



MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN NÚMERO (~~2013~~ 68294) DE 2013

22 NOV 2013

Por la cual se aprueba una operación de integración

Rad. 13-137501

VERSIÓN PÚBLICA

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO

en ejercicio de sus facultades legales, en especial las previstas en la Ley 155 de 1959, Ley 1340 de 2009, y el numeral 15 del artículo 3 del Decreto 4886 de 2011, y

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que el artículo 9 de la Ley 1340 del 24 de julio de 2009 prevé:

“Artículo 9. Control de Integraciones Empresariales. El artículo 4º de la Ley 155 de 1959 quedará así: Las empresas que se dediquen a la misma actividad económica o participen en la misma cadena de valor y que cumplan con las siguientes condiciones, estarán obligadas a informar a esta Superintendencia de Industria y Comercio sobre las operaciones que proyecten llevar a cabo para efectos de fusionarse, consolidarse, adquirir el control o integrarse cualquiera sea la forma jurídica de la operación proyectada.

“1. Cuando, en conjunto o individualmente consideradas, hayan tenido durante el año fiscal anterior a la operación proyectada ingresos operacionales superiores al monto que, en salarios mínimos legales mensuales vigentes, haya establecido la Superintendencia de Industria y Comercio.

2. Cuando al finalizar el año fiscal anterior a la operación proyectada tuviesen, en conjunto o individualmente consideradas, activos totales superiores al monto que, en salarios mínimos legales mensuales vigentes, haya establecido la Superintendencia de Industria y Comercio.

En los eventos en que los interesados cumplan con algunas de las dos condiciones anteriores pero en conjunto cuenten con menos del 20% del mercado relevante, se entenderá autorizada la operación. Para este último caso se deberá únicamente notificar a la Superintendencia de Industria y Comercio de esta operación (...).”

SEGUNDO: Que de conformidad con lo establecido en el artículo 9 de la Ley 1340 de 2009 **ORGANIZACIÓN TERPEL S.A.** (en adelante, **TERPEL**), **CHEVRON PETROLEUM COMPANY** (en adelante, **CVX**) y **EXXON MOBIL DE COLOMBIA S.A.** (en adelante, **XOM**), mediante comunicación radicada con el No. 13-137501-0 del 6 de junio de 2013¹, informaron a esta Entidad la realización de una operación

¹ Folios 1 a 287 de los Cuadernos Públicos No. 1 y 2 del Expediente. Entiéndase que en el presente acto administrativo cuando se hace referencia al Expediente, el mismo corresponde al radicado con el No. 13-137501.

Rad. No. 13-137501

F--68294

consistente en una compraventa de activos en los términos descritos en el numeral 11.2 de esta Resolución.

TERCERO: Que en virtud de lo establecido en el artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, el numeral 2.3.1 del artículo 1 de la Resolución No. 12193 de 2013 y el anexo No 1 de ésta Resolución, mediante oficio radicado con el No. 13-137501-1 el 12 de junio de 2013², la Delegatura para la Protección de la Competencia solicitó a las intervinientes seguir los lineamientos establecidos en dicho artículo con el fin de aclarar y completar la información aportada. Las intervinientes dieron respuesta a dicha solicitud mediante oficio radicado con el No. 13-137501-2 el 16 de julio de 2013³.

CUARTO: Que en virtud de lo previsto en el artículo 156 del Decreto Ley No. 19 de 2012, y en el numeral 2 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, mediante oficio radicado con el No. 13-137501-3 el 18 de julio de 2013⁴, se publicó en la página web de esta Entidad el inicio del procedimiento de autorización de la operación presentada.

QUINTO: Que dentro de los 10 días hábiles siguientes a la publicación del inicio del procedimiento de autorización de la operación en la página web de la Superintendencia de Industria y Comercio, los terceros no presentaron ante esta Entidad información con el fin de aportar elementos para el análisis de la operación, todo de conformidad con el numeral 2 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009.

SEXTO: Que esta Superintendencia dentro de los 30 días a que se refiere el numeral 3 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, consideró procedente continuar con el procedimiento y, para ello, mediante comunicación radicada con el No. 13-137501-4 del 21 agosto de 2013⁵, solicitó a las empresas intervinientes que dentro de los 15 días hábiles siguientes allegaran la información señalada en el anexo No. 2, Guía de Estudio de Fondo de Integraciones Empresariales.

SÉPTIMO: Que esta Entidad con el fin de complementar y ampliar la información allegada al Expediente, el 9 de septiembre de 2013, formuló un requerimiento de información sobre el mercado objeto de la operación a los principales competidores⁶ de **TERPEL, CVX y XOM** con el fin de obtener información suficiente para analizar el nivel de competencia en el mercado de distribución y comercialización de combustible para aviación.

² Folios 289 y 290 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

³ Folios 291 a 298 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

⁴ Folios 300 a 302 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

⁵ Folio 303 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

⁶ El requerimiento se formuló a las siguientes empresas: **ENERGIZAR S.A., WORLD FUEL SERVICES, COMBUSTIBLES Y TRANSPORTES HERNÁNDEZ Y SEDCA S.A.** Folios 304 al 380 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

Rad. No. 13-137501

- - - 68294

OCTAVO: Que mediante escrito radicado con el No. 13-137501-10 el 10 de septiembre de 2013⁷, las empresas solicitantes atendieron el requerimiento de información de la fase II, formulado por esta Entidad.

