restantes ramales.

Es así que se han estado realizando todas las gestiones para la rehabilitación del tramo, conforme a la Programación para la Rehabilitación del Tramo Ferroviario “Don Diego – El Tejar”, sin embargo en cumplimiento al Acta suscrita en fecha 30 de enero de 2025, resultado de la inspección in Situ al puente Núcchu, que fue realizado de manera conjunta entre; personal técnico de la ATT con la participación de la Directora Técnica Sectorial de Transportes; autoridades de la Asamblea Legislativa Plurinacional con la participación de la Senadora Nacional Trinidad Rocha Robles, y personal de FCA con la participación del Ingeniero Roberto Rengel Gerente, se consensó tres puntos de entre los cuales se indicó en el punto 3, lo siguiente: **“3. La ATT conmina a la FCA a la rehabilitación y restitución de la Prestación del Servicio Público Ferroviario en el tramo “Don Diego – El Tejar”. Al respecto FCA manifiesta que presentará un plan para dicho propósito.”** Indicando que en ese sentido y bajo ese consenso plasmado y firmado en el Acta, es que con su nota CITE: FCA/GG/039/2025 de fecha 12 de febrero de 2025, se remitió el Plan de Rehabilitación del Tramo Ferroviario Don Diego – El Tejar, mismo que tiene como génesis la Programación de Intervención Progresiva para la Rehabilitación del Tramo Ferroviario “Don Diego – El Tejar” que fue presentado a la ATT en fecha 7 de septiembre de 2023, mediante su nota FCA/GG 292/2023, dando cumplimiento a lo requerido por la Autoridad, solicitando con las notas FCA/GG/060/2025 y FCA/GG/061/2025 ambas de fecha 07 de marzo de 2025, solicitando la aprobación del Plan presentado y una reunión de Consenso y/o aprobación del Plan respectivamente. A lo cual en respuesta la Autoridad con nota ATT-DTRSP-N LP 329/2025 de fecha 13 de marzo de 2025 (recibida en fecha 19 de marzo de 2025), en una de sus puntualizaciones indican los siguiente: **“...un Plan de Rehabilitación se constituye en un instrumento de planificación y gestión interno, su presentación a esta Autoridad es meramente informativa y voluntaria, que deberá servir para comprender los trabajos que tiene planificados la empresa a su cargo para dar cumplimiento con el mantenimiento y custodia de la infraestructura concesionada para la rehabilitación y reanudación del servicio en el tramo mencionado, conforme establecen los Contratos de Concesión y Licencia... ”.**

En ese sentido como bien lo indica la autoridad reguladora, el Plan de Rehabilitación es “un instrumento de planificación y gestión interno” cuya presentación a la ATT “... es meramente informativa y voluntaria” y si bien la presentación de dicho plan está contemplada en los Contratos, en el presente caso la obligatoriedad de su presentación nace a raíz de solicitud expresa de la autoridad a cuyo efecto, por ende, también emerge la necesidad de su aprobación o, por lo menos, de su consideración por parte de la autoridad regulatoria.

ii) Refiere con **relación a lo establecido en los contratos y normativa vigente sobre las inversiones que es** necesario considerar que, para todo Plan de Rehabilitación, siempre se deben invertir recursos económicos significativos y, precisamente por eso, se debe tomar muy en cuenta lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 24179 de 8 de diciembre de 1995, cuyo artículo 43 en sus literales b) y D expresamente disponen: Artículo 43. (Obligaciones del Licenciatario).- El Licenciatario tiene las siguientes obligaciones: b) Prestar mantenimiento a los Bienes que conforman el Área Operativa, en las condiciones especificadas en el contrato de Licencia. f) Ejecutar el plan de inversiones que defina el Licenciatario, en función del negocio ferroviario. Por lo que para elaborar la “Programación de Intervención Progresiva para la Rehabilitación del Tramo Ferroviario Don Diego – El Tejar”, así como para actualizar la misma y plantear a la ATT el “Plan de Rehabilitación del Tramo Ferroviario Don Diego–El Tejar”, no sólo se consideró sus alcances en función del negocio ferroviario (que está nítidamente instituido en el art. 43 del D.S. N° 24179)

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



sino que también se consideraron las previsiones estipuladas en el Contrato de Concesión y en el Contrato de Licencia, que también hacen referencia al concepto clave de la rentabilidad empresarial.

Señala que en ese efecto, el Contrato de Concesión (contenido en la Escritura Pública N° 141 de fecha 15/03/1996), con relación a los Requerimientos de Modernización y Calidad del Servicio Público Ferroviario Servicio, en su cláusula 8va., numeral 8.6), de manera categórica y expresa estipula que: **"8.6) El Concesionario, orientado por criterios de rentabilidad empresarial, está obligado a i) Cumplir con los requisitos de modernización y calidad establecidos en este Contrato; ii) Conservar y mantener el Área Operativa en condiciones adecuadas para un eficiente funcionamiento compatible con su uso económico y iii) Garantizar la calidad, seguridad, y continuidad del Servicio Público Ferroviario."** Y por su parte, el Contrato de Licencia (contenido en la Escritura Pública N° 140 de fecha 15/03/1996) ratifica el concepto fundamental de la rentabilidad empresarial, estableciendo expresamente en su cláusula 14va., literales c) y e), lo siguiente: "c) El Licenciatario, orientado por criterios de rentabilidad empresarial, está obligado a modernizar y mejorar los Bienes otorgados en licencia. 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."

Sostiene que asimismo de manera más clara, la cláusula 23va. del Contrato de Licencia, al referirse al Programa de Inversiones establece el principio primordial de que "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", haciendo notar que, para el cumplimiento de sus obligaciones relacionadas con la ejecución de los trabajos de mantenimientos, mejoramientos e inversiones, los Contratos de Concesión y de Licencia tienen como fundamentos económicos los criterios relativos a la rentabilidad empresarial, que ordenan definir sus programas de inversiones en función a las necesidades del negocio ferroviario, correspondiendo realizar el mantenimiento que viene desarrollando en diversos tramos de la Red Ferroviaria Occidental de acuerdo con el uso racional y económico de los bienes. Por lo que en consideración de esas premisas y bajo este contexto se ha planteado el "Plan de Rehabilitación del Tramo Ferroviario Don Diego – El Tejar", considerando la asignación de los recursos correspondientes para trabajos de inversión, mejoramiento y/o mantenimiento tanto en la línea ferroviaria como en las edificaciones, de manera congruente entre las necesidades de la operación ferroviaria y el uso económico de los bienes, en función a las necesidades del negocio ferroviario, con la finalidad de garantizar la circulación segura de trenes y de todo el material rodante que presta el servicio y circula en los distintos tramos de la Red Andina.

