

Los retos del OSITRAN en el desarrollo de la ITUP

Hebert Tassano Velaochaga*
 Carlos Malca Maurologoitia**

SUMILLA

El presente artículo nos muestra una síntesis breve de la aparición de los organismos reguladores en nuestro ordenamiento jurídico, sus inicios y funciones: supervisar, regular, normar, fiscalizar entre otras reguladas en la Ley N° 27332. Cabe mencionar que desarrolla un análisis particular sobre OSITRAN creado en el año 1998 y cuya misión es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras que explotan la actividad del transporte, en especial de Infraestructura de Transporte de Uso Público, estas al igual que otras actividades económicas son calificadas como servicios públicos, o actividades que se desarrollan en condiciones de monopolios naturales o poco competitivos y las que requieren para su desarrollo la utilización de redes e infraestructuras. Finalmente, el autor realiza análisis crítico sobre los retos que debe enfrentar este organismo, así como algunos ajustes que debe realizar este organismo como su participación en procesos arbitrales.

1. Marco Teórico

1.1. Los Organismos Reguladores en el Perú

En el Perú -y como parte de un proceso relativamente similar al que se experimentó en países de nuestro entorno como Argentina y Chile, entre otros- la aparición de la mayoría de los organismos reguladores de los servicios públicos se produjo en el marco del proceso de transformación del rol del Estado en la economía, que se desarrolló durante la última década del siglo XX y que determinó la liberalización de amplios sectores del mercado, la transferencia al sector privado de la propiedad de numerosas empresas estatales y el otorgamiento de concesiones de servicios públicos y de obras públicas de infraestructura¹.

Consecuencia de la reorientación del papel del Estado en la economía, se crearon organismos reguladores de los servicios públicos (telecomunicaciones -OSIPTEL, electricidad-OSINERG², saneamiento-SUNASS) y de las concesiones de obras públicas de

infraestructura de transporte (puertos, aeropuertos, carreteras, vías ferroviarias-OSITRAN)³.

Las funciones que le asigna la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismo Reguladores de Servicios públicos (julio del 2000), a los reguladores ahí comprendidos, son cinco:

- a) **Función Supervisora.**- Comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas;
- b) **Función Reguladora.**- Comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;
- c) **Función Normativa.**- Comprende la facultad de dictar, en el ámbito y la materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo;
- d) **Función Fiscalizadora o Sancionadora.**- Comprende la facultad de investigar e imponer sanciones dentro de su ámbito de competencia por el incumplimiento de obligaciones

* Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú y profesor de dicha casa de estudios. Máster en Regulación por la UPC y el IEDE de España.

** Abogado, estudios de Maestría en Derecho de la Empresa con mención en regulación en la PUCP.

¹ DANÓS Jorge. "Los Organismos reguladores de servicios públicos en el Perú", En: Ponencias del Congreso Nacional de Derecho Administrativo PUCP, Jurista Editores, Lima, 2004.

² Hoy OSINERGMIN.

³ DANÓS, Jorge, Op. cit.

derivadas de normas legales o técnicas, así como las obligaciones contraídas por los concesionarios en los respectivos contratos de concesión;

- e) **Función de solución de controversias.-** Comprende la facultad de conciliar intereses contrapuestos entre entidades o empresas bajo su ámbito de competencia entre éstas y sus usuarios o terceros o de resolver los conflictos suscitados entre los mismos;
- f) **Función de solución de los reclamos.-** De los usuarios de los servicios que regulan.

1.2. El rol de los reguladores de servicios públicos

La finalidad de la creación de los organismos anteriormente mencionados fue la de garantizar un tratamiento técnico de la regulación, fiscalización y supervisión de las actividades económicas calificadas como servicios públicos, o que se desarrollan en condiciones de monopolios naturales o poco competitivos y las que requieren para su desarrollo la utilización de redes e infraestructuras.

