

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RAD: 17-310170--1-0	FECHA: 2017-10-25 11:02:45
DEP: 1007 GRUPO DE TRABAJO DE ABOGACIA DE LA C	EVE: SIN EVENTO
TRA: 334 REMISIINFORMA	FOLIOS: 4
ACT: 440 RESPUESTA	

Bogotá D.C.
1000
Doctor

MANUEL ALEJANDRO MONTEALEGRE ROJAS
Director de Hidrocarburos (E)
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Calle 43 No. 57-31 CAN
BOGOTA D.C. COLOMBIA

Asunto: Radicación: 17-310170
Trámite: 334
Evento:
Actuación: 440
Folios: 04

Referencia: Solicitud de concepto de abogacía de la competencia: "Airplan-Terpel-Aeropuerto José María Córdoba [sic] de Rionegro".

Respetado Doctor Montealegre:

En su función de Órgano Asesor del Gobierno Nacional¹, la Superintendencia de Industria y Comercio rinde concepto sobre la solicitud de la referencia. Para esto, se describirán los antecedentes que contextualizan el mercado en cuestión, para luego continuar con el análisis de la situación específica y finalmente formular unas recomendaciones.

1. ANTECEDENTES

1.1. Objeción de una operación de integración

Mediante Resolución No. 100658 del 23 de diciembre de 2015, esta Superintendencia objetó la integración empresarial proyectada entre las empresas ORGANIZACIÓN TERPEL S.A. (en adelante "TERPEL") y la SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A. (en adelante "AIRPLAN"²), la cual consistía en la celebración de un contrato de subconcesión a través del cual TERPEL administraría y operaría la red de hidrantes³ para el suministro de combustible JET-A1 en el aeropuerto

¹ Decreto 4886 de 2011, artículo 1, numeral 1.

² AIRPLAN es el concesionario del aeropuerto José María Córdoba de Rionegro (Antioquia) y otros, en virtud del Contrato de Concesión No. 800011-OK de 2008.

³ La red de hidrantes de los aeropuertos constituyen "un entramado de tuberías subterráneas que sirve para distribuir combustible desde las estaciones de servicio de almacenamiento y bombeo hasta los puntos de abastecimiento donde se suministra las aeronaves". Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución No. 100658 del 23 de diciembre de 2015. Versión Pública. Hoja 5.



José María Córdova (en adelante el "JMC"), ubicado en Rionegro, Antioquia. La integración proyectada se objetó por las siguientes razones:

· "(...) [e]sta Superintendencia determinó que los competidores actuales de TERPEL no tienen la capacidad de contrarrestar su poder de mercado, aprovechando su amplia red de distribución minorista a nivel nacional y su posición dominante en el mercado de distribución mayorista. (...) [r]esulta aún más preocupante **que se presenten posibles restricciones en el eslabón minorista en el aeropuerto JMC**, considerando que es uno de los aeropuertos de mayor tráfico aéreo en el país.

· La considerable cobertura de TERPEL como distribuidor minorista en distintos aeropuertos del país le otorga una ventaja competitiva frente a sus inmediatos competidores, permitiéndole ofrecer combustible a sus clientes en diversas zonas con mejores condiciones comerciales, situación que tendría como efecto inmediato **beneficios para el consumidor, pero que posteriormente llevaría a la eventual salida de competidores actuales y a la reducción de las posibilidades para el acceso de nuevos competidores al mercado.**

· El poder de mercado que puede ejercer TERPEL gracias a su posición de dominio en el eslabón mayorista y su integración vertical con el eslabón minorista, sumado a la operación de una infraestructura esencial como lo es la red de hidrantes en el aeropuerto JMC; **crearía una barrera a la entrada para potenciales competidores que quieran participar en el eslabón de distribución minorista**, generando además una barrera de desarrollo y crecimiento para su competidor actual (██████████).

· Con el perfeccionamiento de la operación proyectada, TERPEL resultaría dominante a lo largo de la cadena de valor desde la distribución mayorista (i.e. distribución mayorista, operación de red de hidrantes y distribución minorista de combustibles en el aeropuerto JMC)⁴. (Resaltado fuera de texto).