NOVENO: Que esta Entidad con el fin de complementar y ampliar la información allegada al expediente, mediante oficio radicado con el No. 13-137501-11, el 12 de septiembre de 2013, visitó las instalaciones del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena y las oficinas de la **SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE LA COSTA S.A.** (en adelante "SACSA") donde indagó sobre el mercado de distribución y comercialización de combustible para aviación⁸.

DÉCIMO: Que en virtud de lo establecido en el artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, mediante escrito radicado con el No. 13-137501-15 el 23 de septiembre de 2013⁹, la Delegatura para la Protección de la Competencia solicitó a las intervinientes responder unas preguntas y aclarar información recopilada por esta Entidad. Las intervinientes dieron respuesta a dicha solicitud mediante oficio radicado 13-137501-22 del 15 de octubre de 2013¹⁰.

DÉCIMO PRIMERO: Que una vez hechas las anteriores consideraciones y estando dentro del término previsto en el numeral 5 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho procede a pronunciarse respecto de la operación de integración informada, en los siguientes términos:

11.1 INTERVINIENTES

11.1.1. TERPEL

TERPEL es una sociedad constituida mediante "(...) escritura pública No. 0006038 de Notaría 6 de Bogotá D.C. del 21 de noviembre de 2001, inscrita el 3 de diciembre de 2001 bajo el número 00804558 del libro IX (...)"¹¹.

De acuerdo a lo aportado por la intervinientes:

"TERPEL es una sociedad dedicada a la prestación de servicios y venta de productos del sector hidrocarburos. TERPEL vende combustibles marinos, de aviación, automotrices, gas natural comprimido y lubricantes. La sociedad comercializa estos

⁷ Folios 318 a 330 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

⁸ Folios 332 a 337 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

⁹ Folios 343 a 344 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

¹⁰ Folios 403 a 410 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

¹¹ Información aportada por las intervinientes, certificado de existencia y representación legal de **TERPEL**. Folio 67 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

Rad. No. 13-137501

E- - 68204

productos principalmente a través de Estaciones de Servicio en todo el territorio nacional¹².

En cuanto a la composición accionaria de TERPEL, las intervinientes señalan que la misma está conformada de la siguiente manera:

Tabla No. 1
Composición accionaria de TERPEL

Accionista	% de acciones
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
TOTAL	100%

Fuente: Folios 256 a 262 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

La información de las principales cuentas financieras de TERPEL se presenta en la siguiente tabla:

Tabla No. 2
Cuentas financieras de TERPEL a 31 de diciembre de 2012

Cuenta	Valor en miles de pesos
Activos	\$3.546.847.628
Pasivos	\$1.907.937.804
Patrimonio	\$1.638.909.824
Ingresos Operacionales	\$10.549.002.879

Fuente: Folios 129 y 130 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

11.1.2 CVX

CVX es una sociedad constituida mediante:

"(...) escritura pública no. 1689 otorgada en la notaría 5 de Bogotá, del 9 de diciembre de 1.926 inscrita en el juzgado 3 de Bogotá el 15 de diciembre de 1.926 bajo número 198, pág. 33 a 34 y escritura 2133 del 25 de noviembre de 1.936 notaría 3 de Bogotá, inscrita en esta Cámara de Comercio el 28 de noviembre de 1.936 bajo número 3020 del libro respectivo (...)"¹³.

Según las intervinientes, CVX es la sucursal en Colombia de CHEVRON PETROLEUM COMPANY. La sucursal fue establecida el 9 de diciembre de 1926¹⁴. Esta es una empresa dedicada a *"(...) la exploración, explotación, transporte, refinación, elaboración, compra, importación, distribución y venta de hidrocarburos y sus derivados"*¹⁵.

¹² Folio 12 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

¹³ Información aportada por las intervinientes, certificado de existencia y representación legal de CVX. Folio 46 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

¹⁴ Folio 10 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

¹⁵ Ibídem.

Rad. No. 13-137501

F - - 6 8 2 9 4

Adicionalmente, las intervinientes indican que las actividades de **CVX** se encuentran divididas en cuatro unidades de negocio: (i) exploración y explotación de hidrocarburos, (ii) distribución de combustibles automotrices, marinos, fluviales e industriales, (iii) distribución de combustibles de aviación, y (iv) manufactura y distribución de lubricantes y grasas¹⁶.

En cuanto a la composición accionaria, las intervinientes señalan que **CVX** "(...) es una sucursal de la sociedad extranjera **CHEVRON PETROLEUM COMPANY NEW JERSEY**. En esa medida no se tienen socios ni accionistas"¹⁷.

