

CONGRESO DE INFRAESTRUCTURA CCI

Comisión de Regulación de Infraestructura de Transporte

Pablo Roda

Cartagena, Noviembre de 2014

la Ley 1682 de 2013 crea la Comisión de Regulación de Infraestructura de Transporte con el objeto de:

- Regular y promover la competencia del sector, así como evitar los monopolios y la posición dominante en los proyectos de infraestructura.
- Definir la disponibilidad, los niveles de servicios, estándares de calidad, garantía de continuidad de los servicios de transporte y los proyectos de infraestructura del sector.
- Fijar las tarifas de las actividades reguladas y los topes máximos de actividades no reguladas del sector transporte.
- Servir de instancia de resolución de los conflictos entre los actores del sector

Es un acierto delegar las funciones regulatorias en una entidad especializada del ejecutivo

- No existe una clara separación de las funciones de política, regulación y operación (o ejecución).
- Mantener en cabeza del responsable de la política sectorial la regulación económica genera conflictos. Las medidas regulatorias se pueden desviar de las recomendaciones óptimas para evitar el desgaste político que implica ejercer esta autoridad.
- La regulación debe ser estable en el largo plazo para crear un ambiente predecible a los inversionistas.
 - En ocasiones, las coyunturas políticas conducen a expedir normas para superar conflictos de corto plazo, lo que resta predictibilidad y estabilidad al marco regulatorio.
 - La autoridad como regulador se puede erosionar en eventos en que se opte por modificar reglas regulatorias por criterios políticos.
- El ejercicio regulatorio requiere recursos humanos altamente especializados y con la continuidad suficiente para capitalizar el conocimiento de los subsectores y la evolución de la teoría regulatoria.
 - La estabilidad de los funcionarios de alto nivel no es una característica de los Ministerios.
- Cuando se mezclan funciones regulatorias y de ejecución se crean incentivos para corregir o mejorar las condiciones en que se desenvuelven las actividades de las entidades públicas. Costo en transparencia y credibilidad.
- En general, no es conveniente fijar al regulador múltiples objetivos, que en ocasiones pueden entrar en conflicto.

Las comisiones de regulación en Colombia tienen armas

- Reglas generales:
 - Reglamentos de operación de infraestructura o servicios ofrecidos
 - Imposición de reglas de estructura de mercado
 - límites a la integración vertical u horizontal
 - Cuotas máximas de mercado
 - Elaboración e imposición de metodologías tarifarias y cargos de acceso por el uso de la infraestructura
 - Restricciones al comportamiento de los agentes regulados en el mercado
- Reglas particulares a algún agente específico
 - Tarifaria
 - Fusión y/o escisión de negocios
 - Solución de conflictos y arbitramentos

Bases en el diseño e implementación de la CRIT: crear un ambiente estable de reglas simétricas que favorezca la concurrencia de inversión y fomente la competencia

- la Comisión se especializará en regulación económica. La regulación técnica se mantendrá en cabeza del Ministerio y sus entidades adscritas.
- La intervención económica se centrará en subsectores que presenten fallas estructurales de mercado. (análisis de mercados relevantes)
- La Comisión tendrá a su cargo la construcción de marcos regulatorios y reglamentarios de sectores de desarrollo incipiente:
 - El sector férreo
 - El sector fluvial
 - Las plataformas de servicios logísticos y de transferencia inter modal
- Externalidades: Accidentalidad y medio ambiente ya tienen responsables. Las externalidades de congestión pueden entrar en la agenda regulatoria.
- Concesiones: Competencia por el mercado; los contratos regulan y la ANI los diseña. (Estabilidad jurídica)
- Estándares de prestación de servicios. Si se regula la tarifa se debe regular la calidad.
- Formalización de las empresas que prestan servicios de transporte. La regulación solo es efectiva si hay sujetos formales que la cumplan.

Estructura de la CRIT (decreto 947 de 2014)

- Voz y voto
 - Ministro de Transporte
 - Director del DNP
 - 3 expertos por 4 años (un economista)
- Con voz sin voto
 - Director de la UPIT
 - Superintendente de Puertos y Transporte
- Comité de Comisionados
- Dirección ejecutiva
- Oficina Asesora jurídica
- Subdirección administrativa y financiera
- Órganos de Asesoría y Control