TERPEL ofreció unos condicionamientos que consideraba podían mitigar o evitar los potenciales efectos negativos sobre la competencia de la operación proyectada: i) ofrecer los servicios de almacenamiento y entrega de combustible puesto en el ala del avión a cualquier comercializador que solicite el servicio; ii) cobrar por dichos servicios una tarifa correspondiente al costo más una utilidad razonable; iii) cobrarse a sí mismo el mismo precio que le cobra a los otros cuando TERPEL actúe como comercializador; iv) realizar la actividad de comercialización mediante una sociedad distinta⁵. Estos condicionamientos no fueron aceptados por la Superintendencia de Industria y Comercio⁶.

⁴ Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución No. 100658 del 23 de diciembre de 2015. Versión Pública. Hojas 30-31.

⁵ Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución No. 100658 del 23 de diciembre de 2015. Versión Pública. Hojas 29-30.

⁶ Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución No. 100658 del 23 de diciembre de 2015. Versión Pública. Hojas 31.



Mediante Resolución No. 19511 del 19 de abril de 2016, esta Superintendencia resolvió el recurso de reposición interpuesto por las intervinientes, confirmando la Resolución No. 100658 de 2015 en todas sus partes.

1.2. Nuevo esquema propuesto por parte de AIRPLAN y TERPEL puesto en consideración a la autoridad de competencia para concepto en ejercicio de Función Asesora

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía (el adelante el "MinMinas") le informó a la Superintendencia de Industria y Comercio que recibió una comunicación de AIRPLAN en la cual esa empresa le expone un nuevo modelo de contrato para el suministro de combustible y en el que AIRPLAN actuaría como administrador de la red de hidrantes y subcontrataría con TERPEL únicamente la operación técnica⁷.

La labor de AIRPLAN como administrador abarcaría aspectos tales como la definición de precios y el control en el acceso de otros proveedores de combustible al uso de la red de hidrantes, mientras que TERPEL actuaría por cuenta de AIRPLAN y se encargaría de los procedimientos de recibo, manejo y entrega de combustibles de aviación atendiendo las instrucciones que le imparta AIRPLAN⁸. En atención a que la red de hidrantes está conectada a la estación de servicio (EDS) de aviación ubicada fuera del JMC, y en la cual se almacenan los tanques y tambores de combustible y que es propiedad de TERPEL, ésta arrendaría la capacidad de almacenamiento a los terceros interesados en comercializar el combustible y en tal sentido, fijaría las tarifas para la prestación de este servicio⁹.

Asimismo, AIRPLAN consultó al Minminas qué categoría tendría el concesionario en la cadena de distribución de combustibles, de acuerdo con el Decreto Único Reglamentario del Sector de Minas y Energía¹⁰, y qué obligaciones concretas estarían en cabeza de AIRPLAN y de TERPEL¹¹.

El MinMinas le remitió su respuesta a AIRPLAN, manifestando que la operación descrita correspondía a "la operación de una estación de servicio de aviación", según la definición del artículo 2.2.1.1.2.2.1.4 del Decreto 1073 de 2015 y que por lo tanto, quien abasteciera

⁷ Solicitud de concepto por parte del Ministerio de Minas y Energía a la Superintendencia de Industria y Comercio. Aportado a folio 1 de la Carpeta Pública No. 01 del Expediente 17-310170.

⁸ Solicitud de concepto por parte del Ministerio de Minas y Energía a la Superintendencia de Industria y Comercio. Aportado a folio 1 de la Carpeta Pública No. 01 del Expediente 17-310170.

⁹ Solicitud de concepto por parte del Ministerio de Minas y Energía a la Superintendencia de Industria y Comercio. Aportado a folio 1 de la Carpeta Pública No. 01 del Expediente 17-310170.

¹⁰ Art. 2.2.1.1.2.2.1.4. "Definiciones aplicables a la distribución de combustibles líquidos derivados del Petróleo". Decreto 1073 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía.

¹¹ Solicitud de concepto por parte del Ministerio de Minas y Energía a la Superintendencia de Industria y Comercio. Aportado a folio 1 de la Carpeta Pública No. 01 del Expediente 17-310170.



el combustible utilizando la red de hidrantes, sea TERPEL o cualquier otro operador, debe obtener la autorización del MinMinas como Estación De Servicio de Aviación¹².