iii) Argumenta con relación a las acciones contra el avasallamiento de la Estación de Higueras que, pese a que no se cuenta con la documentación que respalde el derecho propietario de esa área operativa, se ha buscado establecer un dialogo con los avasalladores que lastimosamente forman parte de la Comunidad y cuentan con su apoyo, pese a realizar su mejor esfuerzo no se ha tenido una respuesta positiva, por lo que se ha realizado una Denuncia Penal ante la Fiscalía Departamental de Chuquisaca .

iv) Solicita tener presente que la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024 de fecha 11 de diciembre de 2024, en el "CONSIDERANDO 4: (Análisis y conclusiones del recurso de revocatoria)", en su punto 10 inciso ii) indica: **"El REGLAMENTO APROBADO POR LA RM 27/2017, tiene por objeto reglamentar las actividades regulatorias de la modalidad de transporte ferroviario de pasajeros y carga interdepartamental e internacional, en aplicación a la LEY 165; por ende, regula el régimen de infracciones, sanciones y procedimientos especiales para el Sector.** Manifestando que, en el contexto anotado, el Reglamento aprobado por la RM 27/2017, existen previsiones que tipifican de forma específica como infracción a las conductas de los operadores del servicio y son sancionadas acorde a los términos expuestos en dicha Reglamentación. En función a tal aclaración, destaca que de la revisión del caso que nos ocupa, no se ha advertido violación alguna en los términos expuestos, en tanto, desde el inicio del proceso sancionador con el Auto de Cargos, quedó claro el régimen sancionatorio en el que se dispone tipos de infracción, sanciones y procedimientos especiales del Sector Ferroviario. Haciendo notar al efecto, que la Autoridad Reguladora vulnera sus derechos y atentatoriamente utiliza parcialmente el Reglamento que en su Artículo 59, indica: ARTÍCULO 59. (INSPECCIONES). La Autoridad Reguladora realizará el seguimiento y la fiscalización de las obligaciones, tanto de los operadores que brinden el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga; a los operadores que brinden el servicio de atención al público en estaciones ferroviarias, y así como al administrador de infraestructura ferroviaria a través las siguientes clases de inspecciones: Inspecciones ordinarias: Que tienen como objetivo la verificación de las condiciones de prestación del servicio y cumplimiento de obligaciones, en ciertos periodos de tiempo, previamente determinados y bajo formularios preestablecidos. b) Inspecciones extraordinarias: Que tienen por objetivo la verificación de las condiciones de prestación del servicio y cumplimiento de obligaciones en

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"



cualquier momento que pueda estar motivado por causales no previstos, generalmente urgentes (accidentes graves, denuncias, etc.) o como prevención, por lo que estas inspecciones, no son planificadas." Haciendo notar que en la inspección del 05 al 07 de febrero de 2024 al tramo Don Diego – El Tejar, que forma parte del ramal F (Triángulo – Potosí – El Tejar) se trata de una inspección ordinaria en la cual no se utilizó ningún formulario preestablecido.

Refiere que, por otra parte, el Artículo 60 del reglamento mencionado indica: **"ARTÍCULO 60. (RESULTADO DE LAS INSPECCIONES). Las inspecciones podrán detectar alguna deficiencia en el servicio tanto de operadores que brinden el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga; así como de los operadores que brinden el servicio de atención al público en estaciones ferroviarias y de acuerdo a la gravedad del caso: a) La Autoridad Regulatoria dará a conocer las deficiencias encontradas y los plazos para su corrección. b) En caso de incumplimiento, el auto de Formulación de Cargos dará inicio de un proceso administrativo contra el operador, cuya sanción será establecida mediante Resolución emitida por la Autoridad Regulatoria."** Resaltando que para la sanción que pretense imponer la autoridad, dejó de lado el procedimiento establecido en la norma específica para el Sector Ferroviario el cual indica que, para dar inicio con la Formulación de Cargos, debe hacer conocer las deficiencias encontradas y los plazos correspondientes para corregirlos, aspecto que no se realizó conforme a lo estipulado en el REGLAMENTO APROBADO POR LA RM 27/2017.

16. Que en fecha 03 de junio de 2025 a través de nota ATT-DJ-N LP 656/2025, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, responde al término de prueba remitiendo el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 1302/2025 de 30 de mayo de 2025, adjuntando copias simples de las notas ATT-DTRSP-N LP 381/2025 de 24 de marzo de 2025, ATT-DTRSP-N LP 329/2025 de 19 de marzo de 2025, ATT-DTRSP-N LP 216/2025 de 21 de marzo de 2025, ATT-DTRSP-N LP 734/2024 de 31 de mayo de 2024, Acta de Inspección del Tramo Ferroviario Don Diego (Potosí) –El Tejar (Sucre) y Actas de Reunión de 30 y 31 de enero de 2025, Nota ATT-DTRSP-N LP 38/2024 de 12 de enero de 2024, referida al "Requerimiento de Información de Inversiones correspondientes a la gestión 2023" a la Empresa Ferroviaria Andina S.A. y respuesta por parte del operador a través de nota CITE FCA/GG/076/2024 de 26 de febrero de 2024, por la que hacen llegar las Inversiones Programadas y Ejecutadas en la gestión 2023 y el Presupuesto Total Gestión 2024, así como la nota GG 080/2023 de 22 de marzo de 2023, en respuesta a la nota ATT-DTRSP-N LP 103/2023. (fojas 313 a 403).

CONSIDERANDO:

Que a través de Informe Jurídico INF/MOPSV-DGAJ-Nº 430/2025 de 31 de julio de 2025, 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 acepte el recurso jerárquico interpuesto por Oscar Leonardo Montero Benavides, en representación de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., en contra de la Resolución Administrativa de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024 de 11 de diciembre de 2024, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, revocando totalmente el acto administrativo impugnando.

CONSIDERANDO: Que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y considerando lo expuesto en el Informe Jurídico INF/MOPSV-DGAJ Nº 430/2025, se tienen las siguientes conclusiones:

1. Que el párrafo II del artículo 115 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, dispone 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 el artículo 232 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, establece 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.