Al cambiar el rol de los Estados, de dueños y operadores de empresas de servicios a reguladores, privatizando y concesionando diversos servicios considerados como esenciales para lograr un adecuado desarrollo económico⁴, las entidades denominadas reguladores han jugado un rol fundamental dentro del ambiente, influyendo en la implementación de reformas, ante la presencia de la presión del gobierno, del sector privado, de los consumidores y otros grupos de interés⁵.

La desregulación, la privatización y la consiguiente reestructuración de los sectores afectados, generan puntos políticos y técnicos de difícil manejo. Por ello, el desempeño de los órganos reguladores debe buscar la credibilidad en los inversores, la transparencia en sus procesos y la eficiencia de la economía en general⁶.

Así, los reguladores se crean para garantizar un marco institucional de seguridad y estabilidad en las reglas de juego y la inversión, aislados de los vaivenes políticos, más aun en un país con una institucionalidad débil, como es el caso del Perú.

El objetivo no es tener un ente regulador “exitoso”, sino que el regulado contribuya con su labor a tener un sector con un buen desempeño. Para ello es necesario incrementar la credibilidad regulatoria, usar los recursos eficientemente, adoptar procesos transparentes, decisiones técnicamente sustentables y predecibles por parte del regulador.

Como ya se ha indicado en anteriores trabajos, tres factores determinan la efectividad del ente regulador:

- o Un Marco Legal que defina sus funciones y le provea autoridad.
- o Recursos disponibles y de libre manejo para realizar sus funciones.
- o Capacidad técnica y moral de sus funcionarios.

De esta manera, los factores anteriormente señalados buscan ser parte de las herramientas del regulador para introducir una nueva estructura de mercado que requiere autoridad legal, técnica y recursos. Los inversores buscan que las decisiones regulatorias, económicas y políticas les favorezcan; por ello, para cumplir sus objetivos el regulador debe manejar sus relaciones con las empresas reguladas, los consumidores, los políticos⁷, los medios de comunicación y otras partes interesadas, de manera adecuada, con solvencia legal, técnica (capacidad de sus funcionarios y sustento de sus decisiones) y económica. Este manejo es muy complejo y requiere gran capacidad por parte del regulador para no ceder ante una de las partes. El regulador tiene un complicado rol, más complicado aun en países en desarrollo como el nuestro, donde las presiones tienen en muchos casos un correlato social real.

⁴ La industria de infraestructura es la base del desarrollo de muchas economías en el mundo por lo que el desempeño de la misma tiene profundas implicaciones en el desempeño de la economía del país. Esta industria está adquiriendo nuevas formas, por lo que dichos cambios pueden originar beneficios y/o problemas que deben ser manejados. Para ello, las empresas deben ser más innovadoras; por ejemplo, para desarrollar nuevos mecanismos financieros que le permitan cumplir su desempeño, esto por ejemplo puede ser muy complicado de implementar si estas industrias están en manos estatales.

⁵ Este tipo de presiones que es ejercidas desde el gobierno y otros grupos de interés se ve reflejada en diversos acontecimientos que abarcan desde el ilegal pedido de renuncia de un Ministro a un miembro del Consejo Directivo de un Organismo Regulador hasta la modificación del Reglamento de la Ley de Organismos Reguladores, que permitió el cambio del Gerente General de ciertos reguladores a decisión del Presidente del regulador.

⁶ Ideas tomadas del documento sobre el Décimo Programa Internacional de Regulación y Estrategia de Empresas de Servicios - PURC y Banco Mundial, elaborado por Armando Vargas en junio 2001.

⁷ La política tiene una participación en el ambiente regulador, las tarifas son un tema político debido a que afectan a la mayoría de los votantes. El regulador recibe una fuerte presión para disminuir las tarifas en el corto plazo, dejando para el largo plazo la decisión correcta, largo plazo que nunca llega, con lo cual el inversionista puede recibir una mala señal, se podrá dejar de invertir y a la larga el gran perjudicado es el consumidor a quien en principio se deseaba proteger, porque se afecta la calidad del servicio y su cobertura.

