

La importancia de las instituciones en los procesos de reforma del transporte urbano: revisando las definiciones básicas

Juan José Martínez Ortiz

Por donde se mire, el transporte público resulta ser un elemento importante para el bienestar de las personas. Por ello, este tema ha levantado tanto interés de parte de los especialistas quienes han planteado múltiples alternativas frente a la problemática que aquel plantea.

En ese contexto, encontramos que los múltiples estudios, investigaciones y propuestas de política utilizan términos como “regulación”, “prestación de servicios”, “asociaciones público – privadas”, “servicios públicos”, “infraestructura”, “externalidades”, “subvenciones”, “contratos de servicios”, “inversión pública”, entre otros; de manera que pareciéramos encontrarnos ante una profusión terminológica, que muchas veces resulta equívoca, oscura y ambigua, que omite alternativas que la teoría indica que podríamos utilizar y que confunde a los investigadores, a las autoridades, a los formuladores de políticas públicas y a los gestores públicos.

El presente artículo pretende analizar y caracterizar los problemas que se presentan vinculados al transporte público desde una perspectiva económica, explicar los roles y funciones que de manera general ejerce el Estado, así como presentar las diversas alternativas de intervención estatal que se presentan en relación a dichos problemas.

Con este trabajo pretendemos recuperar para el debate las definiciones básicas planteadas por la Economía y el Derecho. Esto, a fin de contribuir al análisis de los problemas del transporte público, clarificar el debate de las alternativas de solución planteadas y recuperar la batería de mecanismos con que cuenta el Estado para tal efecto. La finalidad última de este artículo es generar conciencia sobre los diferentes mecanismos disponibles por parte del Estado, ya que no todos son de la misma naturaleza, ni de la misma intensidad. Como resulta evidente, esto puede determinar diferencias en el diseño, implementación y evaluación de los mecanismos adoptados.

I. La importancia del transporte público para el bienestar.-

En primer lugar debemos señalar que el transporte público es un elemento relevante, que tiene impacto en el bienestar de las personas. En esta línea podemos citar informes elaborado por la CAF (2009) y el Banco Mundial (2005) que señalan que las mejoras en el transporte público pueden contribuir indirectamente a la reducción de la pobreza al potenciar la productividad de la ciudad y de las personas que habitan en ella. Un sistema de transporte público de calidad y costo razonable permite:

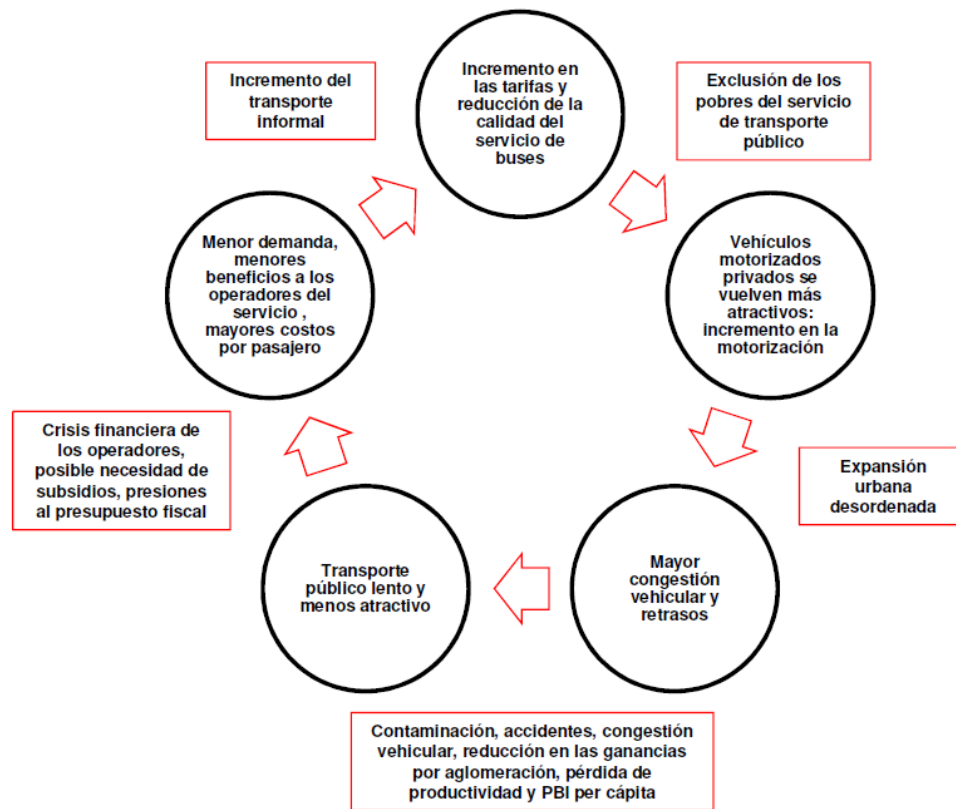
- a) Integrar la ciudad, los diversos servicios existentes en ella, así como las oportunidades económicas y laborales que se dan en sus diversas zonas.
- b) Acercar a los ciudadanos a los lugares donde existan oportunidades económicas y laborales (mercados). Esto conlleva impactos en las oportunidades laborales de las personas, en sus niveles de productividad y la posibilidad de obtener ingresos por su trabajo.
- c) Acercar a los ciudadanos a los servicios públicos (como salud y educación). Esto