"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"

3. Que el inciso c) del artículo 4 de la de la Ley N° 2341, Ley de Procedimiento Administrativo, dispone que, en base al principio de sometimiento pleno a la ley, la Administración Pública registrará sus actos con sometimiento pleno a la ley, asegurando a los administrados el debido proceso.
4. Que el artículo 28 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, dispone en el inciso b) que el acto administrativo deberá sustentarse en los hechos y antecedentes que le sirvan de causa y en el derecho aplicable y en el inciso e) que es un elemento esencial del acto administrativo el fundamento, el acto administrativo deberá ser fundamentado, expresándose en forma concreta las razones que inducen a emitirlo.
5. Que el inciso d) del artículo 30 de la Ley N° 2341, dispone que los actos administrativos deberán ser motivados con referencia a hechos y fundamentos de derecho cuando deban serlo en virtud de disposición legal o reglamentaria expresa.
6. Que el Parágrafo I del artículo 8 del Reglamento a la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, para el Sistema de Regulación Sectorial SIRESE, aprobado por Decreto Supremo N° 27172, establece que las resoluciones se pronunciarán en forma escrita y fundamentada en los hechos y el derecho; expresarán el lugar y fecha de su emisión; serán firmadas por la autoridad que las expide, decidirán de manera expresa y precisa las cuestiones planteadas y serán fundamentadas en cuanto a su objeto en los hechos, las pruebas y las razones de derecho que les dan sustento.
7. Que el inciso b) del Parágrafo II del artículo 91 del Reglamento a la Ley N° 2341, aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 dispone que, se resolverá el recurso jerárquico en un plazo de noventa (90) días, aceptándolo, revocando total o parcialmente el acto administrativo impugnando.
8. Que la Sentencia Constitucional Plurinacional 0111/2018-S3 de fecha 10 de abril de 2018, en relación al principio de congruencia establece que: "Al respecto la SCP 1302/2015-S2 de 13 de noviembre, estableció que: "Como se dijo anteriormente, **la congruencia de las resoluciones judiciales y administrativas, constituye otro elemento integrador del debido proceso**, al respecto la SC 0358/2010-R de 22 de junio, señaló lo siguiente: "la congruencia como principio característico del debido proceso. entendida en el ámbito procesal como la estricta correspondencia que debe existir entre lo peticionado y lo resuelto, (...) esa definición general, no es limitativa de la congruencia que debe tener toda resolución ya sea judicial o administrativa y que implica también la concordancia entre la parte considerativa y dispositiva, pero además esa concordancia debe mantenerse en todo su contenido, efectuando un razonamiento integral y armonizado entre los distintos considerandos y razonamientos emitidos por la resolución, esta concordancia de contenido de la resolución y su estricta correspondencia entre lo pedido, lo considerado y lo resuelto, conlleva a su vez la cita de las disposiciones legales que apoyan ese razonamiento que llevó a la determinación que se asume. En base a esos criterios se considera que quien administra justicia debe emitir fallos motivados, congruentes y pertinentes".
9. Que por su parte, la Sentencia Constitucional Plurinacional N° 124/2019 – S3 de 11 de abril de 2019, que determina: "(...) II.1. Sobre la fundamentación y motivación de las resoluciones como componente del debido proceso. Jurisprudencia reiterada. Al respecto, la jurisprudencia constitucional refirió que la fundamentación y motivación realizada a tiempo de emitir una determinación, debe exponer con claridad los motivos que sustentaron su decisión, entre otras la SC 0863/2007-R de 12 de diciembre, estableció que: "...la garantía del debido proceso, comprende entre uno de sus elementos la exigencia de la motivación de las resoluciones, lo que significa, que toda autoridad que conozca de un reclamo, solicitud o que dicte una resolución resolviendo una situación jurídica, debe ineludiblemente exponer los motivos que sustentan su decisión, para lo cual, también es necesario que exponga los hechos establecidos, si la problemática lo exige, de manera que el justiciable al momento de conocer la decisión del juzgador lea y comprenda la misma, pues la estructura de una resolución tanto en el fondo como en la forma, dejará pleno convencimiento a las partes de que se ha actuado no sólo de acuerdo a las normas sustantivas y procesales aplicables al caso, sino que también la decisión está regida

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"



por los principios y valores supremos rectores que rigen al juzgador, eliminándose cualquier interés y parcialidad, dando al administrado el pleno convencimiento de que no había otra forma de resolver los hechos juzgados sino de la forma en que se decidió (...)

10. Que el Decreto Supremo N° 4857 de 06 de enero de 2023, que establece la Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, en el artículo 63, prevé: “Las atribuciones de la Ministra (o) de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado, son las siguientes: inciso u) Resolver recursos jerárquicos interpuestos contra las resoluciones que resuelvan los recursos de revocatoria, emitidas por la Directora o Director Ejecutivo de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes -ATT”.

11. Que una vez expuestos los antecedentes, el marco normativo aplicable al caso, corresponde analizar de manera previa si la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024 de 11 de diciembre de 2024, vulnera o no el Debido Proceso, conforme expone el recurrente en su recurso jerárquico, así como de la valoración a la prueba aportada dentro el término de prueba, de lo que se obtiene:

i) En cuanto al argumento del recurrente donde expone que: “(...) El ente regulador al Formular Cargos en contra de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINDA S.A. FCA S.A., no realizó una valoración objetiva de la prueba aportada, consistente en el Informe de Investigación Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de fecha 16 de abril de 2024, mismo que en una de sus conclusiones indica: “Se ha evidenciado la ejecución de trabajos de rehabilitación del tramo Betanzos (Pk 223+500) – Quivi Quivi (Pk 235+450), al finalizar la gestión 2023, conforme la documentación presentada por la FCA para la rehabilitación del tramo Don Diego – El Tejar.” El cual afirma que FCA, está dando cumplimiento al plan de Rehabilitación del Tramo Don Diego – El Tejar, que fue presentado a la ATT con la nota FCA/GG/292/2023 de fecha 7 de septiembre de 2023. Manifestando que el Ente Regulador, desconoce el resto del cronograma presentado, ya que el Auto de Formulación de Cargos ATT-DJ-A TR LP 83/2024, **señala que hay incumplimiento en todo el ramal** mencionando: “... al haberse corroborado que, durante la inspección del 05 al 07 de febrero de 2024 en el tramo Don Diego (PK 197+000) – El Tejar, (PK 345+300), no se realizó inversiones en edificaciones de áreas operativas; así mismo, se ha identificado avasallamientos en la Estación de Higueras, el derecho de vía en el tramo Betanzos – Quivi Quivi y en las cercanías a Higueras y la ausencia de rieles, durmientes metálicos y eclisas, lo que implica que el CONCESIONARIO no estaría cumpliendo a cabalidad con su obligación de custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo.”