La información de las principales cuentas financieras de **CHEVRON** se presenta en la siguiente tabla:

Tabla No. 3
Cuentas financieras de CVX a 31 de diciembre de 2012

Cuenta	Valor en miles de pesos
Activos	\$1.648.120.948
Pasivos	\$1.150.195.501
Patrimonio	\$497.925.447
Ingresos Operacionales	\$3.689.329.340

Fuente: Folios 90 y 91 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

11.1.3. XOM

XOM es una sociedad constituida mediante "(...) escritura pública No. 1.970, notaría 8 de Bogotá el 22 de junio de 1.955, inscrita el 1 de julio de 1.955, bajo el No. 32.076 del libro respectivo (...)"¹⁸.

De acuerdo con la información aportada por las intervinientes:

*"(...) se dedica a la comercialización, distribución y venta de lubricantes, combustibles y productos de aviación y marinos. **XOM** es una compañía mundial con negocios en 200 países. **XOM** ofrece una amplia gama de combustibles, lubricantes y productos derivados del petróleo bajo las marcas Exxon Mobil, Esso y Mobil en Colombia"*¹⁹.

En cuanto a la composición accionaria de **XOM**, las intervinientes señalan que la misma está conformada de la siguiente manera:

¹⁶ Folio 11 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

¹⁷ Folio 14 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

¹⁸ Información aportada por las intervinientes, certificado de existencia y representación legal de **XOM**. Folio 83 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

¹⁹ Folio 12 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

- - - 68294

Tabla No. 4
Composición accionaria de XOM

Accionista	% de acciones
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
TOTAL	100,0%

Fuente: Folio 263 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

La información de las principales cuentas financieras de **XOM** se presenta en la siguiente tabla:

Tabla No. 5
Cuentas financieras de XOM a 31 de diciembre de 2012

Cuenta	Valor en miles de pesos
Activos	\$1.163.000.911
Pasivos	\$730.812.571
Patrimonio	\$432.188.340
Ingresos Operacionales	\$6.029.912.423

Fuente: Folios 153 y 154 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

11.2 DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN PROYECTADA

Mediante comunicación radicada con el número de referencia, **TERPEL**, **CVX** y **XOM**, informaron a esta Entidad la realización de una operación consistente en una compraventa respecto a unos activos en los siguientes términos:

"[L]as intervinientes celebrarán un contrato de compraventa respecto a unos activos ubicados en los aeropuertos de Cali y Cartagena.

*"Los activos objeto del negocio jurídico fueron utilizados por **CVX** y **XOM** para la distribución minorista de combustible de aviación en estos aeropuertos. Sin embargo, **CVX** y **XOM** decidieron unilateralmente retirarse de estos terminales aéreos, motivo por el cual estos activos no son utilizados actualmente por ningún agente del mercado.*

(...)

*"Una vez se obtenga la autorización por parte de la SIC, los equipos pasarán a ser propiedad de **TERPEL**. Es importante destacar que la presente operación sólo se refiere a los activos para suministrar combustible, y no involucra la cesión de ningún contrato con los clientes y/o permiso que tienen **CVX** y **XOM** con las autoridades aeroportuarias, ni con el Ministerio de Minas y Energías en relación con la distribución minorista de combustible (...)"²⁰.*

El 12 de septiembre de 2013, funcionarios de la Superintendencia de Industria y Comercio (en adelante, SIC) visitaron las instalaciones del Aeropuerto Internacional

²⁰ Folio 9 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

Rad. No. 13-137501

Rafaél Nuñez de Cartagena y las oficinas de **SACSA**. En dicha visita lograron establecer que, en virtud de la presente operación, los activos que se entregarán a **TERPEL** son carro tanques con los cuales se transporta el combustible líquido y unos tanques donde se realiza el almacenamiento de combustible a gran escala, junto con sus adecuaciones necesarias para realizar la operación de distribución minorista de combustible líquido para aviación. Según información aportada por las intervinientes los activos en Cali son de la misma naturaleza.

De acuerdo con lo previsto en la Resolución No. 12193 del 21 de marzo de 2013, la operación proyectada se encuentra sometida al trámite de pre-evaluación previsto en el artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, por cuanto el monto de los activos y de los ingresos operacionales de las intervinientes en el año fiscal inmediatamente anterior supera los cien mil (100.000) SMMLV y su participación en los mercados afectados supera el 20%. Así mismo, por cuanto las intervinientes desarrollan la misma actividad económica, esto es, la comercialización de combustibles para aviación.

11.3 ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE

Para la determinación del mercado relevante se debe hacer mención a dos conceptos diferenciados: el primero es el mercado de producto y el segundo es el mercado geográfico.

Este análisis permite determinar los bienes y servicios comercializados por las intervinientes entre los que puede presentarse una competencia efectiva, así como el ámbito geográfico dentro del cual son ofrecidos e intercambiados tales bienes y servicios. Los elementos clave para su definición son la sustituibilidad desde el punto de vista de la demanda, así como la definición de dimensión geográfica en que ocurre dicha sustituibilidad.

Acorde con lo anterior, es preciso definir, en el caso concreto, tanto el producto como la zona geográfica que componen el mercado relevante.

11.3.1 Mercado de producto

Las autoridades de competencia de diversos países han coincidido en establecer que la delimitación del mercado producto comprende todos aquellos bienes y servicios que son considerados como intercambiables o sustituibles desde el punto de vista del consumidor, en razón a sus características, su precio y su correspondiente uso.