El nivel de independencia que debe tener el regulador en sus relaciones con el entorno y con los objetivos de la actividad regulatoria, implica que debe de guardar distancia en sus relaciones con las empresas y con los procesos políticos. Dado que, su objetivo es mantener un equilibrio entre las empresas, las autoridades políticas de turno y los consumidores; el regulador no puede permitir ser “capturado” por alguna de estas partes. De esta forma, el regulador “independiente” disminuye (no elimina) el nivel de discrecionalidad del gobierno, disminuyendo por ejemplo el costo de capital.

Para lograr un regulador “independiente” se debe de establecer lo siguiente:

- o En la Ley, su autoridad, funciones y competencias claras, excluyendo toda discrecionalidad gubernamental.
- o Elección de sus cuadros laborales sobre la base de criterios profesionales, con restricciones por conflictos de intereses.
- o Protección contra remociones arbitrarias, durante períodos fijos determinados.
- o Con solvencia técnica, al contar con un buen personal.
- o Con transparencia y fortaleza en la gestión.

Las decisiones de un regulador deben ser realizadas desde un punto de vista profesional y tomando en cuenta el sustento establecido en las normas.

El correcto rol del regulador y el respeto por el mismo, trae un beneficio social como así lo demuestra la experiencia internacional y nacional, un regulador independiente mejora el desempeño del sector regulado, disminuye el riesgo de los inversionistas y mejora por lo tanto la situación del consumidor y con ello la economía y condición social del país, fin principal de todo Estado. Los Organismos Reguladores deben de ganarse su legitimidad ante la sociedad logrando mejoras en el sector que regulan y mostrando eficiencia.

1.3. El diseño Regulatorio en el Perú

Comparando lo que señala la teoría para el mejor diseño de los Organismos Reguladores y lo que encontramos normado en el Perú para los mismos,

consideramos que el diseño regulatorio peruano en general es bastante bueno. Los elementos señalados anteriormente para lograr la independencia del regulador con solvencia técnica, transparencia y fortaleza en la gestión se cumplen casi en su totalidad, aunque últimamente algunas normas presupuestarias han debilitado su autonomía financiera y administrativa. Se garantiza un margen de autonomía en sus funciones, a pesar de la complicada vida política del país, saben manejar sus relaciones con los grupos de interés y han logrado en cada caso con diferente nivel de éxito sus objetivos, la principal prueba de esto está en los niveles de calidad y cobertura de varios de los servicios regulados. Pero todavía existe mucho por hacer en un país en desarrollo, el marco legal siempre es perfectible, como la posibilidad de darles a los reguladores un régimen similar al del Banco Central de Reserva (fundamentado en el rol económico que cumplen en importantes mercados) o en algún mecanismo especial de revisión de sus decisiones.

Tomando en cuenta el marco expuesto, establecer algunas ideas generales sobre los futuros retos que puede o debe tener el OSITRAN, dada la importancia que van tomando las actividades bajo su ámbito de competencia.

2. La ITUP

2.1. La importancia de la Infraestructura de Transporte de Uso Público

La provisión de Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante ITUP) está estrechamente relacionada con el crecimiento económico de un país. “Si bien es cierto que las inversiones en infraestructura de transporte no garantizan por sí mismas el desarrollo económico y regional, no es menos cierto que son necesarias para que aquél tenga lugar”⁸. La ITUP adecuada en cantidad y calidad permite reducir costos del transporte de mercancías y pasajeros, lo cual significa un mayor intercambio de bienes y servicios, especialmente en estos tiempos de liberalización en el intercambio comercial entre los países a través de los tratados de libre comercio⁹. Se conoce que mayores costos en el transporte llevan menores niveles de

⁸ VASSALLO MAGRO, José Manuel y IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, Rafael. *Infraestructura Pública y Participación Privada: Conceptos y experiencias en América y España*. Corporación Andina de Fomento. 2010. p. 13.

