

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RAD: 14-57982-57-1 FECHA: 2017-04-27 10:29:01
DEP: 1000 DESPACHO DEL EVE: 303 AVERIPRELIMI
SUPERINTENDENTE DELEGAD
TRA: 114 PRACRESTRICTI FOLIOS: 5
ACT: 330 COMUNICACIÓN

Bogotá D.C.

1000

Doctor
ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI
Avenida Calle 26 No. 59-51 Torre 4
BOGOTA D.C. COLOMBIA

Asunto: Radicación: 14-57982-57-1
Trámite: 114
Evento: 303
Actuación: 330
Folios: 5

Referencia: respuesta de abogacía, **radicado 16-214181.**

Respetado Doctor Figueredo:

En relación con la comunicación inicialmente radicada ante la Superintendencia de Industria y Comercio con el número 14-057982-52, procede este Despacho a dar respuesta a las solicitudes presentadas en la página 16 de la comunicación mencionada, para lo cual se transcribirá cada una de las preguntas de la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la "**ANI**") y las respuestas correspondientes de esta Superintendencia:

1. **"Informar a esta entidad el estado actual de las actuaciones iniciadas por esa autoridad en relación con las quejas presentadas por los operadores portuarios".**

Respuesta:

Las actuaciones relacionadas con prácticas restrictivas de la libre competencia económica, en su etapa de averiguación preliminar, tienen carácter reservado.

Por lo anterior, no es posible entregar información acerca de las actuaciones y/o trámites internos adelantados por la Delegatura para la Protección de la Competencia en la etapa procesal indicada.



En efecto, ha manifestado al respecto el Tribunal Administrativo de Cundinamarca que¹:

"(...) la investigación previa, por infracción a las normas de promoción a la competencia y prácticas comerciales restrictivas, tiene el carácter de reservado." (destacado fuera de texto).

2. **"Remitir a esta entidad los pronunciamientos que esa Superintendencia haya emitido en relación con las quejas presentadas por los precitados operadores portuarios".**

Respuesta:

Salvo por lo actuado en el expediente 16-214181 de Abogacía de la Competencia, esta Superintendencia no se ha pronunciado en otros términos sobre las solicitudes que han formulado los operadores portuarios.

3. **"Asesorar y recomendar a esta entidad la redacción de la disposición que a través de otrosí modificará la redacción del numeral 12.19. del contrato de concesión, a fin de documentar la ineficacia que respecto de dicha disposición operó en virtud de la nulidad que fue declarada en su oportunidad".**

Respuesta:

Con el fin de orientar a la ANI en la redacción del numeral 12.19 del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994 (en adelante el "**Contrato**"), suscrito entre la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. – SPRBUN S.A. (en adelante "**SPRBUN**") y la Nación, la Superintendencia de Industria y Comercio presenta las siguientes consideraciones:

3.1. Consideraciones preliminares sobre las concesiones portuarias y la libre competencia económica

3.1.1. Normas de libre competencia económica de la Ley 1 de 1991

El artículo 22 de la Ley 1 de 1991 incorpora una prohibición expresa con respecto a la realización de prácticas que restrinjan indebidamente la competencia **entre sociedades portuarias**².

En efecto se señala en el artículo 22 de la Ley 1 de 1991 que:

"ARTICULO 22º. Restricciones indebidas a la competencia. Se prohíbe realizar cualquier acto o contratos que tenga (sic) la capacidad, el propósito, o el resultado, de restringir en forma indebida la competencia entre las sociedades portuarias.

¹ Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección Primera, Sub-Sección A. Sentencia del 27 de abril de 1999, citada por la Sentencia del 18 de noviembre de 2010 de la misma Corporación.

² Cfr. Ley 1 de 1991 artículo 22: "Restricciones indebidas a la competencia. Se prohíbe realizar cualquier acto o contratos que tenga la capacidad, el propósito, o el resultado, de restringir en forma indebida, la competencia entre las sociedades portuarias.

(...)" (destacado fuera de texto).