La determinación de los bienes que integran el mercado producto debe hacerse desde el punto de vista del consumidor, ya que es éste quien con sus decisiones define la competencia efectiva entre fabricantes.

El punto de partida está constituido por aquellos mercados en los que participan simultáneamente las empresas involucradas en la integración, siendo éstos los mercados en los cuales se anularía la competencia entre las partes como resultado de la operación. Así las cosas, de acuerdo con las actividades realizadas por **TERPEL** y **CVX** se encuentra coincidencia en los combustibles destinados a la aviación. Por su parte, teniendo en cuenta el objeto social y la actividad desarrollada

Rad. No. 13-137501

por **XOM** (i.e. la distribución minorista de combustible líquido de aviación), se observa que los mercados en los que coincide con **TERPEL** son igualmente los combustibles destinados a la aviación.

Por lo anterior, el mercado producto en el que coinciden las intervinientes, es el de distribución minorista de combustibles líquidos de aviación; en particular los del tipo Jet A-1²¹ y AvGAS²². A continuación se describen tales productos:

11.3.1.1 Características

En primera instancia respecto al Jet A-1 se encuentra que:

"[e]l JET A-1, también conocido como turbo combustible, turbosina o JP-1A, es un destilado medio proveniente de la destilación atmosférica del petróleo, con características especiales de calidad, que es tratado químicamente para eliminar compuestos azufrados tales como sulfuros, mercaptanos y ácidos nafténicos que pueden tener un comportamiento corrosivo.

"Está diseñado para utilizarse como combustible para aviones con turbinas tipo propulsión o jet (muy común en aeronaves de transporte como Boeing o Airbus)"²³.

Adicionalmente con respecto al producto AvGAS:

"[e]s una gasolina de alto octanaje diseñada específicamente para uso en motores de aviación alternativos o movidos a pistón. Sus especificaciones son muy estrictas debido a que tiene que soportar el amplio rango de temperaturas y presiones de funcionamiento que se dan en las aeronaves.

"El Avgas tiene una presión de los vapores más baja y uniforme que lo mantiene el (sic) estado líquido en la altitud. Es utilizado como combustible de motores de aviación con pistones diseñados para utilizar gasolina de aviación con bajo contenido de plomo"²⁴.

El combustible JET A-1 es utilizado para aviones con turbinas, mientras que el AvGAS es usado en aviones con hélice.

11.3.1.2 Producción

Sobre el particular, es importante resaltar que ninguna de las sociedades intervinientes en la operación es productora ni de JET A-1 ni de AvGAS. Estas empresas son en su totalidad distribuidoras y comercializadores de estos productos, los cuales son adquiridos a **ECOPETROL**, único productor a nivel nacional de JET A-1 y AvGAS.

²¹ Combustible utilizado para aviones con turbina.

²² Combustible utilizado para aviones con hélice.

²³ Folios 25 y 26 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

²⁴ Folio 26 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

11.3.1.3 Conclusión del mercado producto

En conclusión, se encuentra que los productos y servicios ofrecidos de manera coincidente por las intervinientes son la distribución de combustibles líquidos para aviación comprendidos por los combustibles JET A-1 y AvGAS.

11.3.2. Mercado geográfico

Para la correcta determinación del mercado relevante, es necesario considerar su dimensión geográfica, que hace referencia a la zona en la que las intervinientes compiten y aquella en la que las condiciones de competencia son similares.

En ese sentido, según lo estipulado en la Guía de Integraciones Empresariales de la Superintendencia de Industria y Comercio el mercado relevante geográfico es:

"(...) el área mínima necesaria para que las empresas, actuando de manera coordinada, encuentren rentable aumentar sus precios siempre y cuando los precios de todos los productos vendidos en otras áreas geográficas permanezcan constantes. Es así como se define la zona en la que las empresas participantes desarrollan sus actividades, en la que las condiciones de competencia son lo bastante homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas debido a que las condiciones de competencia en ella son diferentes o potencialmente diferenciables"²⁵.

De conformidad con lo expuesto anteriormente, y de acuerdo con la información allegada por las intervinientes, existen dos mercados geográficos relevantes, a saber, el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena y el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali, cada uno considerado de manera individual.

11.4. CONCLUSIÓN DEL MERCADO RELEVANTE

De acuerdo con lo analizado anteriormente, se concluye que el mercado afectado por la operación está conformado por dos mercados relevantes, cada uno considerado de manera individual, en los siguientes términos:

- Mercado de distribución minorista de combustibles líquidos para aviación en el aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena.
- Mercado de distribución minorista de combustibles líquidos para aviación en el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali.

11.5 ESTRUCTURA DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PARA AVIACIÓN

La actividad de distribución minorista de combustibles líquidos de aviación, el mercado relevante afectado por la operación proyectada, hace parte del mercado de

²⁵ Superintendencia de Industria y Comercio; "Guía de análisis de integraciones empresariales (horizontales, verticales y conglomerados)"; p. 22; Bogotá, 2012.

combustibles líquidos para aviación. En esta sección se describen los agentes y las actividades que se llevan a cabo en este último mercado.