Por lo que expresa, respecto a lo mencionado que existe contradicción y desconocimiento de lo reportado en el informe de investigación sobre los trabajos ya ejecutados, **y no se considera que con el Plan de Rehabilitación presentado, su empresa ha asumido el compromiso de ir realizando todos los trabajos necesarios para rehabilitar el área operativa del Tramo Don Diego – El Tejar**, conforme a lo programado en dicho Plan, ya que para atender con los trabajos y los tiempos correspondientes en todo el tramo se ha elaborado el mismo, considerado el presupuesto de la Empresa Ferroviaria Andina S.A., tal como indicó en su nota FCA/GG/292/2023 de fecha 7 de septiembre de 2023, teniendo en cuenta sus obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión y Licencia para la ejecución de los trabajos de mantenimiento, mejoramiento y realización de inversiones (...).

Sobre dicho argumento, también expuesto en su recurso de revocatoria, se advierte que la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024 de 11 de diciembre de 2024, manifiesta que el recurrente propuso como prueba el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024 y la nota FCA/GG/292/2023 de 07 de septiembre de 2023, por la que detalla la programación de intervención progresiva para la rehabilitación del tramo ferroviario Don Diego – El Tejar; sin embargo, omite considerar que el caso ha sido originado al haber advertido el incumplimiento con la custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo a raíz de la inspección in situ, llevada a cabo del 05 al 07 de febrero de 2024 al tramo Don Diego

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



– El Tejar, que forma parte del ramal F (Triángulo – Potosí – El Tejar), señalando que **no comprende cuál es la relación de tal hecho con el Plan de Rehabilitación argüido por FCA, máxime si según este Plan se entiende y ratifica la inobservancia en las obligaciones contractuales, como lo es la custodia y resguardo de los bienes, desatacando la falta de coherencia y lógica en su planteamiento.**

En razón a lo expuesto y a efectos de contar con todos los elementos probatorios suficientes, para ser valorados y sobre los cuales se respalde el discernimiento y resolución del recurso jerárquico, mediante Auto de Apertura de Termino de Prueba RJ/ATP-02/2025 de 13 de mayo de 2025, se requirió la presentación de las siguientes pruebas:

“(…) 1. La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, deberá emitir un Informe Pormenorizado con documentación de respaldo, en el que haga conocer los motivos facticos, técnicos y normativos, por los cuales determino que no se puede considerar la relación entre el citado **Plan de Rehabilitación, que involucra los trabajos necesarios para rehabilitar el área operativa del Tramo Don Diego – El Tejar, con las obligaciones contractuales de “Custodia, Vigilancia y Conservación y Mantenimiento”, previstos en la Cláusula Décimo Tercera del Contrato de Licencia suscrito en fecha 14 de marzo de 1996 y si es evidente que la ATT vino desconociendo el resto del supuesto cronograma presentado por el recurrente que había sido presentado y aceptado por la Autoridad Regulatoria, es decir si las áreas operativas, sobre las que existen las observaciones, se encuentran dentro del área operativa donde se encuentra en ejecución dicho Plan de Rehabilitación y desde cuándo y porque se viene ejecutando el mismo.**

2. En razón a que el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024, expone en el primer párrafo de la Pág. 10 que: **“(…) Durante la inspección se observó que no se realizó ninguna inversión en edificaciones de áreas operativas a cargo de FCA (...);”** se requiere que la Autoridad Reguladora, emita un informe pormenorizado, fundamentando de manera **técnica y legal** y en el marco de lo previsto en el contrato de Concesión y Licencia, porque razón un incumplimiento a inversiones en edificaciones operativas a cargo de FCA, son considerados como infracciones, análisis que deberá tomar en cuenta lo estipulado en el Contrato de Licencia que en su Cláusula Vigésima Tercera (Programa de Inversiones), señala: **“El Licenciataria 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 Licenciataria comunicará al Superintendente de Transportes el Programa de obras, trabajos y adquisiciones que realizará”.**

3. El recurrente deberá presentar por cualquier medio de prueba admisible en derecho, el respaldo a sus aseveraciones, respecto a que, el Ente Regulador desconoce el Plan de Rehabilitación, que involucra los trabajos necesarios para rehabilitar el área operativa del Tramo Don Diego – El Tejar y **si las áreas operativas sobre las cuales existen observaciones mencionadas en la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104 104/2024 de 09 de agosto de 2024, referidas a que no se realizó inversiones en edificaciones de áreas operativas; se identificó avasallamientos en la Estación de Higueras, el derecho de vía en el tramo Betanzos – Quivi Quivi y en las cercanías a Higueras y la ausencia de rieles, durmientes metálicos y eclisas, corresponden al tramo y cronograma sobre el cual supuestamente se había efectuado un “Plan de Rehabilitación” (...).**

Al respecto, de los documentos presentados por la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., en calidad de prueba, se advierte la nota con cite GG 135/2023 de 13 de abril de 2013, en la cual el operador responde a la nota **ATT-DTRSP-N LP 243/2023 de 16 de marzo de 2023**, manifestando que en la Gestión 2023, respecto a la Línea F Tramo “Don Diego – El Tejar”, **“se está evaluando la rehabilitación progresiva del tramo y tendremos el programa de atención a su nota ATT-DTRSP-N LP 329/2023 (...).”** La cual fue respondida por la ATT a través de nota **ATT-DTRSP-N LP 643/2023 de 26 de mayo de 2023**, en la que señala: **“En atención a su nota de referencia, en la que se informa que para la gestión 2023, se está evaluando la rehabilitación progresiva de los tramos “Don Diego – El Tejar” y “Cochabamba – Aiquile”, que corresponden a la Línea F y Línea C y considerando que mediante nota GG 139/2023, se remite el presupuesto estimado para la rehabilitación, mantenimiento, custodia y vigilancia de los tramos señalados, se instruye a presentar en un plazo de diez (10) días hábiles, computables a partir del día siguiente de la notificación con la presente nota, bajo conminatoria de inicio de proceso sancionatorio en**

