



“Configuración Institucional de Agencias de Regulación en Latinoamérica: Evolución y Desafíos”

III Foro Iberoamericano de Regulación
Asunción-Paraguay

Sebastian Lopez Azumendi
Regulatory and Governance Specialist
Consultant-World Bank

Contenido de la presentación:

- Interrogantes
- Evolución de agencias de regulación:
primera fase 1991-2002
- Contribuciones del modelo de agencia reguladora
- Evolución de agencias de regulación:
segunda fase 2002-2010
- Experiencia internacional: Reino Unido
- Desafíos

Interrogantes:

1. Hacia que modelo de regulador se dirige Latinoamérica?
2. Qué lecciones de la experiencia internacional se pueden trasladar a la región?
3. Qué impacto han tenido los cambios en el sector infraestructura en la configuración institucional de los reguladores?
4. Cual ha sido el impacto de la incorporación de agencias en la institucionalidad del sector?

Evolución de Agencias de Regulación: Primera Fase 1991-2002

Motivaciones institucionales:

- Reducir la discrecionalidad política
- Incrementar la racionalidad de las decisiones regulatorias
- Incorporar la visión de los usuarios en las decisiones regulatorias
- Mejorar la calidad de los servicios públicos
- Permitir la incorporación de inversores extranjeros

Contexto sectorial :

- Incorporación del sector privado
- Mayor estabilidad macroeconómica
- Concesión como la figura contractual por excelencia
- Falta de experiencia en la regulación de servicios públicos



AGENCIA
INDEPENDIENTE-
REGULACION
PRESTADOR PRIVADO

AGENCIA INDEPENDIENTE-
SUPERINTEND.
REGULACION
PRESTADOR PRIVADO

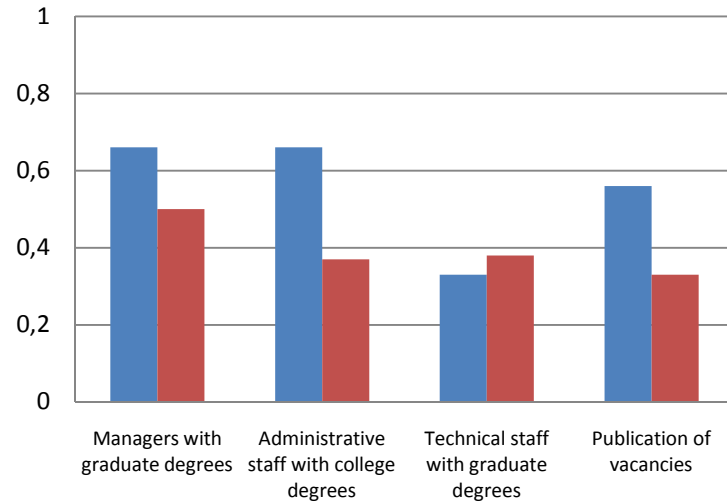
AGENCIA INDEPENDIENTE-
REGULACION
PRESTADORES ESTATALES

Contribuciones del modelo de agencia reguladora:

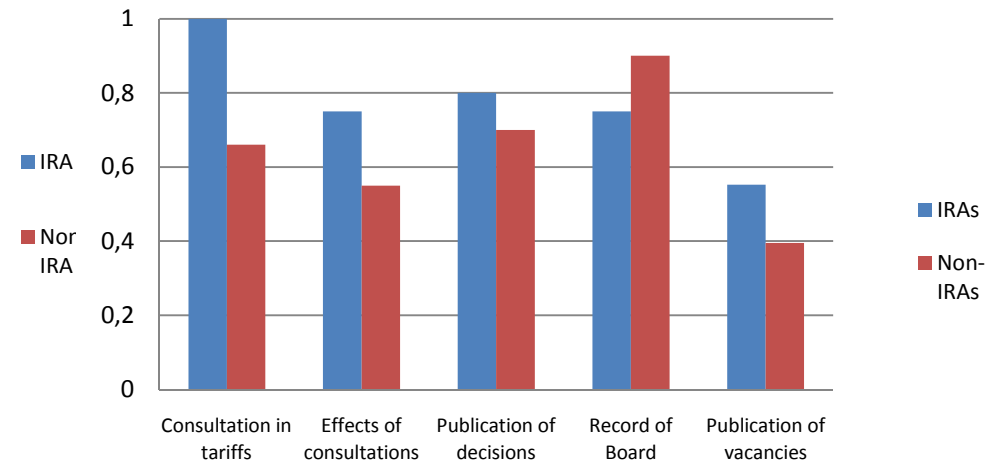
- Impacto positivo en performance sectorial, aún en casos de empresas públicas (Andres et al, 2008)
 - Existencia de una agencia
 - La calidad institucional de la agencia
 - Trayectoria de la agencia
- El modelo de agencia reguladora provee de mayores beneficios en materia de transparencia y calidad burocrática vis-a-vis el modelo ministerial (Serebrisky et al, 2009)
 - Mayores niveles de autonomía presupuestaria
 - Flexibilidad en la contratación de funcionarios
 - Espacio para consultas con prestadores y usuarios
- Paradójicamente, autonomía, si bien con tendencia positiva, no muestra una trayectoria tan clara como las demás variables.
 - Muchas agencias por debajo de niveles T2
 - En algunos aspectos las direcciones administrativas/ministerios en misma situación que agencias