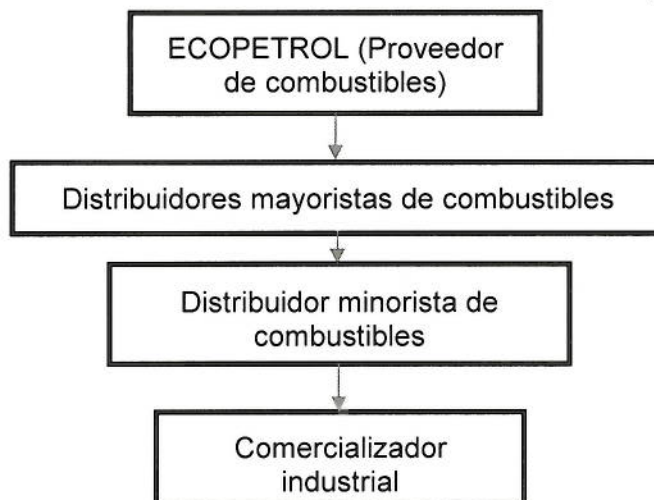
Según lo aportado por las intervinientes, existen diferentes tipos de actores que intervienen en el mercado de combustibles líquidos para aviación. Como se puede observar en el Esquema No. 1, cuatro tipos de actividades se desarrollan en este mercado. De éstas, la actividad de producción (que no hace parte de los mercados relevantes afectados por la operación proyectada), es controlada en su totalidad por **ECOPETROL**. Por otro lado, a continuación se describen las otras actividades asociadas a este mercado y el respectivo agente que las ejecuta:

[d]istribuidor mayorista: *Toda persona natural o jurídica dedicada a ejercer la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, a través de una planta de abastecimiento, la cual entrega dichos productos con destino a la(s) planta(s) de otro(s) distribuidor(es) mayorista(s), o a los distribuidores minoristas o al gran consumidor (...).*

Distribuidor minorista: *Toda persona natural o jurídica dedicada a ejercer la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo al consumidor final, a través de una estación de servicio o como Comercializador Industrial (...).*

Comercializador industrial: *Es el distribuidor minorista que utilizando vehículos de tipo carrocería tanque o barcasas habilitadas para almacenar y distribuir combustibles líquidos derivados del petróleo (...)²⁶.*

Esquema No. 1
Estructura del Mercado de Combustibles Líquidos para Aviación



Fuente: Folios 21 a 24 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.
Elaboración SIC.

Los bienes de los que adquirirá **TERPEL**, una vez aprobada la integración proyectada, hacen parte de la actividad de distribución minorista de combustibles para la aviación. Tal como se mencionó anteriormente, esta actividad comprende un mercado en sí mismo y, aunque relacionada, es independiente de las otras actividades asociadas al mercado de combustibles líquidos para la aviación.

²⁶ Folio 22 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

En lo relacionado con el mercado de distribución minorista de combustibles para aviación, es importante destacar lo siguiente.

En la actualidad, **TERPEL** posee los equipos necesarios para realizar la operación en los aeropuertos Rafael Núñez de Cartagena y Alfonso Bonilla Aragón de Cali, siendo actualmente el único distribuidor minorista en el aeropuerto de Cartagena. En el caso del aeropuerto de Cali, **TERPEL** solo enfrenta la competencia de un competidor, **ENERGIZAR S.A.** (en adelante, **ENERGIZAR**).

Así mismo, **CVX** y **XOM** no operan en ninguno de estos aeropuertos desde septiembre de 2012. Por ende, **CVX** y **XOM** no son actualmente competidores en Cali ni en Cartagena.

11.5.1 Competidores

Como se mencionó anteriormente, **TERPEL** no cuenta con ningún competidor en la actualidad en el Aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena desde que **CVX** y **XOM** cesaron operaciones, es decir, desde septiembre de 2012. Por ende, **TERPEL** actúa en forma monopólica en este mercado relevante.

El caso del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón es diferente. En dicho aeropuerto, sí existe una empresa que compite de manera directa con **TERPEL**, esta es **ENERGIZAR**. Esta es una empresa con más de 35 años de experiencia en la distribución de combustible de aviación. Al igual que las intervinientes, **ENERGIZAR** es distribuidor minorista de combustibles de aviación en sus dos versiones, el JET A-1 y el AvGAS.

ENERGIZAR es una sociedad constituida mediante "(...) escritura pública No. 0002560 de notaría 46 de Bogotá el 27 de septiembre de 2001, inscrita el 11 de diciembre de 2001 bajo el Numero 00805743 del libro IX (...)"²⁷.

De acuerdo con la información consultada, su actividad consiste en:

*"(...)la compra, venta, adquisición a cualquier titulo, importación, refinación, almacenamiento, envase suministro logística y distribución de hidrocarburos y sus derivados, en calidad de importador, exportador, refinador, almacenador y distribuidor mayorista, a través de plantas de abastecimiento, y distribución minorista a través de estaciones de servicio automotriz de aviación, fluvial y marítima, propias, arrendadas o en cualquier clase de tenencia"*²⁸.