⁹ “La infraestructura de transporte comprende distintos modos: terrestre, ferroviario, aéreo, fluvial, acuático, multimodal, nacional e internacional, urbano y rural. Una de las principales limitaciones de la infraestructura en el Perú es el insuficiente desarrollo de la infraestructura de transporte, la que debiera contribuir significativamente a la integración territorial y al desarrollo de las actividades productivas, facilitando el traslado de personas y el intercambio de bienes y servicios, y reduciendo costos que conducen al mejoramiento de la competitividad del país”. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN. *Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021*. 1ª ed. febrero - 2011. pp.187 - 188.

inversión extranjera, una menor tasa de ahorro, menos exportaciones de servicios, menor acceso a tecnología y conocimiento y finalmente una disminución del empleo¹⁰. Asimismo, la inversión en infraestructuras ayuda como factor anticíclico en un entorno económico en recesión¹¹.

2.2. El crecimiento de la ITUP

Dada la importancia de la ITUP, mencionada anteriormente, desde finales de los 90's los gobiernos han optado por desarrollarla mediante la participación de la inversión privada a través del mecanismo de la concesión. En este contexto, en 1998 mediante la Ley N° 26917 se crea el Organismo Supervisor de la Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN) con la misión de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras que explotan ITUP¹², velar por el cumplimiento de los contratos de concesión e interpretarlos, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, los inversionistas y los usuarios, garantizando la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito de competencia¹³. Complementariamente, la Ley N° 27332, como ya se indicó, prescribe que las principales funciones del OSITRAN son regular, supervisar, sancionar, en caso de incumplimiento, a las entidades prestadoras; así como los resolver reclamos y controversias que se presenten entre éstas y sus usuarios.

Al momento de la creación del OSITRAN bajo su competencia se encontraba, además de las

empresas públicas como ENAPU S.A. y CORPAC S.A. que administraban los puertos y aeropuertos, respectivamente; existía sólo el Contrato de Concesión de la carretera Arequipa - Matarani. Al año 2004 OSITRAN fueron seis. A partir del 2005 las concesiones se incrementan de manera considerable pasando a ser once; actualmente son veinticuatro¹⁴. Es decir, del año 2004 al 2005, el número de concesiones en ITUP aumentó en casi 100% (de seis a once) y desde el año 2004 a la fecha el aumento es de 300% (de seis a veinticuatro).

En cuanto a montos de inversión comprometidos bajo la supervisión del OSITRAN, hasta el año 2004 fueron cerca de US \$ 1,146 millones de dólares. En el año 2005, este monto aumento a un poco más de US \$ 2,431 millones de dólares y actualmente dicho monto asciende a más de US \$ 5,500 millones de dólares. Es decir desde el año 2004 existió un incremento de más de 380%¹⁵.

No obstante, la etapa de construcción de concesiones no ha culminado. En efecto, mediante los Decretos de Urgencia N° 001 y 002-2011 se ha priorizado la concesión de una serie de proyectos, destacando los de ITUP: Terminal Norte Multipropósito del Callao (concesionado a APM *Terminals*, en abril del presente año, luego de un largo proceso con algunas complicaciones), Terminales Portuarios General San Martín, Yurimaguas, San Juan de Marcona, de Iquitos; Navegabilidad de la ruta fluvial Yurimaguas - Iquitos - Frontera con Brasil; Longitudinales de la Sierra y Selva; Carretera IIRSA - Centro; Autopista

"En efecto, las inversiones en infraestructura contribuyen a mejorar la accesibilidad a redes de servicios, reducir costos operacionales y lograr mayores niveles de eficiencia operativa, así como una mayor confiabilidad, calidad y cantidad de los servicios de infraestructura. Tanto la mejora en la accesibilidad a la red como los denominados "beneficios primarios" de las inversiones implican externalidades positivas en la asignación de los recursos y la expansión de los mercados internos y externos". ROZAS, Patricio y SÁNCHEZ, Ricardo. *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago de Chile. Naciones Unidas. 2004. p. 11.

¹⁰ Al respecto ver: SÁNCHEZ, Ricardo y WILMSMEIER, Gordon. *"Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: Experiencia reciente y problemas observados"*. Santiago de Chile. Naciones Unidas. p. 12.