conlleva impactos en la calidad de vida de la personas.

- d) Mejorar la calidad de vida, en la medida que afecta el tiempo de las personas, disponible para el ocio, actividades recreacionales y vida familiar.

Estos efectos se ven determinados (potenciados o disminuidos) en función a la cobertura, calidad y costo del transporte público. Cuando tenemos un sistema de transporte público eficaz y eficiente, se producen beneficios, efectos que promueven el bienestar. Sin embargo, cuando el transporte público es deficiente, se produce el siguiente círculo vicioso, tal como Ardía-Gomez (2012) presenta¹:

Círculo vicioso del desarrollo del sistema de transporte urbano para los países en desarrollo



Fuente: Ardila-Gómez (2012)

II. La situación del transporte público en el Perú: el caso de Lima Metropolitana.-

El transporte público en una mega ciudad como Lima, pareciera haber caído en el círculo vicioso ya mencionado, presentando las siguientes características:

- Alta y creciente demanda de transporte debido al crecimiento demográfico y económico. Esta demanda se exagera debido a la falta de planificación del desarrollo de la ciudad y de sus sistemas de transporte público.
- Alto y creciente número de vehículos (parque automotor). Este problema se ha exacerbado por el crecimiento económico de los últimos años que ha permitido que la

¹ Cuadro tomado de Bonifaz & Aparicio (2013).

población tenga mayores recursos (por ingresos o por acceso al crédito) y pueda financiar la obtención de vehículos. El otro factor que ha contribuido a exacerbar este problema ha sido la ineffectividad del Estado, en la contención de este parque automotor.

- c) Sistema altamente fragmentado de provisión del servicio de transporte. En el sistema participan buses, combis, taxis y autos colectivos que individualmente generan poca cobertura (limitado número de usuarios por unidad). Además, existe alta informalidad entre los prestadores de estos servicios y baja calidad de los vehículos que se utilizan (antiguos, incómodos y no diseñados para fines de transporte).
- d) Altos y creciente tiempo en el desplazamiento de las personas (tiempos de recorrido).
- e) Elevado y creciente ratio de accidentes.
- f) Elevados y crecientes niveles de contaminación ambiental.

Como señala un reporte de Ponce de León para del Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES):

“El sector no ha sido capaz de satisfacer la demanda de infraestructura y el transporte urbano se ha convertido en un obstáculo de la economía. Por ello, se requieren de mejoras institucionales importantes en el sector que permitan desarrollar los servicios de transporte urbano de manera eficiente” (Ponce de León 2012).