2. ANÁLISIS DEL CASO DESDE LA ÓPTICA DE LA LIBRE COMPETENCIA ECONÓMICA¹³

2.1. Generalidades de los servicios aeroportuarios

Los mercados de concesiones aeroportuarias se componen de varias actividades que pueden ser agrupadas en tres (3) categorías: a) servicios operaciones esenciales y facilidades esenciales; b) servicios de manejo; y c) actividades comerciales. Las categorías a) y b) se clasifican como servicios "aeronáuticos" y la categoría c) como servicios "no aeronáuticos"¹⁴.

La siguiente tabla muestra algunos ejemplos de estas categorías¹⁵:

Servicios Operacionales Esenciales y Facilidades	Servicios de Manejo	Servicios Comerciales
1. Control de tráfico aéreo.	1. Limpieza de aeronaves.	1. Tiendas libres de impuestos.
2. Servicios meteorológicos.	2. Provisión de energía y gasolina.	2. Otras tiendas minoristas.
3. Telecomunicaciones.	3. Equipaje y cargue y descargue de carga.	3. Restaurantes y bares.
4. Policía y seguridad.	4. Manejo de pasajeros, equipaje y carga	4. Servicios de esparcimiento.
5. Bomberos, ambulancias y primeros auxilios.		5. Hoteles y hospedajes.
6. Pista, áreas de estacionamiento y mantenimiento.		6. Bancos.
		7. Arrendamiento de automóviles y parqueos.
		8. Salones e instalaciones de comunicaciones.

2.2. Importancia de evaluar la dinámica de la competencia en cada uno de los servicios prestados en aeropuertos

¹² Respuesta del Ministerio de Minas y Energía a la solicitud de AIRPLAN. Aportado a folio 8 de la Carpeta Pública No. 01 del Expediente 17-310170.

¹³ Basado en el análisis realizado en el concepto 17-121336-1 del 9 de junio de 2017.

¹⁴ Tomado y traducido libremente del inglés al español de Estache, Antonio, "Privatization and Regulation of Transport Infrastructure in the 1990s: Successes . . . and Bugs to Fix for the Next Mille (November 1999)". World Bank Policy Research Working Paper No. 2248. Pág. 2. Disponible en SSRN: <https://ssrn.com/abstract=629184>

¹⁵ *Ibidem*. Pág. 2.

Para que una autoridad pueda darle un tratamiento adecuado a cada uno de los servicios que componen la actividad aeroportuaria, es necesario hacer una evaluación del grado de competencia presente en cada uno de ellos. Es por esto que la autoridad debe identificar ante qué tipo de servicio se encuentra (por ejemplo, si está ante una instalación esencial¹⁶, caso en el cual lo más probable es que sea necesario regular el mercado para garantizar la prestación del servicio) y cuál es su dinámica competitiva, de lo cual dependerá la decisión de regular o no y el nivel o intensidad de dicha regulación.

Esta Superintendencia ha considerado que los mercados deben ser intervenidos por el Estado únicamente en los casos en los que sea necesario para corregir fallas de mercado¹⁷, de acuerdo con lo manifestado por la Corte Constitucional¹⁸ y por autoridades de competencia extranjeras¹⁹.

¹⁶ La Superintendencia de Industria y Comercio, en Resolución No. 56488 del 27 de septiembre de 2013, se pronunció respecto del alcance del concepto de "facilidades esenciales", en los siguientes términos:

"La determinación de si una facilidad es esencial o no es un examen que debe realizarse atendiendo a los hechos de cada caso. Adicionalmente, el concepto de facilidad esencial puede comprender cualquier tipo de producto o servicio, así como cualquier tipo de activo, tanto tangible como intangible. Así, no existe ninguna limitación preestablecida en relación con la naturaleza de los activos, productos o servicios que eventualmente pueden ser considerados facilidades esenciales. La práctica de las autoridades de competencia en el mundo evidencia que las facilidades esenciales pueden comprender servicios, bienes y activos de variada naturaleza, tales como instalaciones de transporte, redes de servicios públicos, servicios, contratos de roaming, infraestructura deportiva, redes de transmisión de energía, etc.