Se entiende por **restricciones indebidas** a la competencia, entre otras, las siguientes:

22.1. El cobro de tarifas que no cubra (sic) los gastos de operación de una sociedad u operador portuario;

22.2. La prestación gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, de servicios adicionales a los que contempla la tarifa;

22.3. Los acuerdos para repartirse cuotas o clases de carga, o para establecer tarifas;

22.4. Las que describe el título V del libro 1 del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio) sobre competencia desleal, y las normas que lo complementen o sustituyan." (destacado fuera de texto)

Lo anterior, claro está, sin perjuicio del régimen general de libre competencia económica que no se refiere de manera particular a prácticas restrictivas de la libre competencia económica entre **sociedades portuarias** sino que, por ser general, atiende todo tipo de conductas en todos los sectores y todas las actividades económicas, en los amplios términos de la Ley 155 de 1959, el Decreto 2153 de 1992 y la Ley 1340 de 2009³. De cualquier forma, de la circunstancia de que exista una disposición particular como la antes citada, no se sigue que las sociedades portuarias, ni la actividad portuaria u otras semejantes estén exentas de las normas generales sobre libre competencia económica.

Adicionalmente, es preciso mencionar que en el artículo 32 de la Ley 1 de 1991 se precisa que las empresas de operadores portuarios no "...requieren licencia o permiso especial de las autoridades portuarias o marítimas para organizarse y **cumplir su objeto...**" (destacado fuera de texto).

3.1.2. Sobre los mercados

Para efectos del análisis de esta Superintendencia, conviene resaltar que en el que podría denominarse como el mercado portuario relacionado con el Contrato, interactúan entre otros, los siguientes agentes:

- (i) **La SPRBUN:** Sin que en este documento se pretenda analizar en toda su extensión el Contrato, en este mercado se encuentra la **SPRBUN** que, en su calidad de sociedad portuaria⁴, sería la encargada de realizar las inversiones correspondientes para adelantar la construcción y mantenimiento del Puerto de Buenaventura y llevar a cabo su administración. Además, de conformidad con el numeral 5.20 del artículo 5 de la Ley 1 de 1991 (Estatuto de Puertos Marítimos), las sociedades portuarias podrán prestar "...servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria."

³ Cfr. Artículo 4 de la Ley 1340 de 2009.

⁴ Cfr. Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.20: "Sociedad portuaria. Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria".



- (ii) Los operadores portuarios: Corresponden a las empresas que prestan "...servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicafe, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y useria."⁵

De otra parte, cabe resaltar que la naturaleza de las concesiones portuarias implica de suyo, algunas restricciones legales respecto del funcionamiento del mercado de las concesiones portuarias.

De acuerdo con lo anterior, es preciso mencionar que, el que podría denominarse como el mercado portuario relacionado con el Contrato, se puede a su vez subdividir en dos mercados:

- (i) Mercado exclusivo creado por el Contrato⁶: Este mercado se desprende de la figura misma de la concesión portuaria que se encuentra regulada en el numeral 5.2. del artículo 5 de la Ley 1 de 1991 y que involucra una limitación consistente en la entrega, por parte de la Nación a la sociedad portuaria, de unas zonas para la operación de un puerto marítimo. En el artículo en mención se señala que la concesión es:

*"... un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y **exclusiva** las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la **construcción y operación de un puerto** a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos."* (destacado fuera de texto).

Este sería el caso del mercado generado por el Contrato y en el mismo, la SPRBUN tiene a su cargo la administración exclusiva del Puerto de Buenaventura.

En este contexto, el Contrato representa una barrera legal de entrada a la administración portuaria, puesto que, sin un contrato de este tipo, no es posible concebir una concesión según el régimen jurídico actual. Además, es necesario haberse constituido como sociedad portuaria para poder convertirse en concesionario de un puerto marítimo⁷, circunstancia que corresponde también a una barrera legal de ingreso a este mercado.