²⁷ Información consultada en certificado de existencia y representación legal de **ENERGIZAR S.A.**, http://www.rues.org.co/RUES_WEB.

²⁸ *Ibidem*.

11.5.2 Estructura de la operación

En virtud de lo acordado en el año de 1999, año en el cual se elaboró un contrato de operación conjunta entre **CVX** y **XOM**, estas dos compañías operaban de manera conjunta en los aeropuertos de Cali y Cartagena hasta septiembre de 2012.

De acuerdo con lo aportado por las intervinientes, el objeto del contrato de operación conjunta entre **CVX** y **XOM** era el de "operar y mantener conjuntamente los sistemas para el suministro de combustible de aviación en el país"²⁹, de forma tal que se compartían los tanques de almacenamiento de combustible JET A-1 y AvGAS y las demás facilidades necesarias para realizar la distribución de combustible, incluyendo los carro tanques o "refuellers" que se usan para entrar a la plataforma aeroportuaria y proveer el combustible directamente al ala de la aeronave³⁰.

No obstante la existencia de un contrato de operación conjunta entre las intervinientes, y de conformidad con la información que obra en el Expediente, la operación conjunta de los sistemas para el suministro de combustible de aviación no supuso en ningún momento que **CVX** y **XOM** participaban en el mercado como una sola unidad de negocios. Por ende, el mencionado contrato de operación no dio lugar a una integración.

Así, teniendo en cuenta que los negocios de **CVX** y **XOM** eran administrados y desarrollados de manera independiente, la operación conjunta no supuso una unión ni negociación conjunta con clientes, sino que, por el contrario, **CVX** y **XOM** continuaban compitiendo en el mercado³¹. La anterior afirmación es válida únicamente bajo el entendido de que estas dos compañías nunca compartieron eslabones del proceso de distribución de combustibles de aviación a excepción de él que es objeto de la operación proyectada.

Por las consideraciones anteriores, el análisis de la operación proyectada parte del supuesto que **CVX** y **XOM** son compañías diferentes e independientes.³²

Con relación al aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, esta Superintendencia logró establecer que efectivamente **CVX** y **XOM** eran los únicos competidores de **TERPEL** en este aeropuerto. Adicionalmente, se encontró que únicamente **XOM** tenía contrato de arrendamiento sobre un terreno con **SACSA**. Así mismo, **XOM** tenía un permiso para ingresar a la plataforma aeroportuaria y proveer combustible al ala del avión. En cuanto a **CVX**, se encontró que disfrutaba únicamente de un contrato mediante el

²⁹ Folio 406 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

³⁰ Folios 406 a 409 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

³¹ *Ibidem*.

³² *Ibidem*.

Rad. No. 13-137501

cual se le permitía acceso a la plataforma, pero no contaba con un espacio arrendado para almacenar el combustible³³.

Finalmente, se conoció que estas compañías enviaron comunicación informando a **SACSA** que usarían el derecho de acceso a la plataforma para proveer combustible a las aeronaves hasta el 30 de septiembre de 2012, dando de esta forma fin a la relación entre **CVX** y **SACSA**. Sin embargo, para el caso de **XOM** se estableció que el contrato de arrendamiento de espacios sigue vigente y que en virtud del mismo **XOM** se ve obligado a realizar los pagos por este concepto hasta tanto no realice la venta de los activos objeto de esta integración, momento a partir del cual el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de arrendamiento serán responsabilidad de **TERPEL**³⁴.

En la visita administrativa realizada al aeropuerto de Cartagena la SIC logró visualizar los activos objeto de la operación, constatando la existencia de 4 carro tanques, 3 tanques de almacenamiento y algunos equipos adicionales necesarios para la operación como tuberías, pequeños depósitos y mangueras, tal y como se muestra en las imágenes a continuación. En las siguiente imágenes también se muestra el encierro e imposibilidad de acceso desde el área arrendada a la plataforma del aeropuerto Rafael Nuñez. Lo anterior evidencia que dichas instalaciones y activos no están siendo usados en la actualidad para la distribución y comercialización de combustibles líquidos para la aviación en el aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena.

Imagen No. 1
Activos de XOM y CVX en el Aeropuerto de Cartagena



Fuente: Imagen tomada por la SIC. Folio 335 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

³³ Información aportada por SACSA mediante testimonio realizado a la señora María Cristina Campusano, folio 335 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente y confirmada por documentos aportados por SACSA, folio 337 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

³⁴ *Ibidem*.