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”

caso de incumplimiento, una programación de intervención progresiva detallada, que refleje el presupuesto anual necesario para rehabilitar los tramos señalados en un plazo máximo de dos años y el presupuesto para mantener en buen estado éstos bienes que deben ser devueltos al Estado Plurinacional de Bolivia en marzo de 2036”, reiterada por nota ATT-DTRSP-N LP 885/2023 de 13 de julio de 2023, por la que la ATT conmina al operador la presentación de la programación de intervención progresiva para la rehabilitación del Tramo “Don Diego-El Tejar”. (énfasis añadido)

Al efecto, mediante nota FCA/GG/292/2023 de 07 de septiembre de 2023, en respuesta a la nota ATT-DTRSP-N LP 885/2023, la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., señala: “Mediante la presente y en complementación a nuestra carta con cite FCA/GG/243/2023 de solicitud de audiencia presentamos a su Despacho la Programación de Intervención progresiva para la rehabilitación del tramo ferroviario Don Diego-El Tejar, considerando el presupuesto de la Empresa Ferroviaria Andina S.A.”

Al respecto por nota ATT-DTRSP-N LP 102/2024, en fecha 31 de enero de 2024, el Director Técnico Sectorial de Transportes Interino de la ATT, requiere: “**De acuerdo su programa de intervención progresiva para la red rehabilitación del Tramo Don Diego-El Tejar, para la gestión 2023, remitido a ésta autoridad, se tenía prevista para la gestión 2023** la ejecución de trabajos de despeje de vía, limpieza de plataforma y cunetas, reposición de terraplén y mantenimiento de vía en el tramo Betanzos (PK 223+500)-Quivi Quivi (PK 235+450), con una longitud de 11.95 Kilómetros para los meses de octubre a diciembre. En este entendido, se le otorga un plazo de cinco (5) días hábiles computables a partir de la recepción de la presente nota, para la remisión del Informe de cumplimiento de los trabajos referidos anteriormente, bajo conminatoria de inicio de proceso sancionatorio en caso de incumplimiento”. La cual había sido respondida por el Gerente Administrativo Financiero de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. a través de nota FCA/GG/065/2024, recepcionada el 07 de febrero de 2024, por la que remite a la ATT, el Informe Técnico SGVO N° 2/2024, realizado por la Subgerencia de Vías y Obras, indicando que, en el mismo, se detalla el cumplimiento de los trabajos.

En razón a lo descrito y de la revisión a los antecedentes, así como de los documentos remitidos dentro el término de prueba por parte del Ente Regulador, **no se advierte ninguna respuesta a la nota FCA/GG/065/2024**, y directamente se observa la emisión del Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024, el cual entre sus antecedentes, expone la **nota FCA/GG/292/2023 de 07 de septiembre de 2023**, mediante la cual la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A. remitió documentación para para la rehabilitación del tramo ferroviario Don Diego –El Tejar , correspondiente a la línea “F”. Así como a la Nota ATT-DTRSP-N LP 120/2024 de fecha 01 de febrero de 2024, con la que notificó a la FCA, la realización de la inspección al Tramo Don Diego – El Tejar, que forma parte del ramal “F” (Triangulo Potosí –El Tejar) del lunes 5 al miércoles 7 de febrero de 2024, es decir dentro los cinco (5) días que tenía el operador el plazo para remitir lo requerido en la nota ATT-DTRSP-N LP 102/2024.

Al respecto y conforme a lo requerido en el Auto de Apertura de Término de Prueba RJ/ATP - 02/2025 de 13 de mayo de 2025, la ATT mediante el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 1302/2025 de 30 de mayo de 2025, manifiesta que es imperativo establecer que no corresponde la aprobación de un plan de rehabilitación a largo plazo, pretendiendo que esa autoridad valide los incumplimientos contractuales por parte del operador; **sin embargo, no existe la suficiente congruencia respecto a lo manifestado por la Autoridad Reguladora** y lo expuesto en en el Considerando 3 de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104/2025, la cual señala: “**Respecto al Plan de Rehabilitación del Tramo presentado por el CONCESIONARIO**, esta Autoridad de Regulación, mediante Nota ATTDTRSP-N LP 102/2024 de 30 de enero de 2024 (NOTA 102/2024), **solicitó información respecto a su programa de intervención progresiva para la rehabilitación del Tramo Don Diego – El Tejar para la gestión 2023**, donde se tenía previsto la ejecución de trabajos de despeje de vía, limpieza de plataforma y cunetas, reposición de terraplén y mantenimiento de vía en el tramo Betanzos (PK 223+500) – Quivi Quivi (PK 235+450), con una longitud de 11,95 kilómetros para los meses de octubre y diciembre, producto

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



de ello se le comunicó la inspección para fecha 05 al 07 de febrero de la presente gestión”. Nota con la cual se dio inicio al proceso sancionatorio objeto de análisis; sin embargo, en la citada nota se otorga al operador el plazo de cinco (5) días hábiles, para su respuesta, bajo advertencia de iniciar un proceso sancionatorio, dentro el cual el operador remitió el Informe Técnico SGVO N° 2/2024, sobre el cual no existe ningún pronunciamiento por parte del Ente Regulador y directamente hacen mención a la nota la Nota ATT-DTRSP-N LP 120/2024 de fecha 01 de febrero de 2024, con la que notificó a la FCA, la realización de dicha inspección, existiendo incertidumbre respecto a la motivación por la que se inició el proceso administrativo sancionatorio, ya que por una parte la ATT expresa que se ha iniciado la rehabilitación del tramo Don Diego (PK197+000) – El Tejar (PK 345+300), específicamente se verificó la ejecución de trabajos para la recuperación del tramo Betanzos (PK+223+500) – Quivi Quivi (PK 235+450) y por otra parte hace mención a que el resto de los tramos esta inoperable, Y en la parte conclusiva del Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024, expresa que las edificaciones dentro de las áreas operativas continúan deteriorándose, es decir que no se halla congruencia respecto a si la actuación de la ATT, se enmarco dentro lo determinado en el Contrato de Concesión y Licencia o respecto a la programación presentada por el operador, y más aún cuando no existe certeza en su explicación respecto si las mismas se encuentran dentro del Tramo Don Diego (PK197+000) – El Tejar (PK 345+300) y en consecuencia dentro de la supuesta Programación considerada por el Ente Regulador.