Ahora bien, una facilidad será esencial cuando es objetivamente necesaria o indispensable para competir en el mercado relevante. En este sentido, la facilidad será esencial cuando sin el acceso a la misma, los competidores estarían sujetos a una grave, permanente e irremediable ventaja competitiva.

Para estos efectos, la autoridad de la competencia tiene que determinar si existen sustitutos actuales o potenciales a los cuales podría recurrir el competidor en el evento en que se le deniega el acceso a la facilidad. Así, una facilidad no será esencial cuando los beneficios que se obtienen del acceso a la facilidad se pueden obtener de otra fuente.

Adicionalmente, una facilidad solamente será esencial cuando no es razonable para el competidor duplicarla en un futuro cercano. Las razones por la que una facilidad puede no ser razonablemente duplicada son de variada índole. Por ejemplo, pueden ser razones de tipo legal (e.g. se requiere de licencias o de un contrato de concesión o existe una patente sobre la facilidad en cuestión) o económico (e.g. un nuevo puerto requiere de economías de escala y elevados costos hundidos)".

Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución No. 56488 del 27 de septiembre de 2013. Pág. 39.

¹⁷ "En economía, un **fallo de mercado** es una situación en la que la asignación de los recursos por parte del mercado no es eficiente. El primer uso conocido del término por parte de un economista data de 1958,¹ pero el concepto procede del filósofo victoriano Henry Sidgwick.²

Los fallos de mercado suelen estar asociados con preferencias temporales inconsistentes,³ asimetrías de información,⁴ mercados no competitivos, problemas del agente-principal, externalidades⁵ o bienes públicos.⁶ La existencia de fallos de mercado es habitualmente la razón por la que las organizaciones autorreguladas, los Estados y las instituciones supranacionales intervienen en un mercado particular.⁷ Los economistas, especialmente los microeconomistas, suelen preocuparse de los fallos de mercado y sus posibles soluciones.⁹ Ese análisis desempeña un papel importante en muchos tipos de políticas públicas y estudios. Sin embargo, el intervencionismo estatal, como los impuestos, las subvenciones, los rescates, los controles de precios y las regulaciones (incluyendo intentos mal implementados de corregir fallos de mercado) también pueden llevar a asignaciones ineficientes de recursos, conocidos como fallos del Estado.^{10a} [en línea]. [Consultado 24 oct. 2017]. Disponible en <https://es.wikipedia.org/wiki/Fallo_de_mercado>

¹⁸ Sentencia C-263 de 2011. Magistrado Ponente: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

"La Constitución de 1991, especialmente al adoptar un modelo de Estado Social de Derecho, introdujo un modelo de economía social de mercado en el que, de un lado, se admite que la empresa es motor de desarrollo social (artículo 333 superior), por esta vía, se reconoce la importancia de una economía de mercado y de la promoción de la actividad empresarial, pero por otro, se asigna al Estado no sólo la facultad sino la obligación de intervenir en la economía con el fin de remediar las fallas del mercado y promover el desarrollo económico y social (artículos 333, 334 y 335 constitucionales)."

¹⁹ Tal y como esta Superintendencia lo mencionó en la comunicación 17-040359-1 del 24 de marzo de 2017, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de España (CNMC) se ha manifestado frente a la intervención en la economía, indicando que esa intervención se justifica únicamente si se ha comprobado la existencia de una falla de mercado y, adicionalmente "dicha intervención tiene un nexo causal con el fallo de mercado o razón de imperioso interés general que se quiere proteger (principio de necesidad), es proporcionada al objetivo que se persigue, es decir, introduce la mínima distorsión competitiva posible (principio de proporcionalidad), y se aplica de forma no discriminatoria, por ejemplo, entre formas jurídicas de los agentes económicos (principio de no discriminación)". Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Conclusiones preliminares sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía



En el sector aeroportuario, la causa más común de fallas de mercado corresponde a la potencialidad de abusos del poder de mercado por parte de un agente²⁰, siendo esta la principal justificación para la regulación económica en los aeropuertos²¹, que suele ponerse en práctica en la forma de precios máximos y de monitoreo de precios y de calidad²². El tipo de servicios que más comúnmente se regulan son los "operacionales", ya que suelen estar expuestos a un menor nivel de competencia²³. En Colombia, los contratos de concesión de aeropuertos han venido incorporando cada vez más servicios con tarifa regulada²⁴.