- (ii) Mercado del o de los operadores portuarios: Aunque por supuesto también se deriva del Contrato, no tiene, por lo menos en el régimen contenido en la Ley 1 de 1991, el carácter de exclusividad como sí ocurre en el mercado mencionado en el punto inmediatamente anterior. Así pues, en este mercado se desarrollan todas las actividades vinculadas con los operadores portuarios, según lo definido en el numeral

⁵ Numeral 5.9. del artículo 5 de la Ley 1 de 1991.

⁶ Cfr. Resolución 40982 de 2010 de la Superintendencia de Industria y Comercio. Hoja 30.

⁷ Cfr. Ley 1 de 1991 artículo 6: "Concesionarios. Sólo las sociedades portuarias podrán ser titulares de concesiones portuarias. Todas las sociedades portuarias, oficiales, particulares o mixtas, requieren de una concesión para ocupar y usar en sus actividades las playas y las zonas de bajamar y zonas accesorias de aquéllas o éstas.

(...)



5.9. del artículo 5 de la Ley 1 de 1991, es decir, todos aquellos servicios directamente relacionados con la entidad portuaria.

3.2. Sobre las tarifas

En el Capítulo III de la Ley 1 de 1991 se establece el régimen tarifario, el cual se desarrolla en los artículos 19, 20 y 21. En estas disposiciones se incluyen reglas para las tarifas aplicables por las sociedades portuarias, así como para las actividades que realizan los operadores portuarios. Es así como el régimen tarifario puede dividirse en las siguientes modalidades:

- (i) **Señalamiento de tarifas:** El artículo 19 se refiere a las tarifas que pueden establecer las sociedades portuarias por el uso de la infraestructura de conformidad con las *“fórmulas generales para el cálculo de tarifas en las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público.”*

De acuerdo con lo anterior, el mercado exclusivo generado por el Contrato, por lo menos para el caso de las sociedades portuarias, es por regla general un mercado cuyas tarifas se encuentran reguladas.

- (ii) **Libertad de tarifas:** La libertad de tarifas aplicables por las sociedades portuarias por el uso de la infraestructura debe ser autorizada cuando exista de por medio un Plan de Expansión, según lo prescrito en el artículo 20 de la Ley 1 de 1991.

Por su parte, las sociedades portuarias *“...o quienes presten servicios de cargue y descargue de naves, dragado, pilotaje, estiba y desestiba, remolcadores, almacenamiento, manejo terrestre y porteo, y similares, **podrán señalar libremente las tarifas por estos servicios.**”* (destacado fuera de texto).

- (iii) **Tarifas en competencia imperfecta:** Esta modalidad corresponde a la fijación **directa** de precios por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte en circunstancias específicas. Por ejemplo, se señala en el artículo 21 de la Ley 1 de 1991 que esta modalidad será aplicable cuando las sociedades portuarias se beneficien de un monopolio natural.

3.3. Sobre las disposiciones relacionadas con la calidad o “estándares”

Como se expondrá más adelante, la cláusula 12.19 propuesta por la ANI contiene un numeral dedicado en parte a este tema. Por tal razón, para el análisis de esta Superintendencia, es pertinente resaltar que el régimen general de calidad se encuentra comprendido principalmente en el Capítulo 7 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo (Decreto 1074 de 2015).

3.4. Consideraciones particulares sobre la consulta específica del numeral (iii) de la página 16 de la comunicación 14-57982-52

La propuesta planteada por la ANI es la siguiente:



*"12.19 El Concesionario podrá prestar los servicios de operación portuaria en las instalaciones otorgadas en concesión, aplicando tarifas que se adecúen al régimen tarifario establecido por la autoridad competente, sin que las mismas, en todo caso, generen prácticas restrictivas a la competencia. 12.19.1 La operación portuaria adelantada por EL CONCESIONARIO para todos los efectos, incluyendo el pago de la Tasa de Vigilancia, deberá continuarse desarrollando en el marco de las disposiciones vigentes expedidas por parte de las autoridades competentes relacionadas con la actividad de operación portuaria y aquellas que las modifiquen, sustituyan o adicionen. 12.19.2. EL CONCESIONARIO deberá permitir que terceros presten servicios de operación portuaria dentro de las instalaciones portuarias entregadas en concesión, cumpliendo y exigiendo a los mismos, condiciones de operación que se ajusten a los estándares nacionales e internacionales en niveles de servicios y seguridad portuaria."*⁸