¹¹ Un efecto anticíclico permite hacer contrapeso a las fluctuaciones de los ciclos económicos. Mediante la política anticíclica o de estabilización, se busca evitar que las variaciones de la tasa de crecimiento provoquen fuertes desequilibrios de manera que se eviten las recesiones largas y se alcance una expansión duradera y sostenida.

¹² De acuerdo con la citada norma, como entidad prestadora debe entenderse a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público.

¹³ La creación de los organismos reguladores como OSITRAN obedeció a dos razones principalmente. La primera es el cambio del rol estatal emprendido a inicios de los 90's con la finalidad de reactivar la economía nacional y generar el desarrollo del país. Se pasó de un Estado proveedor a uno promotor, regulador, supervisor y subsidiario de la actividad empresarial. Esto implicó priorizar y promover la participación de la inversión privada a través de las privatizaciones y concesiones en mercados que hasta ese entonces se encontraban bajo la gestión estatal, como son los servicios públicos e ITUP, permitiendo aumentar la cobertura y mejorar la calidad de los servicios, beneficiando con ello a los usuarios, asegurándoles a su vez a los inversionistas la recuperación de su capital y la obtención de una ganancia razonable.

La segunda razón es la existencia de "fallas de mercado" tales como los problemas del monopolio natural, la asimetría de información o abusos de posición de dominio, los cuales perjudican a la economía en general y a los usuarios en particular.

¹⁴ Considerando el tren eléctrico cuya buena pro se acaba de otorgar quedando pendiente la suscripción.

¹⁵ Información recogida de la página web del OSITRAN (www.ositran.gob.pe)

del Sol, tramo Sullana - Frontera con el Ecuador; Panamericana Sur, tramo Ica - Frontera con Chile; y, el Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco. Es previsible que además estos proyectos programados para el corto plazo, el incremento en la concesión de ITUP siga en aumento, considerando que la brecha en infraestructura aún es alta. Según el Instituto Peruano de Economía, al año 2008 esta brecha ascendía a más de 37,000 millones de dólares, lo que supone aproximadamente el 30% del PBI. Asimismo, se advierte que la deficiencia en ITUP es del 37% de dicho monto¹⁶; es decir, para cerrar la brecha en este sector se requeriría aproximadamente inversiones por \$/. 13 601 millones de dólares americanos.

2.3. Los retos de OSITRAN

Tomando en cuenta lo expuesto, bajo el supuesto que los próximos gobiernos tendrán como una de sus políticas económicas seguir reduciendo la brecha, y teniendo en cuenta lo planteado por el CEPLAN¹⁷, pues como se mencionó la inversión en el "stock de capital público" sostienen las mejoras en la productividad y la competitividad del país, es evidente que las concesiones en ITUP seguirán aumentando, lo que significa que la labor del OSITRAN en la supervisión de la construcción de obra física debe mantenerse y por qué no perfeccionarse, como por ejemplo mejorar los contratos de supervisión cuyo monto no se encuentre relacionado con la inversión a supervisar, pues genera incentivos perversos para permitir, pues si la inversión aumenta, también aumenta la contraprestación de la supervisión, establecer algunas reglas para suscribir adendas y no que ellas se den de forma indiscriminada, para que en algunos casos se pretenda obtener, por parte del concesionario, lo que no pudo lograr al ganar la buena pro.

Debe destacarse que la labor del Regulador se ha concentrado más en supervisar el cumplimiento de éstas obligaciones de construcción que la operación de la ITUP. No puede negarse que también ha ejercido su función reguladora, sancionadora o de solución de controversias y reclamos, pero no en la intensidad de la función supervisora.