Contribuciones del modelo de agencia en el sector aeroportuario (2009)

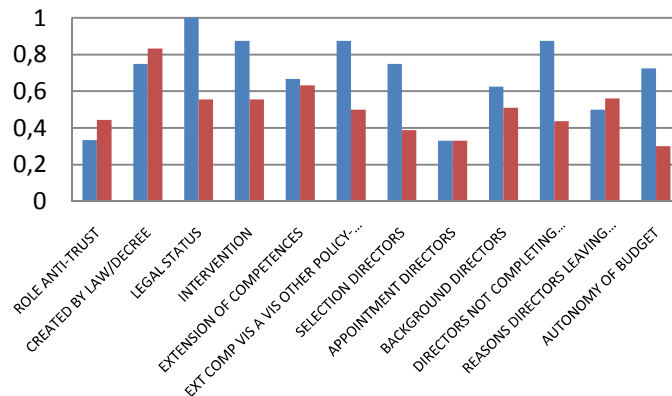
Calidad Burocrática



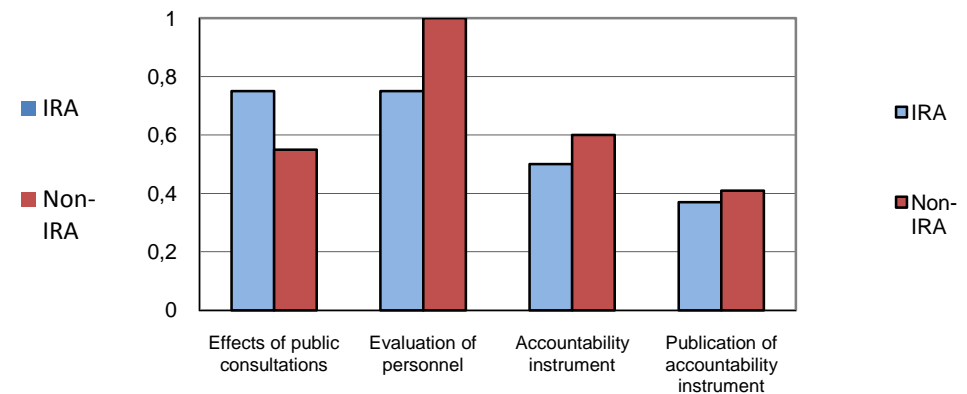
Transparencia



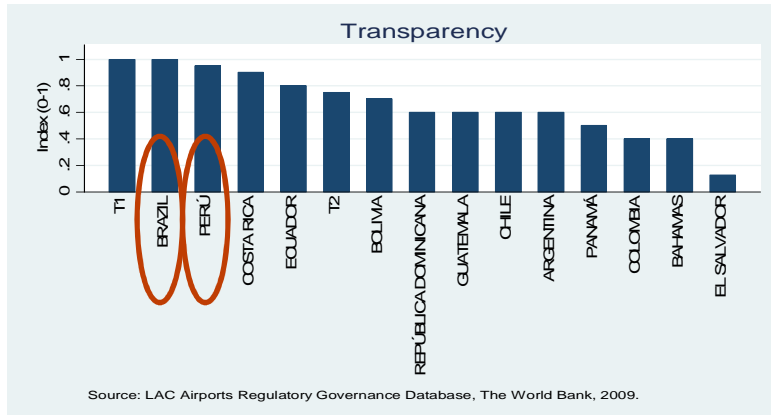
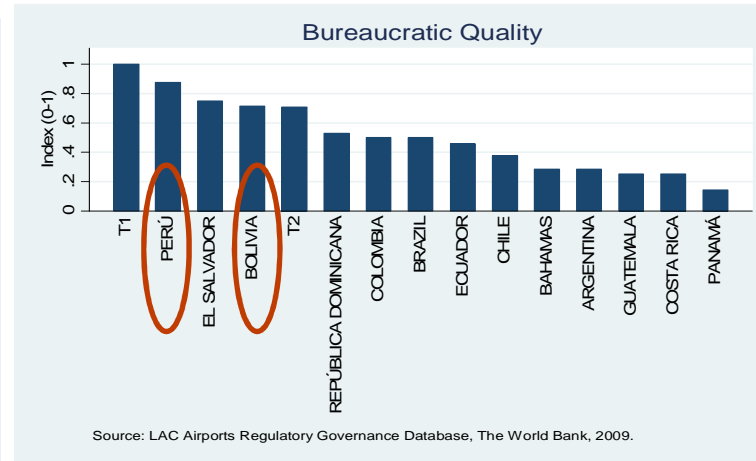
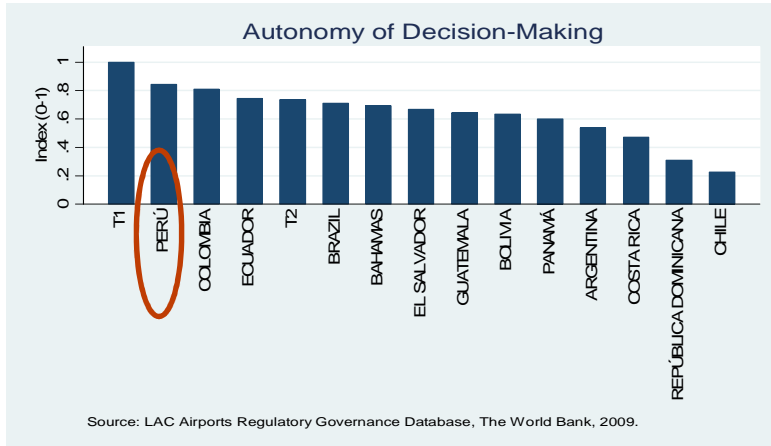
Autonomía