De la anterior cláusula, se desprenden las siguientes consideraciones:

- (i) Que la SPRBUN también podrá prestar los servicios de operación portuaria, mientras que, en la actualidad, de acuerdo con la cláusula vigente, solo puede ofrecerlos por excepción y previa autorización de la Superintendencia de Puertos y Transporte⁹.
- (ii) Que eliminado el texto de la cláusula vigente, el SPRBUN no tendrá cota alguna para la prestación del servicio de almacenamiento, hoy establecida en 40%¹⁰.
- (iii) Que la operación portuaria que adelante SPRBUN debe desarrollarse conforme con el régimen vigente relacionado con la actividad de operación portuaria; y
- (iv) Que la obligación de que SPRBUN permita que terceros presten los servicios de operación portuaria, debe llevarse a cabo conforme con los estándares nacionales e internacionales en niveles de servicios y seguridad portuaria.

En este orden de ideas, es preciso destacar que la disposición citada tendría efectos en el **mercado de los operadores portuarios**. Dicho de otra forma, la cláusula contractual que se propone incluir sugeriría, en principio, la posibilidad de aumentar el número de participantes en el mercado de los operadores portuarios autorizando el ejercicio de dicha actividad a la SPRBUN, la cual, por su particular rol en la dinámica de competencia, tendría ventajas en el mercado de los operadores portuarios que podrían generar a su vez distorsiones en su funcionamiento.

Esta opinión, por supuesto, no se hace desde una perspectiva estrictamente jurídica y parte por reconocer que, efectivamente, con la declaratoria de nulidad del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 1992, lo único que impide a la sociedad portuaria SPRBUN el ejercicio de la actividad como operador portuario, es la cláusula contractual hoy vigente. La presente opinión es comprensiva de las preocupaciones que, desde el punto de vista de la libre competencia

⁸ Comunicación ANI, radicado ANI 2016-409-100323-2. Pág. 17.

⁹ Comunicación ANI, radicado ANI 2016-409-100323-2. Pág. 5.

¹⁰ Comunicación ANI, radicado ANI 2016-409-100323-2. Pág. 17.

económica, podrían generarse con la modificación de la cláusula contractual en los términos en que nos han sido expuestos.

En este orden de ideas, se procede a traer a colación lo que en alguna oportunidad señaló la Superintendencia de Industria y Comercio en una investigación administrativa por presuntas prácticas restrictivas de la libre competencia económica en contra de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. En tal oportunidad, esta Entidad señaló:

"La posición de administrador exclusivo en el mercado de acceso y uso de infraestructura y su condición de administrador del denominado "pool de operadores" determina frente al mercado de los servicios portuarios prestados al interior del puerto (segundo mercado) la existencia de una posición dominante."¹¹

Añadió esta Superintendencia que:

"... su doble condición de administrador del puerto y del pool de operadores ostenta facultades para determinar las condiciones para la prestación y funcionamiento del puerto y de los servicios de operación portuaria, comoquiera que le corresponde la asignación de los espacios, el arrendamiento de equipos, establecimiento de procedimientos y horarios, el control de acceso a las instalaciones del puerto y adicionalmente el acceso a información estratégica de los operadores portuarios que funcionan en ese terminal."¹²

Conforme con las anteriores consideraciones, es posible atribuir a la habilitación para que SPRBUN preste servicios como operador portuario, la posibilidad de que lo haga en condiciones de poder de mercado que, para el caso relacionado con la cita anterior, se calificaron como constitutivos de posición de dominio.