III. Identificación de los elementos vinculados al transporte público y su caracterización desde una perspectiva económica.-

Para una comprensión cabal de los problemas del transporte público, proponemos una clasificación de los elementos que lo constituyen:

- a) La infraestructura de transporte. Está constituida por ejemplo, por las carreteras y pistas, encima de las cuales se provee el servicio de transporte.
- b) El uso de la infraestructura de transporte a la cual acceden los vehículos (buses, combis, taxis, autos colectivos y vehículos particulares) que son los que efectivamente prestan el servicio.
- c) Los buses, combis, taxis, autos colectivos y vehículos particulares.

La infraestructura de transporte como bien público

La infraestructura de transporte constituye –desde el punto de vista económico– un bien público. Esto, porque no está sujeto a exclusión (es un bien o recurso de acceso abierto) y su generación o producción no genera rivalidad (para sus productores o para sus usuarios).

Soluciones económicas frente a los bienes públicos

Como la teoría económica indica, este tipo de bienes no puede ser provistos por el mercado y las empresas del sector privado, no tienen incentivos para proveerlos. Sin embargo, estos bienes son necesarios y contribuyen con el bienestar de las personas y de la sociedad. En ese sentido, imaginemos un mundo sin carreteras o pistas y como ello afectaría nuestras vidas.

Para tal efecto, la teoría propone que estos bienes sean provistos por el Estado. Entonces, el Estado asume su financiamiento (el cual proviene además, de los tributos) y los genera y administra (directa o indirectamente).

La infraestructura de transporte como una red (network) que genera economías de escala y externalidades positivas

Dado que la infraestructura de transporte sirve para integrar la ciudad, los diversos servicios existentes en ella y acercar las oportunidades económicas y laborales a las personas; dicha infraestructura puede ser caracterizada como una red (network) o conjunto de redes, que generan economías de escala y externalidades positivas (efectos no contratados ni pagados por aquellos que reciben los beneficios).

Soluciones económicas frente a las externalidades positivas

El problema con las externalidades positivas está en que los sujetos que pueden promover ese mayor valor no lo van a llevar a cabo (no asumen su costo), porque no serán compensados o retribuidos por la acción positiva que realicen.

Si todos los involucrados piensan de la misma manera, todos actuarán pensando en convertirse en “free riders” y esperarán que alguien más haga el gasto o la inversión. Ello, porque piensan que pueden tomar el beneficio, sin asumir el costo de ellos. En ese contexto, podría suceder que una acción –socialmente valiosa– no sea realizada por nadie y no se lleve a cabo.

Para promover la realización de actividades que generan externalidades positivas, la teoría económica propone el establecimiento de mecanismos de subsidios. De esta forma, los generadores de las externalidades positivas ven cubiertos parcial o totalmente los costos de producción de dicha externalidad. Ello los incentiva a realizar la actividad productora de la externalidad.

Otra alternativa para la generación de la actividad productora de la externalidad positiva es que el Estado asuma dicha actividad.

El uso de la infraestructura de transporte como bien común

El uso de la infraestructura de transporte a la cual acceden los vehículos constituye –desde un punto de vista económico– un bien común. Los bienes comunes son aquellos bienes, recursos o servicios que son de acceso abierto para todos (no existe exclusión y cualquiera los puede usar), pero que están sujetos a rivalidad en el uso o en el consumo (no puede satisfacer los intereses de dos sujetos, a la vez, y con la misma intensidad).

El problema con estos tipos de recursos es que una vez superado el umbral o punto de saturación, los mismos se empiezan a degradar, modificándose sus características, su cantidad o su calidad. Eventualmente, en casos extremos, el recurso se puede anular, desaparecer o colapsar. En el transporte público esto se manifiesta –por ejemplo –en la cantidad de vehículos que ingresan a las carreteras y pistas y, en el efecto que generan: tráfico, congestión y mayor tiempo de los desplazamientos.

Las soluciones económicas frente a los bienes comunes

Frente a este problema, la teoría económica plantea dos soluciones. En primer lugar, a

través de la asignación de titularidades que generen exclusión y racionalicen el acceso al recurso común. Bajo este mecanismo, sólo aquellos que ostenten la titularidad pueden acceder al recurso común. La otra alternativa es la regulación administrativa. En este caso, a través de la supervisión y fiscalización estatal, se racionalizaría el acceso y el uso del recurso común.