Por lo que resulta, preponderante que la ATT, **exponga de manera clara la causal y el procedimiento específico** por el que se desarrolló la inspección del 05 al 07 de febrero de 2024, cuando aparentemente existía un plazo de cinco (5) días hábiles para ser respondido por el operador respecto al cumplimiento de la **“Programación de intervención progresiva para la rehabilitación del Tramo Don Diego –El Tejar”**, ya que de la información remitida por el Ente Regulador, **se obtiene que tenía pleno conocimiento del “Programa de Intervención Progresiva”** al que incluso lo nomino como “Plan de Rehabilitación”, por lo que llama la atención que la ATT, se refiera únicamente al citado plan de rehabilitación presentado luego de emitida la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104/2024 de 29 de agosto de 2024 y la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR-LP 80/2024 de 11 de diciembre de 2024 a través de notas con CITES: FCA/GG/039/2025 de 12/02/2025, FCA/GG/060/2025 y FCA/GG/061/2025 ambas de 07/03/2025, cuando existía como antecedente la presentación de programación de intervención progresiva para la rehabilitación del Tramo Don Diego –El Tejar”, donde se consideró un plazo máximo de dos años; el cual conforme expone la nota ATT-DTRSP-N LP 102/2024, justamente exige información conforme a dicha programación; por lo que se observa que la ATT dentro el termino de prueba no demostró que las otras áreas a las que hizo referencia el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024, se encontraban o no previstas en la citada programación. Asimismo, debe explicar las razones fácticas, legales y contractuales, por las cuales no se consideró la citada **“Programación de intervención progresiva para la rehabilitación del Tramo Don Diego –El Tejar”** y en ese sentido se optó conforme determina el Contrato de Concesión y Licencia.

Asimismo, la ATT a través del citado Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 1302/2025 de 30 de mayo de 2025, refiere que: *“(…) un plan de rehabilitación se constituye en un instrumento de planificación y gestión interno de cada empresa, por lo que su presentación a esa Autoridad Regulatoria es simplemente voluntaria y tiene carácter informativo, puesto que da a conocer aspectos relacionados a los trabajos que tiene planificados para dar cumplimiento con el mantenimiento y custodia de la infraestructura concesionada para la rehabilitación y reanudación del servicio en el tramo mencionado, el cual de acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Concesión debe ser de manera continua, no correspondiendo ningún plan de rehabilitación que pueda ser autorizado bajo formas legales para tal fin de extinguir o modificar su régimen de Contrato de Concesión, Contrato de Licencia y normativa vigente aplicable, en los términos en los que se encuentran previstos, por lo que en tanto estos no hayan sido objeto de modificación alguna, establecida formalmente conforme a derecho, corresponde por el Ente Regulador velar por su aplicación y no se le excusa de ningún cumplimiento de legalidad”*; sin embargo, se encuentra una incongruencia en lo expuesto, toda vez que no logra explicar bajo dicho

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



fundamento, porque razón se exigió un “Programa de Intervención Progresiva”, y más aún se haya iniciado un proceso sancionatorio en razón a la exigencia del cumplimiento del mismo, conforme expone el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024, que en sus antecedentes hace referencia a la nota FCA/GG/292/2023 de 7 de septiembre de 2023 y Nota ATT-DTRSP-N LP 120/2024; sin que exista la correspondiente claridad respecto al procedimiento aplicado para la inspección de fecha 05 al 07 de febrero de 2024, conforme prevén los artículos 59 y 60 del Reglamento aprobado por Resolución Ministerial N° 27/2017, invocado por el recurrente.

De igual forma, extraña que la ATT exprese que debe velar por la aplicación en total rigor de los contratos y normativa vigente, reiterando que las obligaciones de mantener los Bienes otorgados en Licencia con el fin de conservarlos en condiciones adecuadas para prestar el Servicio Público Ferroviario no fueron cumplidas por FCA, extremos ratificados mediante notas del operador *donde establece la necesidad de trabajos de rehabilitación, reparación y reposición, medidas correctivas a largo plazo a los reiterados incumplimientos contractuales*, trabajos que a la fecha no fueron ejecutados y que por el paso del tiempo los deterioros vienen en incremento, lo cual implica mayor complejidad técnica y económica, afectando los bienes del Estado, **razones por las cuales reitera que no corresponde ningún plan de rehabilitación bajo argumentos extemporáneos, ratificándose esa Autoridad en la conminatoria imperiosa necesidad de rehabilitación y prestación del Servicio Público Ferroviario de manera inmediata**, en cumplimiento estricto a lo establecido en los contratos vigentes”; no obstante, de manera contraria a lo manifestado y de acuerdo a los antecedentes y documentos presentados, se advierte la existencia de un “Programa de Intervención Progresiva”, que aparentemente fue aceptada por la ATT e incluso fue objeto de seguimiento por su parte, debiendo aclarar dicho aspecto a efectos de que no quede duda sobre sus determinaciones. Además de aclarar su posición, respecto a los reiterados incumplimientos contractuales a los que refiere, y si en su caso correspondería la aplicación de lo previsto en las cláusulas Vigésimo Novena (Incumplimiento del Contrato – Sanciones) y Trigésimo Tercera (Causales de Revocatoria) del Contrato de Licencia o la aplicación de lo determinado en el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Ferroviario, aprobado por Resolución Ministerial N° 27 de 30 de enero de 2017.

ii) De igual manera, la ATT argumenta que no existe una aprobación del mencionado plan de rehabilitación, como pretende argumentar el recurrente para exculparse de los incumplimientos establecidos y también implicaría incumplimiento a las obligaciones y responsabilidades de esa autoridad Regulatoria y Fiscalizadora, razón por la cual desde la gestión 2021 hasta la presente se emitieron instrucciones al operador ferroviario, referidas al cumplimiento de la obligación de realizar las tareas de mantenimiento y conservación de los Bienes del Estado, entregados mediante el Contrato de Licencia, por ende realizar la habilitación del Tramo Don Diego- El Tejar, detallando notas ATT-DTRSP-N LP 381/2025 de 24 de marzo de 2025, ATT-DTRSP-N LP 329/2025 de 19 de marzo de 2025, ATT-DTRSP-N LP 216/2025 de 21 de marzo de 2019, observándose que dichos documentos presentados en calidad de prueba, corresponden a fechas posteriores a la emisión de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104/2024 de 29 de agosto de 2024, e incluso de la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2021 de 11 de diciembre de 2024, por lo que los mismos no pueden ser considerados, debiendo explicar el fundamento por el que consideró la presentación de la “Programación de Intervención progresiva para la rehabilitación del tramo ferroviario Don Diego-El Tejar, considerando el presupuesto de la Empresa Ferroviaria Andina S.A.” remitida mediante nota FCA/GG/292/2023 de 07 de septiembre de 2023, en respuesta a la nota ATT-DTRSP-N LP 885/2023.