En estas condiciones, la Superintendencia llama la atención sobre lo siguiente:

- (i) En relación con los efectos de la declaratoria de nulidad del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 1992

La Superintendencia llama la atención sobre que las razones que llevaron al Consejo de Estado a declarar la nulidad del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 1992, versaron sobre el ejercicio excesivo de la potestad reglamentaria y no sobre aspectos de fondo relacionados con el contenido mismo del numeral citado. En estas circunstancias, a juicio de esta Superintendencia, la desaparición de la norma reglamentaria no conduce necesariamente a que la cláusula contractual se pacte con un contenido diferente. En efecto, si bien la Ley 1 de 1991 permite a la sociedad portuaria participar en el mercado de los operadores portuarios, nada se opone a que, en el ejercicio de la autonomía de la voluntad de las partes, la SPRBUN consienta que se restrinja su posibilidad de intervenir en actividades asociadas con la operación portuaria.

¹¹ Resolución 40982 de 2010 de la Superintendencia de Industria y Comercio. Hoja 38.

¹² Resolución 40982 de 2010 de la Superintendencia de Industria y Comercio. Hoja 39.



De manera que, a juicio de esta Superintendencia, la estipulación de una cláusula contractual en el Contrato podría tener un contenido sustancialmente equivalente a la cláusula inicialmente pactada.

(ii) Sobre la posibilidad de que SPRBUN participe en el mercado de operadores portuarios

Ahora bien, por regla general, para la Superintendencia de Industria y Comercio es deseable que en un mercado participen una pluralidad de competidores. Esto por cuanto ello tiene la potencialidad de incidir en el grado de competencia económica en los mercados y esta regla resulta aplicable también al mercado de los operadores portuarios dentro del Puerto de Buenaventura¹³. Así pues, SPRBUN, como “nuevo competidor”, se diferencia de manera considerable de los que ya se encuentran en el mercado de operadores portuarios, toda vez que, según se explicó, esta sociedad portuaria tendría ventajas derivadas de su condición de concesionaria que le permitirían afectar la dinámica de competencia en el mercado de operadores portuarios.

(iii) Sobre la atribución de SPRBUN para determinar cuáles estándares nacionales e internacionales de servicios y seguridad portuaria, habrían de observar los operadores portuarios

Es preciso llamar de manera particular la atención sobre la obligación para SPRBUN de permitir que terceros presten servicios de operación portuaria, la cual, según se señala en la cláusula propuesta, estaría sujeta a que a los operadores portuarios se les exija y cumplan con “condiciones de operación que se ajusten a los **estándares nacionales e internacionales** en niveles de servicios y seguridad portuaria” (destacado fuera de texto).

De acuerdo con lo anterior, es la sociedad portuaria la que, en el mercado de operadores portuarios al que entrará a participar, tendrá la atribución de decidir cuáles son los estándares nacionales e internacionales en niveles de servicios y seguridad portuaria a los que deben someterse todos los agentes que participan en dicho mercado.

Esta Superintendencia observa que la atribución para señalar los estándares que habrán de seguirse en los términos descritos, podría entrar en conflicto con el interés particular de la sociedad portuaria como competidor directo de aquellos que deben someterse a tales disposiciones.

Sobre este mismo punto, a la Superintendencia le inquieta además la amplitud e indeterminación de la expresión “estándares nacionales e internacionales”. En este sentido, tratándose de este tipo de estándares, la ANI debe tener en cuenta que la remisión que hiciera sobre este tema observe las disposiciones del Subsistema Nacional de la Calidad, en cuanto al cumplimiento de reglamentos técnicos, normas técnicas o normas técnicas sectoriales.

En efecto, los “estándares nacionales e internacionales” deberían corresponder a reglamentos técnicos, debidamente expedidos de conformidad con el Capítulo 7 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo (Decreto 1074 de 2015), el cual

¹³ International Competition Network, “la competencia efectiva genera beneficios considerables para los consumidores a través de precios bajos, así como bienes y servicios de mejor calidad”, disponible en: <<http://www.internationalcompetitionnetwork.org/working-groups/current/advocacy/benefits/messages/productivity.aspx>>; traducción propia.

corresponde al régimen vigente que regula todos los aspectos relacionados con el Subsistema Nacional de la Calidad.

De no ser posible que los estándares estén contenidos en reglamentos técnicos, sino que los mismos correspondan a normas técnicas nacionales o internacionales o a normas técnicas sectoriales, estas deberán ser igualmente expedidas de conformidad con el Decreto 1074 de 2015.