Las instalaciones destinadas a las aeronaves suelen constituir monopolios (acceso a pista, por ejemplo), mientras que otros servicios con frecuencia se enfrentan a la competencia que ejercen proveedores ubicados por fuera del aeropuerto (parqueaderos y locales comerciales)²⁵.

En suma, puede afirmarse que la intervención del Estado, mediante mecanismos de regulación económica, sirve como "sustituto" de la competencia en mercados con tendencias monopolísticas²⁶ en los que es difícil que la competencia opere plenamente.

2.3. El caso concreto

De acuerdo con la Resolución No. 100658 del 23 de diciembre de 2015, el mercado relevante en el cual se enmarca el análisis de la solicitud del MinMinas es el siguiente²⁷:

- a) **Mercado producto:** Actividades de i) concesionario de aeropuerto; ii) distribución minorista de combustible JET A1; y iii) distribución mayorista de combustible JET A1;

colaborativa. Marzo de 2016. [en línea]. [Consultado 28 feb, 2017]. Disponible en <<https://docs.google.com/document/d/1n65MjUaTmRLuZCqTllqyVvobVqreR-iAasz1mhxy2y0/mobilebasic>>

²⁰ Gobierno de Australia. Comisión de Productividad. Economic Regulation of Airport Services. Productivity Commission Inquiry Report. No. 57, 14 December 2011. pág. 70. [en línea]. [Consultado 31 may, 2017]. Disponible en < <http://www.pc.gov.au/inquiries/completed/airport-regulation/report/airport-regulation.pdf>>

²¹ Gobierno de Australia. Comisión de Productividad. Economic Regulation of Airport Services. Productivity Commission Inquiry Report. No. 57, 14 December 2011. pág. 88. [en línea]. [Consultado 31 may, 2017]. Disponible en < <http://www.pc.gov.au/inquiries/completed/airport-regulation/report/airport-regulation.pdf>>

²² Gobierno de Australia. Comisión de Productividad. Economic Regulation of Airport Services. Productivity Commission Inquiry Report. No. 57, 14 December 2011. págs. 373-384. [en línea]. [Consultado 31 may, 2017]. Disponible en < <http://www.pc.gov.au/inquiries/completed/airport-regulation/report/airport-regulation.pdf>>

²³ *Ibidem*.

²⁴ Martínez Ortiz, Astrid; y García Romero, Helena. Fedesarrollo. Competitividad en el sector aéreo en Colombia. Informe final de Fedesarrollo a Fontur. Bogotá, junio de 2016. pág. 103. [en línea]. [Consultado 23 may, 2017]. Disponible en <http://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/11445/3280/1/Repor_Junio_2016_Martinez_y_Garcia.pdf>

²⁵ Gobierno de Australia. Comisión de Productividad. Economic Regulation of Airport Services. Productivity Commission Inquiry Report. No. 57, 14 December 2011. pág. 82. [en línea]. [Consultado 31 may, 2017]. Disponible en < <http://www.pc.gov.au/inquiries/completed/airport-regulation/report/airport-regulation.pdf>>

²⁶ Dunne, Niamh. "Competition Law and Economic Regulation". Pág. 35. 2015.

²⁷ Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución No. 100658 del 23 de diciembre de 2015. Versión Pública. Hoja 20.

b) **Mercado geográfico:** Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, Antioquia.

En cuanto al grado de competencia, en las actividades de “concesionario de aeropuerto” AIRPLAN tiene el 100% de participación. Por su parte, para el año 2014 el mercado de distribución minorista de combustible tenía un índice de concentración HHI²⁸ de 9.964 y el de distribución mayorista de combustible contaba con un HHI de 6.948²⁹, lo que implica que se trata de mercados altamente concentrados³⁰.

Además, en la resolución que objetó la integración, la Superintendencia de Industria y Comercio consideró que la red de hidrantes “**podría catalogarse como una facilidad esencial, al ser una infraestructura indispensable e insustituible para llevar a cabo la prestación del servicio y para dar cumplimiento al contrato de concesión**”³¹ (destacado fuera de texto).