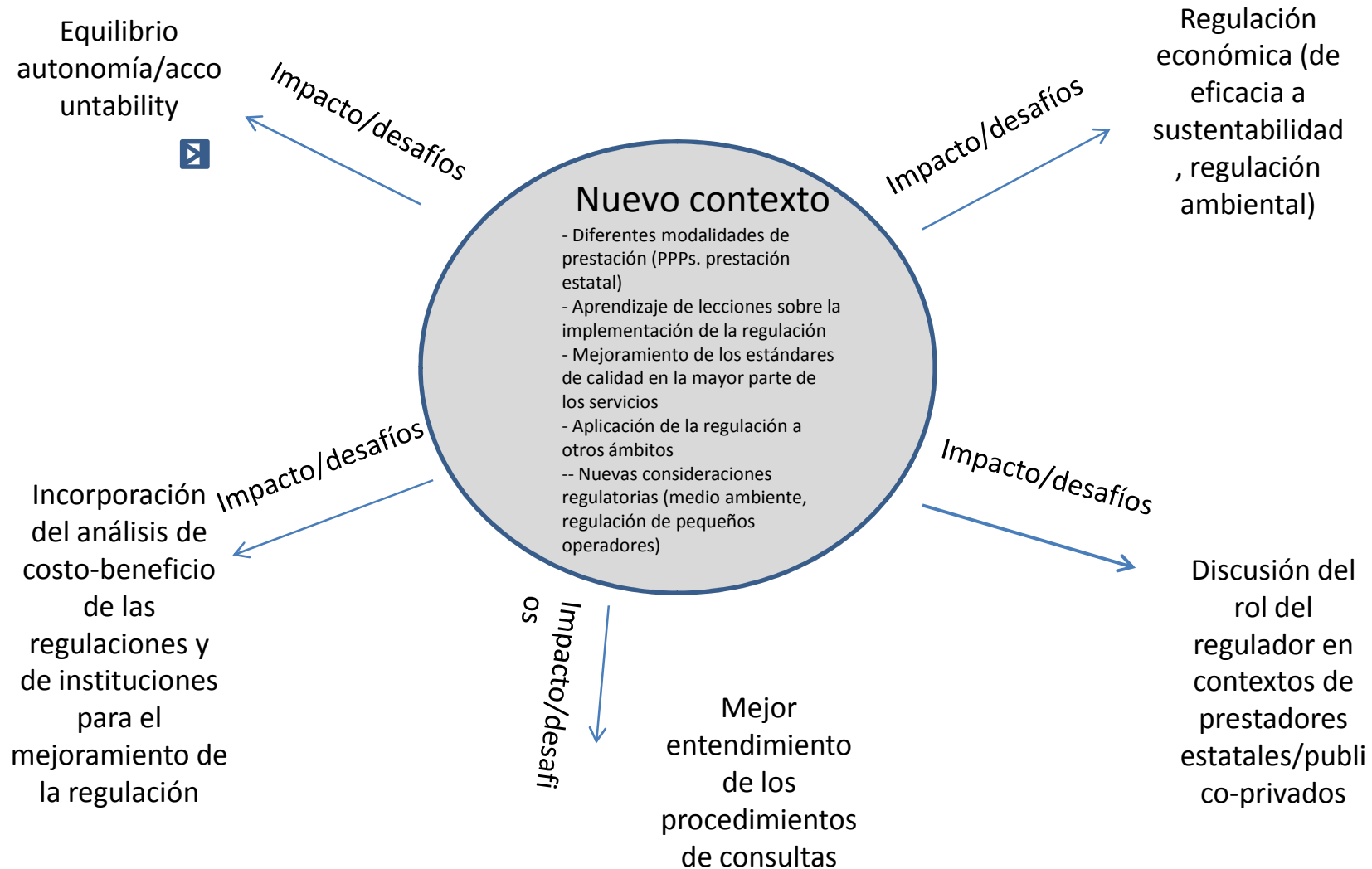
Accountability



Ubicación en indexes



Evolución de agencias de regulación: Segunda Fase 2002-2010



Segunda Fase: la experiencia del Reino Unido con agencias de regulación

- Adaptación de la forma a la función: rediscusión de la configuración institucional de los “quangos”
- Costo-beneficio de regulaciones/análisis de impacto
- Centros de control y mejoramiento de las regulaciones
- Mayo énfasis en transparencia, especialmente procedimientos de consultas
- Foco en calidad del servicio

Respuestas a los interrogantes planteados? Su opinión?

- ✓ **Hacia que modelo de regulador se dirige Latinoamérica?**
 - *Continuación del modelo de agencia independiente con ajustes*
 - *Discusión sobre arreglos institucionales que reflejen la verdadera función de las agencias*
- ✓ **Qué lecciones de la experiencia internacional se pueden trasladar a la región?**
 - *Adaptación de la forma de los reguladores a su función*
 - *Énfasis en calidad del servicio*
 - *Centros de Mejoramiento de la Regulación*
- ✓ **Cual ha sido el impacto de la incorporación de agencias en la institucionalidad del sector?**
 - *Ha sido positivo, especialmente en materia de transparencia y calidad burocrática*
- ✓ **Qué impacto han tenido los cambios en el sector infraestructura en la configuración institucional de los reguladores?**
 - *El modelo de agencia parece haber superado los distintos desafíos generados por cambios en modalidades de prestación y en la gestión de los servicios públicos*

Gracias

Declaración de Patrocinio (“Sponsorship Statement”) entre el Departamento de Transporte y la Comisión de Aviación Civil del RU

El Departamento de Transporte y la CAA reconocen que el trabajo en conjunto con éxito requiere una comunicación bilateral eficaz a distintos niveles. En términos prácticos, esto significa que tanto el Departamento y la CAA aplicarán una ***política de "no sorpresas"*** en relación con cuestiones particulares, especialmente en los casos susceptibles de generar impacto en los medios, los negocios, o grandes anuncios. Para ello, el Departamento y el CAA:

- Se informarán mutuamente sobre temas relevantes, antes de los respectivos anuncios, pero sin poner en peligro la aplicación efectiva de políticas y sin revelar el contenido de las investigaciones individuales
- Dar rápido aviso antes de cualquier anuncio que pueda afectar a ambas partes