2.4. Los retos frente a los usuarios de la ITUP

No obstante lo acotado, en la mayoría de las concesiones ahora vigentes, la etapa de la construcción se encuentra por culminar, empezando la etapa operativa que es mucho más larga que la primera. En ese orden de ideas, es necesario adecuar la labor del OSITRAN también a la supervisión de estándares de calidad en la prestación de los servicios, orientado a la satisfacción del usuario dentro del contexto de los respectivos Contratos de Concesión; esto implica supervisar el mantenimiento de la ITUP y el cobro correcto por el servicio. Así, consideramos que se viene una nueva etapa en el rol que le corresponde a OSITRAN, una etapa de retos, para la cual debe de prepararse adecuadamente, tomando en cuenta que cada sector que regula (carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles) tienen sus particularidades.

En adición a lo indicado, es necesario considerar que en la etapa operativa de las concesiones, son los usuarios, tanto finales como intermedios, los que reciben los servicios que prestan las entidades prestadoras a cambio del pago de las correspondientes tarifas o precios y, en ese sentido, OSITRAN, en ejercicio de su función normativa debe establecer de manera clara cuáles son los derechos y obligaciones de cada una de las partes de la prestación del servicio (entidad prestadora y usuario). En este caso, es necesario regular de manera clara y expresa el derecho a la información que tienen los usuarios. Esto significa establecer obligaciones a las entidades prestadoras de trasladar y poner a disposición de los usuarios información oportuna y adecuada para que puedan tomar una decisión de consumo acorde con sus intereses, en concordancia además con lo que establece el Código de Consumo.

Asimismo, es necesario establecer los mecanismos a través de los cuales los usuarios pueden ejercer la defensa de sus derechos. En ese sentido, de acuerdo con el ordenamiento legal vigente, estos mecanismos son el reclamo y la denuncia. Si bien actualmente está reglamentado el procedimiento de reclamos y controversias, es necesario mejorarlo, especialmente en el tema de plazos con la finalidad de hacerlos más celeres y

¹⁶ Instituto Peruano de Economía, *El reto de la infraestructura al 2018: La Brecha de Inversión en Infraestructura en el Perú 2008*, Estudio encargado por la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional - AFIN, Lima, agosto de 2009, p. 15.

¹⁷ "Vencer las inequidades y la desigualdad infraestructural requiere en primer término desarrollar la oferta energética, duplicar la longitud de la red vial asfaltada nacional y departamental, contar con más puertos aptos para actividades de exportación/importación en gran escala, ejecutar vastos programas de ampliación de los canales de riego rural, y elevar la participación de las regiones en el PBI". Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, *Op. Cit.*, p. 167.

determinar de mejor manera las materias, como por ejemplo incluir los problemas de asimetría de información. En cuanto a la denuncia, aún no se ha reglamentado el procedimiento para que los usuarios puedan ejercer éste derecho. Al respecto, puede tomarse en cuenta la experiencia de otros reguladores, como el OSINERGMIN que ha reglamentado este procedimiento.

De forma complementaria, es de resaltar la decisión hecha pública por la actual gestión de implementar en el futuro inmediato la oficina de orientación al usuario, tal como existen en otras instituciones reguladoras. Consideramos de suma importancia la creación de una oficina de orientación al usuario, puesto que permitirá ser un canal de enlace entre el usuario de a pie y el OSITRAN, permitiendo el traslado de información. Esta es otra manera de combatir la asimetría de información que sufren los usuarios, especialmente los finales. Además, permitirá al OSITRAN tomar de manera directa las posibles denuncias de los usuarios, permitiéndole desplegar y mejorar su labor supervisora y fiscalizadora.

2.5. Algunos otros temas a tomar en cuenta por parte del OSITRAN

En la labor regulatoria, es necesario adecuar el RETA a la realidad de las concesiones cofinanciadas, es decir, en aquéllas en las que el Estado subsidia parte del retorno esperado por la concesionaria. Asimismo, se necesita incorporar como posibilidad de método de fijación de tarifa a la tasa de retorno, puesto que no es considerada expresamente en el RETA actual, pero no cabe duda que resulta un método válido de fijación tarifaria al igual que el RPI - X.

Se debe de definir el polémico tema de la participación del OSITRAN en los procesos arbitrales en los cuales se cuestionen sus decisiones.