Previas estas consideraciones, la Superintendencia de Industria y Comercio estima que, dadas las particularidades del caso, el esquema propuesto resulta admisible siempre que se tomen ciertas medidas que mitiguen los riesgos potencialmente anticompetitivos que el mismo conlleva.

Para tal fin, es importante que el MinMinas tenga en cuenta lo siguiente:

- **Sobre la independencia en la administración de la red de hidrantes**

Es de la mayor importancia que se tomen medidas por parte de AIRPLAN, y que puedan ser monitoreadas por las autoridades competentes, en el sentido de garantizar que la **administración de la red de hidrantes sea completamente independiente** de la operación técnica que realizaría TERPEL. Para materializar dichas medidas, se pueden considerar reglas de gobierno corporativo y cláusulas contractuales que comprometan a las partes a preservar la independencia de la administración por parte de AIRPLAN.

Esto es particularmente importante para efectos de permitir el acceso de distribuidores de combustible JET A1 que actualmente están en el mercado relevante definido, o para aquellos que eventualmente puedan entrar a concurrir en el mismo. De no ser esto así, los riesgos que buscaba precaver la objeción de la integración podrían materializarse. Así mismo, en ausencia de una completa independencia administrativa de AIRPLAN se podría configurar una operación de integración distinta a la inicialmente proyectada que debería informarse a esta Superintendencia so pena de que por esta vía se pueda infringir el Régimen de Competencia.

²⁸ Índice de Herfindahl -Hirschman.

²⁹ Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución No. 100658 del 23 de diciembre de 2015. Versión Pública. 8.6.2. Índices de concentración y dominancia. Hojas 18-20.

³⁰ Departamento de Justicia de Estados Unidos. [en línea]. [Consultado 18 oct, 2017]. Disponible en <<https://www.justice.gov/atr/herfindahl-hirschman-index>>

³¹ Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución No. 100658 del 23 de diciembre de 2015. Versión Pública. Hoja 9.



- **Acceso a la infraestructura de la red de hidrantes**

Resulta fundamental que en el esquema contractual se establezca que los distribuidores que tengan interés en proveer combustible en el JMC puedan efectivamente hacer uso de la red de hidrantes en condiciones de igualdad con el operador técnico, de forma ágil y sin obstrucciones injustificadas. En este caso, un adecuado acceso a la red de hidrantes justificaría, por razones técnicas y de la infraestructura del caso concreto, la posibilidad de usar las instalaciones de almacenamiento de combustible propiedad de TERPEL, puesto que, es a esta estación que se encuentra conectada la red de hidrantes objeto del presente análisis.

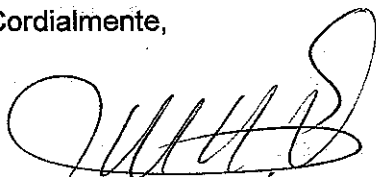
3. RECOMENDACIONES

De acuerdo con el numeral anterior, la Superintendencia de Industria y Comercio le recomienda a la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, lo siguiente:

- Para un funcionamiento adecuado del mercado descrito deberá procurarse por parte de la autoridad correspondiente, la forma en que se garantizará el acceso y uso de la red de hidrantes que favorezca una dinámica competitiva. Esto supondría, entre otras cosas, que se permita el acceso no discriminatorio y el uso de la EDS propiedad de TERPEL por parte de sus competidores.
- Garantizar la independencia absoluta de AIRPLAN respecto de TERPEL para la administración y explotación de la red de hidrantes y la infraestructura correspondiente en los términos explicados.

Con las anteriores medidas y con una permanente vigilancia por parte de las autoridades correspondientes, esta Superintendencia considera que el nuevo esquema contractual³² propuesto para la operación de la red de hidrantes en el JMC no resultaría contrario a la libre competencia.

Cordialmente,



JORGE ENRIQUE SÁNCHEZ MEDINA
SUPERINTENDENTE DELEGADO PARA LA PROTECCIÓN DE LA COMPETENCIA

Elaboró: María Paz Vesga / Giovanni Natera
Revisó: Ismael Beltrán Prado / Liliana Cruz Pinzón
Aprobó: Jorge Enrique Sánchez Medina

³² Es importante destacar que esta Superintendencia no conoció el modelo de contrato que se está negociando entre las partes.