Los vehículos como bienes privados pero generadores de externalidades negativas

Los vehículos que utilizan la infraestructura de transporte público constituyen bienes privados. Ello, porque están sujetos a rivalidad en su uso o consumo y no son de acceso abierto (están sujetos a exclusión por parte de sus titulares).

Sin embargo, el uso de vehículos genera externalidades negativas, no solamente para los usuarios de las carreteras y las pistas (la congestión), sino también para terceros, mediante la forma de accidentes o la contaminación. Como señala la teoría económica, las externalidades implican que la actuación de un sujeto afecta –sin haber un contrato o acuerdo o compensación de por medio– la producción, el consumo o la utilidad de otro, a un tercero (congestión, accidentes, contaminación). Esta afectación del tercero es una externalidad negativa, en la medida que afecta su bienestar de manera desfavorable.

Las soluciones económicas frente a las externalidades negativas

Frente a las externalidades negativas, la teoría económica plantea básicamente dos estrategias o dos tipos de medidas: aquellas que conllevan la internalización de los costos externos (de la externalidad negativa) y, aquellas que pretenden controlar la conducta de los generadores de estas externalidades, para que dicha conducta no se produzca o se produzca en menor magnitud o genere afectaciones menores.

Específicamente, la teoría económica establece como posibles soluciones a las externalidades negativas, las siguientes:

- a) Regulación administrativa. La regulación administrativa, es también denominada “mecanismo de comando y control” o, “regulación y fiscalización” o, “poder de policía”.
- b) El establecimiento de impuestos. A esta alternativa se le denomina la solución pigouviana que consiste en imponer un impuesto en el sujeto que origina la externalidad.
- c) Establecimiento de titularidades negociables. Se otorga a los intervinientes en la externalidad (causante y afectado), una titularidad vinculada a ella, que puede ser negociada.
- d) Responsabilidad Civil Extra–contractual. En este mecanismo, el causante del daño (mediante la externalidad) debe indemnizar al afectado.

En resumen, visto de la perspectiva económica, el transporte público presenta problemas de “bienes públicos”, “bienes comunes”, “externalidades positivas” y “externalidades negativas”, situaciones conocidas como “fallas de mercado”, que según la teoría económica justifican la intervención del Estado.

En la siguiente sección veremos cómo se ve jurídicamente la organización y acción del

Estado.

IV. Los roles y funciones del Estado.-

Desde el punto de vista jurídico, la organización y acción del Estado se estructura a partir de los roles y funciones que este asume. Los roles tienen que ver con la perspectiva que el Estado asume frente a la sociedad, la ciudadanía y las personas. Las funciones se refieren a las atribuciones que tiene el Estado para su actuación.

Roles del Estado

Como veremos, el Estado puede asumir dos roles: regulador o prestacional. En el rol regulador, las entidades del Estado actúan como autoridades (como soberano). Estas entidades dictan reglas (de diversos tipos) a las que deben sujetarse las personas, las empresas u otras entidades del Estado. La regulación busca modificar, encauzar, determinar y/o ajustar la conducta de los sujetos señalados.

En este ámbito deben considerarse además de la dación, aprobación y determinación de las reglas, aquellas actividades vinculadas al cumplimiento o “enforcement” de las mismas, como por ejemplo: vigilancia, fiscalización, control, sanción (para casos de incumplimiento) o resolución de conflictos.

En el rol prestacional, las entidades del Estado prestan servicios. Estos servicios están orientados a modificar alguna situación de la ciudadanía (para hacerla menos vulnerable o para mejorarla). En estos casos, el Estado decide asumir la prestación de dichos servicios por alguna razón (equidad, rol distributivo, valores, razones ideológicas, demanda política, etc).

Dichos servicios podrían ser prestados directamente por las entidades del Estado o, a través de personas jurídicas, naturales; de modo que impliquen la participación del Sector Privado o de la Sociedad Civil (por ejemplo, a través de concesiones, contratos de gerencia, administración, contratos de servicios y similares). A pesar de ser prestados por el Sector Privado o la Sociedad Civil, se entiende que constituyen una responsabilidad del Estado.