iii) Por otra parte, el precitado Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 1302/2025, aclara que la Cláusula Vigésima Tercera –Programa e Inversiones del Contrato de Licencia establece: “El Licenciataria queda obligado a la ejecución a su cuenta y cargo del programa de inversiones que definirá en función de las necesidades del negocio ferroviario (...)”, es en ese sentido que, en cumplimiento a documentos contractuales, esta autoridad fiscaliza el cumplimiento de las inversiones programadas por el recurrente, lo cual se puede evidenciar en las notas ATT-DTRSP-

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



N LP 38/2024 de 12 de enero de 2024, GG 080/2023 de 22 de marzo de 2023 y FCA/GG/076/2024 de 26 de febrero de 2024, ergo, cabe reiterar que el incumplimiento establecido en el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 840/2024 de 16 de abril de 2024, **está referido puntualmente a los avasallamientos y robos y no así a las inversiones en áreas operativas**, aclarando que como ente regulador se ha realizado la inspección de fiscalización considerando sus obligaciones en términos normales y habituales, en estricto cumplimiento de legalidad”.

Sobre lo manifestado, se encuentra dos incongruencias, ya que **primero:** tanto en el Auto de Formulación de Cargos ATT-DJ-A TR LP 83/2024 de 27 de mayo de 2024 en la parte dispositiva primera se hace referencia justamente a que “no se realizó inversiones en edificaciones de áreas operativas” como en la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 104/2024 de 29 de agosto de 2024, también se menciona que “no se realizó inversiones en edificaciones de áreas operativas”, por lo que es necesario la ATT explique si las inversiones en edificaciones no tienen relación con la programación de inversiones, y porque razón dicho aspecto fue considerado al momento de formular cargos y ratificar los mismos en la mencionada Resolución Sancionatoria, debiendo además haberse efectuado dicha aclaración desde el inicio del proceso administrativo sancionatorio. y **segundo:** el Auto de Formulación de Cargos hace mención a lo previsto en la Nota ATT-DTRSP-N LP 102/2024 de 30 de enero de 2024, donde justamente se hace referencia al cumplimiento del “programa de intervención progresiva para la rehabilitación del Tramo Don Diego –El Tejar para la gestión 2023”, por lo que se mantiene la incongruencia respecto al inicio del proceso administrativo sancionatorio, ya que por una parte la ATT hace referencia a las inspecciones efectuadas en fechas 05 al 07 de febrero de 2024 dentro los términos normales y por otra a la nota FCA/GG/292/2023 de fecha 07 de septiembre de 2023, la cual de acuerdo a los antecedentes remitidos no existió ningún pronunciamiento por la ATT a excepción de la nota ATT-DTRSP-N LP 734/2024 de 31 de mayo de 2024, remitida dentro el periodo de prueba, en la cual refiere: “(...) es preciso establecer que esta Autoridad ha venido exigiéndole la realización de trabajos para la rehabilitación del tramo Don Diego –El Tejar, los cuales deben ser ejecutados de manera inmediata para el restablecimiento del servicio, por lo que únicamente considerará al documento adjunto a la Nota FCA/GG/292/2023, como referencial, toda vez que está obligada al mantenimiento, custodia, vigilancia y conservación de los bienes otorgados bajo licencia de manera continua. Por lo expuesto anteriormente, se le conmina a ejecutar la reposición de rieles en el sector de Abra Carvajal (PK 318+400 y PK 319+000), en el plazo de 30 (treinta) días calendario computables a partir del día siguiente de la notificación de la presente nota” De igual manera, se observa que dentro el recurso de revocatoria, en el periodo probatorio el recurrente había hecho mención a la nota CA/GG/292/2023 de 07 de septiembre de 2023, referida a la presentación de programación de intervención progresiva para la rehabilitación del tramo ferroviario Don Diego – El Tejar, **que había sido conminada a través de la nota ATT-DTRSP-N LP 885/2023 de 13 de julio de 2025**; sin embargo, la misma no recibió ningún pronunciamiento al momento de resolver el recurso de revocatoria, vulnerando la debida motivación y fundamentación.

Resultando además necesario aclarar si las citadas inversiones en áreas operativas fueron tomadas en cuenta en las “Inversiones Programadas y Ejecutadas en la Gestión 2023”, conforme a lo remitido por el operador mediante mota con CITE: FCA/076/2024 de 26 de febrero de 2024 y sus resultados.

iv) En cuanto al argumento donde el recurrente expone que: “(...) la ATT de forma ilegal e inconstitucional desconoce la supremacía constitucional establecida por el Art. 410 de la C.P.E., pretendiendo la aplicación del Reglamento Aprobado por la RM 27/2017 por encima de la Ley 165; por cuanto se debe tener presente que el numeral VIII de su Art. 39 establece que: “las infracciones serán sancionadas en aplicación a los principios de graduación y proporcionalidad con: a) Apercibimiento. b) Multa pecuniaria. c) Suspensión temporal de operaciones. d) Multa pecuniaria y suspensión temporal de operaciones. e) Revocatoria de la autorización, en los casos y con los alcances establecidos en la normativa específica reglamentaria. 0 Caducidad de las autorizaciones y la revocatoria de las licencias en los casos que correspondan.” Expresando que,

“2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA”



si fuera el caso, en que FCA hubiera cometido una infracción el ente regulador, tenía la ineludible obligación antes de imponer una sanción pecuniaria, haber apercibido, y que el no haberlo hecho de esa forma conlleva la nulidad del acto.