El OSITRAN debe fortalecer su capacidad operativa institucional para equiparar los recursos humanos y físicos con los nuevos requerimientos y que no se afecte su institucionalidad con procesos cuestionados para nombrar los directores faltantes de su Consejo Directivo.

2.6. La función de garantía que debe dar el OSITRAN

Finalmente, en concordancia con lo expuesto en la primera parte del presente artículo, la función de OSITRAN debe ir enmarcada a garantizar que el

privado construya las obras y brinde los servicios de acuerdo con las exigencias del Contrato de Concesión, permitiéndole recuperar su inversión y su retorno razonable esperado. Al usuario, permitirle que reciba un servicio con la calidad y otorgarle los mecanismos para que defienda sus derechos.

Consideramos que tomando en cuenta las ideas planteadas, se puede lograr un fortalecimiento del regulador de la ITUP y con ello beneficios para los concesionarios y los usuarios y por ende el país.

3. Bibliografía

ANZOLA Marcela y LIZARAZU RODRÍGUEZ Liliana (editoras). *La regulación económica: tendencias y desafíos*. Centro Editorial Universidad del Rosario, Colombia, 2004.

ARIÑO, Gaspar. *Servicio Público y Control Judicial: El caso de las tarifas*. Intervención en el Congreso de Juristas Hispanoargentinos, Argentina, mayo de 2004.

BIANCHI Alberto. *La Regulación Económica, desarrollo histórico, Régimen jurídico de los entes reguladores de la Argentina*, Tomo 1, Editorial Abaco de Rodolfo Depalma, Bs. Aires 2001.

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN. *Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021*. 1ª ed. febrero - 2011.

CÓRDOVA Cayo Daniel. *Gestión Privada de los servicios públicos*. Editorial UPC, Lima, 2007.

DANOS Jorge. "Los Organismos reguladores de servicios públicos en el Perú". En: Ponencias del Congreso Nacional de Derecho Administrativo PUCP, Jurista Editores, Lima, 2004.

DANÓS ORDÓÑEZ, Jorge. *Comentarios al Proyecto de la Nueva Ley de Normas Generales de Procedimientos Administrativos*. En: Themis, Revista de Derecho, N° 39.

ESTACHE, A. y Martimort, D. (1999). *Politics, transaction costs, and the design of regulatory institutions*. Policy Research Working Paper N° 2073. Washington, DC: Banco Mundial, Regulatory Reform and Private Enterprise Division, Economic Development Institute.

FERNÁNDEZ - BACA Jorge (editor). *Experiencias de regulación en el Perú*, Universidad del Pacífico, Lima, 2006.

JADRESIC MARINOVIC, Alejandro, BLANLOT SOZA, Vivianne y SAN MARTÍN RICCI, Gregorio. *La Nueva Regulación. Informe de la Comisión Presidencial de Modernización de la Institucionalidad Reguladora del Estado. Volumen 1.* Dolmen Ediciones, Santiago de Chile, 2001.

LIZARAZO RODRÍGUEZ, Liliana y ANZOLA GIL, Marcela. *La regulación económica, tendencias y desafíos*, Centro Editorial de la Universidad del Rosario, Colombia, diciembre 2004.

ROZAS, Patricio y SÁNCHEZ, Ricardo. *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual.* Santiago de Chile. Naciones Unidas. 2004.

SMITH, W. y Klein, M. (1994). *Infrastructure regulation: Issues and options for East Asia.* Washington, D.C.: World Bank, Private Participation in Infrastructure, Private Sector Development Department.

TABJA R. Rodrigo. *Perfeccionamiento de la gestión regulatoria. lecciones de la experiencia chilena.* Cuadernos del ILPES, N° 44, Santiago de Chile 1999.

TAVARA, José. *Balance de las reformas y Agenda pendiente.* En: *Revista Derecho & Sociedad* N° 26, 2007, PUCP.

VASSALLO MAGRO, José Manuel y IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, Rafael. *Infraestructura Pública y Participación Privada: Conceptos y experiencias en América y España.* Corporación Andina de Fomento. 2010.