Imagen No. 2
Activos de XOM y CVX en el Aeropuerto de Cartagena



Fuente: Imagen tomada por la SIC. Folio 335 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

Imagen No. 3
Activos de XOM y CVX en el Aeropuerto de Cartagena



Fuente: Imagen tomada por la SIC. Folio 335 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

Imagen No. 4
Activos de XOM y CVX en el Aeropuerto de Cartagena



Fuente: Imagen tomada por la SIC. Folio 335 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

Es importante recalcar que el único proveedor de combustibles de aviación en Colombia es **ECOPETROL**, el cual provee a todos los distribuidores de combustibles líquidos de aviación. Por lo anterior, la permanencia en el mercado de **CVX** y **XOM** en otras terminales aéreas no se vería en peligro dado que **TERPEL** no es quien le provee el combustible.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones y el hecho de que estas tres compañías hasta 2012 eran las únicas distribuidoras presentes en el aeropuerto de Cartagena, y que las mismas solamente competían con **ENERGIZAR** en el aeropuerto de Cali, esta Superintendencia encuentra que durante el período de 2010 hasta 2012, las participaciones de las intervinientes en los mercados de la distribución de combustibles líquidos para aviación en los aeropuertos Rafael Núñez de Cartagena y Alfonso Bonilla Aragón de Cali eran las siguientes:

Tabla No. 6
Participaciones de mercado hasta 2012

Participación en la distribución minorista de Cartagena			
	2010	2011	2012
TERPEL	18,0%	70,9%	86,3%
CVX	73,9%	24,9%	11,6%
XOM	8,1%	4,2%	2,1%
Participación en la distribución minorista de Cali			
	2010	2011	2012
TERPEL	76,1%	78,0%	87,8%
CVX	21,0%	18,2%	8,6%
ENERGIZAR	2,3%	3,7%	3,6%
XOM	0,6%	0,1%	0,0%

Fuente: Folios 293 y 294 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.
Folio 369 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente. Elaboración SIC.

Rad. No. 13-137501

Sin embargo, es de vital importancia y relevancia para esta Superintendencia el hecho de que **CVX** y **XOM** en la actualidad ya no hacen parte de los mercados relevantes afectados por la operación proyectada. E la actualidad, **TERPEL** ha aumentado su participación en los mercados relevantes desde 2010, tal como se ilustra en la Tabla No. 6.

Si bien, como consecuencia de la operación, **TERPEL** quedaría como único distribuidor minorista en el aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena y en el Alfonso Bonilla Aragón de Cali tendría una posición dominante, ésta se presenta desde antes de la integración y no sería producto de la integración objeto de estudio, dado que esta situación se viene presentando desde el mismo momento en que **CVX** y **XOM** dejaron de operar (septiembre de 2012). Así las cosas, la operación que se analiza evitará que los activos de estas últimas compañías queden inactivos y pasen a ser utilizados por personal y compañías idóneas que operan en la actualidad en los mercados geográficos descritos. Así, la operación proyectada abre la posibilidad a que los activos afectados sean utilizados eficientemente.

Adicionalmente, para el caso del Aeropuerto Rafael Nuñez, esta Superintendencia encuentra que la aprobación de esta operación llevaría a mejoras en la prestación del servicio ya que las instalaciones con las que opera **TERPEL** en este aeropuerto, tal y como se observa en la imagen 5, están en una posición en la que los carro tanques se ven obligados a cruzar la pista de aterrizaje para llegar a la plataforma, lugar en el que proveen de combustible a las aeronaves, generando así demoras, aumento en las distancias, tiempos, costos en la operación y problemas logísticos. Al adquirir los activos de **CVX** y **XOM**, los cuales se encuentran más cerca de la plataforma, **TERPEL** podría prestar sus servicios sin las dificultades anteriormente descritas.

Imagen No. 5
Ubicación activos de TERPEL en el Aeropuerto de Cartagena



Fuente: Imagen tomada por la SIC. Folio 335 del Cuaderno Público No. 2 del Expediente.

11.6. BARRERAS A LA ENTRADA

El análisis de barreras a la entrada es relevante cuando el resultado de la cuota de participación conjunta de las intervinientes es alto y el mercado no es competitivo, circunstancias que se evidencian en este caso en particular, dado que como se ha observado a lo largo del estudio, en el mercado de comercialización y distribución de combustibles para aviación en los aeropuertos en estudio existe un único competidor que se tendría la capacidad de imponer restricciones o ejercer comportamientos que eviten la entrada de nuevos competidores al mercado.

No obstante, la existencia y peso específico de las barreras de entrada en el mercado deben ser estudiadas en el marco del análisis de los efectos que una integración empresarial produce en el mismo.

Sobre este particular se encuentra que, de acuerdo con la información recopilada por esta Superintendencia y aportada por competidores del mercado a nivel nacional, las principales barreras a la entrada en este mercado son las siguientes:

11.6.1. BARRERAS LEGALES: AUTORIZACIÓN DEL CONCESIONARIO AEROPORTUARIO PARA OPERAR

La preponderancia de la propiedad pública sobre los espacios aeroportuarios, los cuales se encuentran en gran medida controlados por la Aeronáutica Civil o en concesión por parte de esta entidad a sociedades privadas. Los competidores deben obtener una autorización del ente controlador del aeropuerto para poder ocupar un espacio en el aeropuerto y acceder a la plataforma aeroportuaria para poder realizar la actividad de distribución de combustible de aviación. Ahora bien, dichos permisos son otorgados a un número limitado de participantes del mercado ya que están sujetas a la disponibilidad de espacio en la terminal aeroportuaria para la instalación de la infraestructura necesaria para la prestación del servicio.