Al respecto, la Resolución de Revocatoria, manifiesta en relación a la invocación de nulidad por la violación expresa del numeral VIII del Artículo 139 de la Ley N° 165, que el D.S. 24179, reglamenta la prestación del servicio público ferroviario en el marco legal establecido por la Ley N° 1600 de 28 de octubre de 1994, correspondiendo asegurar la correcta prestación del mismo, el cumplimiento de las obligaciones contractuales, la aplicación de tarifas debidamente aprobadas y la aplicación de principios que garanticen la libre y leal competencia. Quedando claro que las normas de ese Decreto Supremo se aplican a las Empresas Ferroviarias, Empresas Extranjeras y Empresas Privadas. Asimismo, señalan que el Reglamento aprobado por la RM 27/2017, tiene por objeto reglamentar las actividades regulatorias de la modalidad de transporte ferroviario de pasajeros y carga interdepartamental e internacional por ende, regula el régimen de infracciones, sanciones y procedimientos especiales para el sector, en el cual existen previsiones que tipifican de forma específica como infracción a las conductas de los operadores del servicio y son sancionadas acorde a los términos expuestos en dicha Reglamentación. Por lo que resalta que de la revisión del caso que nos ocupa, no se ha advertido violación alguna en los términos expuestos por el ahora recurrente, en tanto, desde el inicio del proceso sancionador con el Auto de Cargos, quedó claro el régimen sancionatorio en el que se dispone tipos de infracción, sanciones y procedimientos especiales del Sector Ferroviario.

Expone que esa autoridad adecuo la conducta reprochable del Concesionario a la infracción "Incumplir con la custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo", tipificada en el inciso e), numeral 2 del Parágrafo II del Artículo 52 del Reglamento aprobado por la Resolución Ministerial N° 27/2017. Resaltando que aquello se encuentra estrechamente vinculado al principio de tipicidad, que según el artículo 72 de la Ley N° 2341, prevé que las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando éstas hayan sido previstas por norma expresa; por su parte, el artículo 73 de dicha Ley, complementa este principio con el de tipicidad, al señalar que son infracciones administrativas acciones u omisiones expresamente definidas en las leyes y disposiciones reglamentarias y sólo se pondrá imponer aquellas sanciones administrativas expresamente establecidas en las mismas. Y, por lo tanto, la Autoridad no puede dejar de lado la norma y procedimiento sancionador legalmente establecido, específico para el Sector Ferroviario.

Al respecto, se observa que lo explicado en la Resolución de Revocatoria, no es suficiente ni congruente con lo expuesto por el recurrente, toda vez que lo argumentado por el mismo, concierne a la jerarquía normativa al momento de adoptar una sanción impuesta en una norma inferior como es el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Ferroviario, aprobado por Resolución Ministerial N° 027 de 30 de enero de 2017, frente a los principios de graduación y proporcionalidad establecidos en una norma superior como es el artículo 39 de la Ley N° 165; por lo que resulta necesario que el Ente Regulador, responda de manera fundamentada al recurrente, las razones que le llevaron a la aplicación de una sanción con multa y no así un apercibimiento, situación que fue reclamada por el recurrente; por lo que no se considera suficiente la fundamentación expuesta en el recurso de revocatoria.

12. Que en consecuencia, es ineludible señalar que las observaciones descritas, pudieron ser advertidas al momento de resolver el recurso de revocatoria; situación que no aconteció, lo cual obligó que al momento de resolver el recurso jerárquico y en atención a los argumentos del recurrente, se proceda realizar la revisión de las actuaciones emitidas en la primera instancia, observándose en consecuencia que los actos emitidos por la ATT no guardan la debida claridad ni congruencia en relación a lo requerido por el recurrente, por tanto no se encuentran debidamente fundamentados ni motivados, situación que impide **emitir pronunciamiento sobre otros agravios que hacen al fondo de la controversia, ni sobre la nulidad planteada**, toda vez que la ATT debe emitir un nuevo pronunciamiento y no es pertinente adelantar el criterio sobre aspectos que supuestamente podrían ser revisados en un posterior recurso jerárquico.

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"



13. Que la evaluación plasmada en la presente Resolución Ministerial, contempla los lineamientos expuestos en la Sentencia Constitucional Plurinacional 0275/2012 de 4 de junio de 2012, que entre sus Fundamentos Jurídicos. Numeral III.2.2 "El debido proceso, el derecho a la defensa y la garantía de la doble instancia", señala que: El derecho a la defensa irrestricta es uno de los mínimos procesales que debe concurrir dentro de un proceso sancionatorio en el que se encuentre presente el debido proceso, constituyendo de esta manera un bloque de garantías procesales dentro del procedimiento sancionador, siempre en procura de efectivizar un proceso justo. El derecho a la defensa, es un elemento adjetivo del debido proceso, que halla uno de sus resguardos en la garantía de la doble instancia, que a su vez tiene su consagración en las normas de derecho internacional, más propiamente en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y en la Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José), normas en las cuales se le asigna el carácter de garantía judicial, asumiéndola como un mecanismo de protección, dirigido a materializar los derechos. Esta impronta característica de la doble instancia, es aplicable también al derecho administrativo sancionatorio cuando así corresponda, otorgando al administrado la posibilidad de controvertir una decisión inicial, para en definitiva poder enmendar los errores o distorsiones en la aplicación de la normativa en primera instancia. **La garantía de la doble instancia admite el disenso con los fallos, permitiendo que una autoridad distinta de la inicialmente competente, investida además de otra jerarquía administrativa, pueda evaluar, revisar, compulsar y en definitiva corregir los defectos insertos en la decisión inicial, dando lugar de ésta manera a un irrestricto acceso a la justicia, aspecto íntimamente relacionado con el derecho a la defensa.** La eventualidad de impugnar un fallo desfavorable, posibilita que el administrado, reclame aspectos específicos que considera injustos a sus pretensiones, fundamentando en qué grado estas omisiones o distorsiones han afectado sus derechos. El responder en segunda instancia todos los agravios denunciados es obligación ineludible de la instancia de alzada (...)" (El resaltado es nuestro).

14. Que por todo lo referido y en el marco del inciso u) del artículo 63 del Decreto Supremo N° 4857 y del inciso b) del parágrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, corresponde aceptar el recurso jerárquico interpuesto por Oscar Leonardo Montero Benavides, en representación de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., en contra de la Resolución Administrativa de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024 de 11 de diciembre de 2024, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, revocando totalmente el acto administrativo impugnado.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

PRIMERO. - Aceptar el recurso jerárquico interpuesto por Oscar Leonardo Montero Benavides, en representación de la EMPRESA FERROVIARIA ANDINA S.A., en contra de la Resolución Administrativa de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 80/2024 de 11 de diciembre de 2024, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, revocando totalmente el acto administrativo impugnado.

SEGUNDO. - Instruir a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, emita un nuevo acto administrativo, en el que se considere los criterios de adecuación a derecho expuestos en la presente Resolución Ministerial.

Notifíquese, regístrese y archívese.



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

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"