Adicionalmente, ante la imposibilidad de que los requisitos o estándares técnicos estén contenidos en un reglamento técnico o en normas técnicas, los “*estándares nacionales o internacionales*” deberían corresponder en todo caso a disposiciones elaboradas bien por las autoridades competentes o por entidades cuya idoneidad sea verificable por las autoridades o por una entidad imparcial que pueda dar fe de la misma.

Así mismo, y de poder adecuarse lo anterior en el marco del Subsistema Nacional de la Calidad, deberá precisarse que solo se podrá exigir el cumplimiento de los reglamentos técnicos o normas técnicas, con fundamento en las disposiciones relacionadas con la evaluación de la conformidad, en los términos del Decreto 1074 de 2015 citado. Con esto se garantiza la intervención técnica de los organismos evaluadores de la conformidad y del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia -ONAC. De no ser esto posible, por lo menos debería intervenir en esta actividad una entidad reconocida e imparcial que garantice la objetividad en la evaluación de la conformidad de los “*estándares nacionales o internacionales*”.

En suma, la importancia de lo aquí señalado pretende impedir que la SPRBUN pueda, en su calidad de administrador y operador, exigir estándares nacionales o internacionales elaborados o elegidos de manera arbitraria y respecto de los cuales no habría posibilidad de evaluar su conformidad de manera objetiva.

En los anteriores, términos es preciso que en este punto la ANI preste especial cuidado a las siguientes **recomendaciones** para la cláusula propuesta:

- (a) Considerar pactar una cláusula contractual sustancialmente equivalente a la vigente que evite cualquier tipo de conflicto de interés entre el rol que ejercerá la SPRBUN, por un lado, como administrador del puerto y, por el otro, como operador de manera directa o indirecta, en el mercado de operadores portuarios en el Puerto de Buenaventura.
- (b) Que no se atribuya a la SPRBUN la posibilidad de determinar los estándares nacionales e internacionales en niveles de servicios y seguridad portuaria, en consideración a que dicha posibilidad implica un incentivo para favorecer de manera preferente su posición en el mercado de operadores portuarios.
- (c) Que en lugar de hacer una mención general a “*estándares nacionales o internacionales*” que puedan ser elegidos de manera arbitraria, se dé aplicación de las disposiciones relacionadas con el Subsistema Nacional de la Calidad, en cuanto a la observancia de reglamentos técnicos, normas técnicas o normas técnicas sectoriales y la evaluación de la conformidad respecto de los mismos con la intervención de los organismos evaluadores de la conformidad debidamente acreditados.

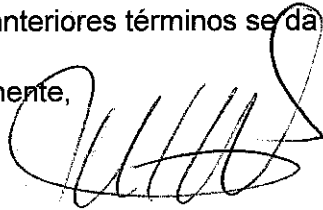


- (d) Que de no ser posible enmarcar los estándares nacionales o internacionales en los términos explicados en el literal anterior, se garantice en todo caso que sea una entidad independiente de la SPRBUN la que elabore dichos estándares y que, la evaluación de la conformidad respecto de los mismos, se adelante con la intervención de un organismo imparcial e independiente de dicha sociedad portuaria.
- (e) Incluir una cláusula en el sentido de que la SPRBUN, en su calidad de administradora de la concesión, garantice la independencia en la toma de decisiones relacionadas con medidas administrativas que tengan o puedan tener un efecto en el mercado de los operadores portuarios.

Las anteriores observaciones se hacen por supuesto, sin perjuicio de la posibilidad que tienen los operadores portuarios y demás agentes de los mercados antes mencionados, de acudir e informar a esta Superintendencia cuando tengan conocimiento de la posible comisión de prácticas restrictivas de la libre competencia económica.

En los anteriores términos se da por resuelta su solicitud.

Atentamente,



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

Elaboró: Camilo Romero / Ismael Beltrán Prado
Revisó: Ismael Beltrán Prado / Wilmer Arley Salazar
Aprobó: Jorge Enrique Sánchez Medina