11.6.2. DISPONIBILIDAD DE ESPACIO FÍSICO PARA LA INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

En relación con la segunda barrera al entrada, la autorización para suministrar combustibles para aviación dentro de un aeropuerto se dispone de espacio dentro del mismo que pueda ser arrendado a la empresa. En este espacio se instalan los equipos necesarios para la prestación del servicio. Dada la escasez de espacio en un terminal aeroportuario por la gran variedad de instalaciones que se requieren para su funcionamiento, el concesionario que opera el aeropuerto no puede autorizar a todos los participantes del mercado interesados en prestar sus servicios en el aeropuerto.

Adicionalmente, los predios desde donde operan los distribuidores minoristas de combustibles para aviación deben estar ubicados cerca del aeropuerto. Lo anterior, por consideraciones principalmente logísticas.

11.6.3. CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA EN EL MERCADO

El mercado de distribución minoristas de combustibles líquidos para aviación se caracteriza porque entre mayor sea el número de aeropuertos en los que opera un distribuidor mayor será el poder de negociación que tendrá la empresa con el comprador de sus servicios. Es así como un distribuidor de combustible para aviación que le preste servicio a una aerolínea en 10 aeropuertos podrá ofrecer menores precios en cada una de sus locaciones, en comparación con el que le ofrece a su cliente si solo le presta servicio en 5 aeródromos. Lo anterior, bajo el supuesto de que dicho distribuidor puede realizar descuentos por mayor cantidad de combustible suministrado. Así es claro, que entre mayor sea el número de los aeropuertos en los que tenga presencia un distribuidor mayor será el descuento que podrá ofrecer, toda vez que la reducción de los ingresos por precio se ve compensada por mayor cantidad de combustible vendido.

Por las anteriores consideraciones, la presencia en distintos aeropuertos del país constituye una barrera a la entrada. La empresa distribuidora que opere en mayor número de aeropuertos tendrá una ventaja frente a aquellas que operen en un menor número, toda vez que la aerolínea preferirá contratar los servicios de la que mayor cobertura ofrezca para así alcanzar precios más bajos.

DÉCIMO SEGUNDO: Evaluada la información relevante respecto de la operación objeto del presente estudio, esta Superintendencia comprobó que:

Dadas las condiciones particulares de esta integración, se encuentra que con la misma se daría utilización a unos equipos que en este momento no están operando, ya que, como se mencionó en la descripción de la operación, **CVX** y **XOM** decidieron retirarse de los terminales de los aeropuertos Rafael Núñez de Cartagena y Alfonso Bonilla Aragón de Cali. A su vez, el espacio donde están ubicados los equipos en mención se encuentra arrendado por los concesionarios de estos aeropuertos para otras actividades, lo cual es ineficiente dado que los mismos no están siendo utilizados.

Teniendo en cuenta lo anterior, la compra de los activos no tendría un efecto real sobre la competencia en los mercados relevantes definidos, al ser **TERPEL** el único competidor activo en los mismos desde antes de la operación, condición que no se afectaría con la venta de activos propuesta. Dado lo anterior y en lo correspondiente a la competencia de esta Superintendencia, en definitiva, no se evidencia en este estudio que, a raíz de la integración proyectada, se puedan llegar a generar efectos restrictivos sobre la competencia. Por lo tanto, bajo los supuestos contenidos en el artículo 9 de la Ley 1340 de 2009 y demás normas concordantes, la operación proyectada no amerita ninguna objeción.

En mérito de lo expuesto en este documento, esta Superintendencia,

RESUELVE

Rad. No. 13-137501

ARTÍCULO PRIMERO: No objetar ni someter a condicionamientos la integración empresarial proyectada entre las empresas **ORGANIZACIÓN TERPEL S.A., CHEVRON PETROLEUM COMPANY** y **EXXON MOBIL DE COLOMBIA S.A.**

ARTÍCULO SEGUNDO: Notificar personalmente el contenido de la presente Resolución en su versión reservada a **ORGANIZACIÓN TERPEL S.A., CHEVRON PETROLEUM COMPANY** y **EXXON MOBIL DE COLOMBIA S.A.**, entregándoles copia de la misma e informándole que contra el presente acto procede recurso de reposición, el cual deberá presentarse dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los 22 NOV 2013

El Superintendente de Industria y Comercio,



PABLO FELIPE ROBLEDO DEL CASTILLO

Elaboró: David Durán Preciado

Revisó: Melba Castro, Carolina Liévano, Germán Bacca, Felipe Serrano

Aprobó: Pablo Felipe Robledo Del Castillo

Notificación:

ORGANIZACIÓN TERPEL S.A.

NIT: 830095213-0

CHEVRON PETROLEUM COMPANY

NIT: 860005223-9

EXXON MOBIL DE COLOMBIA S.A.

NIT: 860002554-8

Apoderado especial: **ALFONSO MIRANDA LONDOÑO**

C.C. 19.489.933 de Bogotá

T.P. 38.447 del C.S.J

Calle 72 N° 6-30 Piso 12

Teléfono: 3122900

Bogotá D.C. - Colombia