Funciones del Estado

En paralelo a sus roles, se pueden identificar dos tipos de funciones que el Estado ejerce: la normativa y la administrativa². En ejercicio de la función normativa, el Estado dicta normas con carácter y alcance general, aplicables a todos los sujetos y situaciones que se encuentren bajo el ámbito de lo regulado.

La función administrativa tiene relación directa con los particulares (personas, ciudadanos, empresas). Se relaciona con las actividades que desempeñan las entidades del Estado y que afectan directamente a los particulares. Estas actividades se desarrollan el término de los mandatos que le fueron conferidos a las entidades estatales, por el marco normativo vigente. Consiste en la aplicación concreta de las normas dictadas por el Estado a los particulares. La función administrativa se subdivide en las siguientes clases:

- Actividad limitativa de derechos (actividad de policía).

² En teoría también deberíamos referirnos a la función judicial que es ejercida por el Poder Judicial, órgano especializado que actúa como tercero independiente en la resolución de conflictos de tipo jurídico (es decir, en donde se debe aplicar alguna norma del sistema jurídico).

- Actividad sancionadora
- Actividad de solución de controversias
- Actividad de fomento
- Actividad prestacional específica.

De la conjunción de ambos criterios: roles y funciones del Estado, se plantea la matriz que se muestra a continuación. En ella se puede apreciar, de manera más detallada; las diversas acciones que realiza el Estado. La idea es que se pueda identificar una acción del Estado y ubicarla en alguno de los cuatro cuadrantes definidos.

Matriz de roles y funciones del Estado

		FUNCIONES	
		NORMATIVA	ADMINISTRATIVA
ROLES	REGULADOR	Dicta normas generales que afectan los ámbitos de libertad de las personas. A	Hace efectivas, para los casos concretos; la regulación establecida. <ul style="list-style-type: none"> • Actividad limitativa de derechos (actividad de policía) • Actividad sancionadora • Actividad de solución de controversias. B
	PRESTACIONAL	Dicta normas generales relativas a la prestación de servicios que realiza el Estado. C	Hace efectivas, para casos concretos; la prestación de servicios a cargo del Estado. <ul style="list-style-type: none"> • Actividad de fomento. • Actividad prestacional específica. D

Cuadrante A. En este cuadrante, en ejercicio de su rol regulador, el Estado cumple función normativa. Esto significa que el Estado dicta normas generales que afectan los ámbitos de actuación de las personas.

Cuadrante B. En este cuadrante, en ejercicio de su rol regulador, el Estado cumple función administrativa. Esto significa que el Estado hace efectivas las normas reguladoras de conducta que se generaron en el cuadrante A. En este ámbito, el Estado despliega lo que tradicionalmente se conoce como: i) actividad limitativa de derechos, ii) actividad sancionadora y iii) actividad de solución de controversias.

Cuadrante C. En este cuadrante, en ejercicio de su rol prestacional, el Estado cumple función normativa. Esto significa que el Estado dicta normas generales sobre la forma y los alcances que se desarrollará la prestación de sus servicios.

Cuadrante D. En este cuadrante, en ejercicio de su rol prestacional, el Estado cumple función administrativa. Esto significa que el Estado hace efectivas, para casos concretos y en relación a particulares; la prestación de servicios a cargo del Estado. En este ámbito, el Estado despliega lo que tradicionalmente se conoce como: i) actividad de fomento y, ii) actividad prestacional específica.

V. La intervención del Estado: integración de conceptos económicos y jurídicos.-

Como hemos visto, la economía caracteriza los problemas que presenta el transporte público y plantea alternativas para hacerles frente. En ese contexto, en esta parte pretendemos integrar los conceptos económicos con su expresión jurídica, con la esperanza de que así a dar mayor claridad terminológica, conceptual y contribuir a mejorar la calidad de las investigaciones y políticas que se planteen.

La infraestructura de transporte como bien público

La teoría económica propone que estos bienes sean provistos por el Estado. Jurídicamente esto se operativiza a través del rol prestacional del Estado. Donde el Estado asume el financiamiento (total o parcial), la generación y administración de la infraestructura.

Esta generación o administración del bien público, puede ser realizada directamente por el Estado (actividad prestacional específica), o a través de mecanismos de contratación (como la contratación de servicios) o de asociación (como las APPs con organizaciones del Sector Privado).

A fin de establecer la exclusividad y el monopolio del Estado sobre dicha infraestructura y las acciones necesarias para su generación o administración, se utiliza el concepto de “servicio público”³, con el cual se publica o se hace evidente su carácter estatal. Estas actividades estarían dentro de los cuadrantes C y D presentados anteriormente⁴.

La infraestructura de transporte como una red (network) que genera economías de escala y externalidades positivas

Para preservar los beneficios de la infraestructura como red, sujeta a economías de escala, se utiliza también el concepto de “servicio público”. Con dicha declaración, como hemos mencionado, se le otorga al Estado, en exclusividad. Asimismo, esto habilita a que el Estado provea directamente dicha infraestructura o dicho servicio o, utilice mecanismos de contratación o asociación con organizaciones del sector privado.

Dadas las externalidades positivas que producen, el Estado podría otorgar subsidios o transferencias de recursos a las organizaciones del sector privado que las provean (vía contrato con el Estado o, a través de una APP). Esto es posible, legalmente hablando;

³ “Servicio público” es un concepto jurídico que no debe ser confundido con el de bien público, que es un concepto económico (y que es aplicable a bienes y servicios).

⁴ Sin embargo, dado que nos encontramos dentro de un Estado unitario pero descentralizado, esta exclusividad sobre la infraestructura deberá estar asignada a alguno de los niveles de gobierno. Conforme señala la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE), si una infraestructura no está expresamente asignada a los gobiernos regionales o locales, se asume (por default), que esta se encuentra bajo la competencia del gobierno nacional.

utilizando los conceptos de “servicio público” o de “actividades de fomento”. En este caso nos estaríamos ubicando también dentro de los cuadrantes C y D ya presentados.

El uso de la infraestructura de transporte como bien común

Frente a este problema, la teoría económica planteaba dos soluciones: la asignación de titularidades y la regulación administrativa. En ambos casos se manifiesta el rol regulador del Estado.

En el establecimiento de titularidades, el Estado genera –mediante su función normativa– las condiciones de las mismas. Sin embargo, su protección y cumplimiento se deja a la iniciativa privada, a través del sistema judicial. En el caso de las titularidades, prácticamente no existe ejercicio de la función administrativa estatal.

En la regulación administrativa, el Estado, a través de su función normativa define o establece las reglas de conducta en relación al acceso, uso y explotación de los recursos y, a través de su función administrativa; vela por su cumplimiento. La regulación administrativa implica el ejercicio de la actividad limitativa de derechos y de la actividad sancionadora del Estado. En este caso (de regulación administrativa), la actuación del Estado se produce en los cuadrantes A y B.

Los vehículos como bienes privados pero generadores de externalidades negativas

En el caso de las externalidades negativas, las formas de actuación del Estado, se ubicarían de la siguiente manera:

- a) Regulación administrativa. A través de su función normativa define o establece las reglas de conducta en relación al acceso, uso y explotación de los recursos y, a través de su función administrativa; vela por su cumplimiento. La regulación administrativa se despliega en los cuadrantes A y B.
- b) El establecimiento de impuestos. Implica también el ejercicio del rol regulador del Estado. A través de su función normativa establece las condiciones del impuesto y a través de su función administrativa, realiza el “enforcement” del mismo. Esta actuación se muestra en los cuadrantes A y B.
- c) Establecimiento de titularidades negociables. Aquí también el Estado actúa en su rol regulador. En ejercicio de su función normativa define la titularidad. Sin embargo, su protección y cumplimiento se deja a la iniciativa privada, a través del sistema judicial. La primera parte de ello se desplegaría en el cuadrante A.
- d) Responsabilidad Civil Extra-contractual. En este mecanismo, el causante del daño (mediante la externalidad) debe indemnizar al afectado. Esta es una forma particular de titularidad. Se trata de una titularidad ex – post, que otorga solamente derechos compensatorios. Si bien se produce como una manifestación del rol regulador del Estado y se define en ejercicio de su función normativa, su cumplimiento y efectividad se deja a la iniciativa privada, a través del sistema judicial. La primera parte de ello se desplegaría en el cuadrante A.

Un resumen de lo señalado hasta ahora, se presenta en la siguiente tabla.

		FUNCIONES	
		NORMATIVA	ADMINISTRATIVA
ROLES	REGULADOR	1. Uso de la infraestructura de transporte como bien común <ul style="list-style-type: none"> • Titularidades • Regulación administrativa 2. Vehículos como bienes privados generadores de externalidades negativas <ul style="list-style-type: none"> • Regulación administrativa • Impuestos • Titularidades negociables • Responsabilidad civil extracontractual. 	1. Uso de la infraestructura de transporte como bien común <ul style="list-style-type: none"> • Regulación administrativa (actividad limitativa de derechos y actividad sancionadora). 2. Vehículos como bienes privados generadores de externalidades negativas. <ul style="list-style-type: none"> • Regulación administrativa (actividad limitativa de derechos y actividad sancionadora). • Impuestos
	PRESTACIONAL	1. Infraestructura de transporte como bien público. 2. Infraestructura como red. 3. Infraestructura generadora de externalidades positivas. <ul style="list-style-type: none"> • Prestación directa • Prestación indirecta • Subsidios 	1. Infraestructura de transporte como bien público. 2. Infraestructura como red 3. Infraestructura generadora de externalidades positivas <ul style="list-style-type: none"> • Prestación directa (Actividad prestacional específica) • Prestación indirecta (Actividad prestacional específica). • Subsidios (Actividad de formento).

VI. La organización del Estado para su intervención en los problemas de transporte público.-

En el cuadro anterior hemos identificado las soluciones que plantea la teoría económica frente a los problemas que plantea el transporte público y las hemos configurado dentro de los roles y funciones del Estado.

Sin embargo, para que estos roles y funciones se ejerzan eficientemente, hagan sentido y se generen las correcciones que plantea la teoría económica, el Estado necesita organizarse y coordinar adecuadamente su ejercicio. Este parece ser el caso peruano. Existe mala organización, superposición, duplicidad de funciones e inclusive indefinición de atribuciones.

Las indefiniciones se manifiestan en cada uno de los cuadrantes presentados con intervención de entidades en los tres niveles de gobierno. No existe una visión conjunta y coordinada. Al contrario de ello, estas limitaciones afectan el cabal ejercicio de los roles y funciones que competen al Estado en materia de transporte público, haciendo inefectivas las

normas y políticas que buscan su solución.

Este es un reto pendiente en la administración pública peruana, por tanto es muy importante revisar y ordenar la estructura organizativa vinculada al transporte público. De nada sirve que mejoremos el marco normativo si su aplicación será poco efectiva por parte de las autoridades administrativas.

VII. Bibliografía.-

Bonifaz, José Luis & Carlos Aparicio (2013). La Gestión del Sistema de Transporte Público Peruano al 2050. Lima. CEPLAN.

Ponce de León, Oscar (2012). Los retos del desarrollo de infraestructura de transporte urbano en Lima Metropolitana a través de asociaciones público-privadas. Lima. Consorcio de Investigación Económica y Social / Universidad del Pacífico.

Hidalgo, Darío & Aileen Carrigan (2010). Modernizing Public Transportation. Lessons learned from major bus improvements in Latin America and Asia. World Resources Institute.

Reseña biográfica del autor.

Abogado, Magíster en Derecho, con estudios de Economía y Regulación de Servicios Públicos a nivel de Maestría. Asesor Legal con 20 años de experiencia profesional en la asesoría de entidades de los Sectores Público, Privado y de la Cooperación Internacional en el Perú. Especialista en Derecho Mercantil, Derecho Administrativo, Gestión Pública, Sistemas Administrativos del Estado, Promoción de la Inversión Privada, Regulación de Servicios Públicos y Análisis Económico del Derecho. Profesor Universitario en cursos de su especialidad.