



Respuesta a comentarios a la propuesta regulatoria de marcación abreviada para el servicio público de transporte

Atención al Cliente y Relaciones Externas

Abril de 2011



Libertad y Orden

TABLA DE CONTENIDO

1. Comentarios generales	4
2. Sobre las competencias de la CRC en los temas abordados	9
3. Recurso de numeración	10
4. Obligaciones de las empresas de servicio público transporte	13
5. Enrutamiento de llamadas y Tarifas.....	14
6. Número de enrutamiento	19
7. Condiciones técnicas de habilitación del #ABB	20

Respuesta a comentarios realizados por el sector a la propuesta regulatoria de marcación abreviada para el servicio público de transporte

De conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 10 del Decreto 2696 de 2004, mediante el presente documento, la Comisión de Regulación de Comunicaciones presenta al sector las respuestas a las observaciones y comentarios realizados al documento soporte de la propuesta regulatoria y el proyecto de resolución *"Por la cual se modifica la Sección IV del capítulo II del Título XIII de la Resolución CRT 087 de 1997 y se dictan otras disposiciones"*, publicados para discusión entre el 4 y el 25 de marzo de 2011. Dentro del plazo establecido, se recibieron comentarios, observaciones y/o sugerencias de los siguientes agentes del sector:

Remitente	Medio
COMUNICACIÓN CELULAR S.A.	Correo electrónico y Físico
EMPRESA DE TELECOMUNICACIONES DE BOGOTÁ S.A. E.S.P.	Correo electrónico
UNE EPM TELECOMUNICACIONES S.A.	Correo electrónico
EDATEL S.A. E.S.P.	Correo electrónico
TELMEX TELECOMUNICACIONES S.A. E.S.P.	Correo electrónico y Físico
TELEFONICA - TELECOM	Correo electrónico
COLOMBIA MÓVIL S.A. E.S.P.	Correo electrónico y Físico

Adicionalmente, de manera extemporánea se recibió un comentario de la CORPORACIÓN DE TAXIS DE COLOMBIA, el cual no se incluye en el presente documento por cuanto fue enviado por fuera del plazo definido para el efecto.

Para mejor comprensión del lector, en este documento se presentan exclusivamente los apartes de cada documento de comentarios en donde se hacen preguntas, cuestionamientos y propuestas frente al proyecto en discusión, los cuales se presentan agrupados por temas y resumidos. Lo anterior, sin perjuicio de la consulta de los textos completos de cada documento, los cuales se encuentran publicados en la página Web¹ de la Entidad.

¹ A través del enlace: http://www.crcm.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=2643%3Amarcacion-abreviada-para-el-servicio-publico-de-transporte-terrestre-automotor-de-pasajeros&catid=77%3Aproyectos-regulatorios&lang=es&Itemid=261

1. Comentarios generales

1.1. TELEFÓNICA

Solicita a la CRC aclarar el objeto del presente proceso regulatorio, ya que de acuerdo a lo expresado por **TELEFÓNICA** el mecanismo actual de asignación del #ABB es suficiente para dar solución a la necesidad de los taxistas o usuarios en general.

En este sentido, menciona que la asignación de un #ABB, no determina condiciones tecnológicas diferentes que permitan garantizar mayor seguridad a los usuarios o un incentivo para que las empresas de transporten utilicen herramientas tecnológicas.

Finalmente, **TELEFÓNICA** solicita que de continuarse con el proceso regulatorio en los términos en que fue publicado se defina un periodo de transición no inferior a seis (6) meses con el objeto de efectuar los ajustes que se requieren en especial en su operación fija.

1.2. UNE

UNE Haciendo referencia al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros como SPTTAP, solicita aclarar porqué se asignará de forma exclusiva la numeración abreviada a un nicho del gremio transportador el cual en la actualidad emplea una combinación de redes y servicios de comunicaciones para atender los requerimientos de los usuarios.

De igual modo, expresa que el tema de la seguridad de los pasajeros no queda garantizado para todos los usuarios de SPTTAP, ya que para ésto sería necesario exigir a todos las empresas de SPTTAP adecuar sus infraestructura y vehículos a las condiciones exigidas en el proyecto regulatorio y exigir a todos los usuarios solicitar el servicio solo a través de líneas telefónicas.

1.3. COLOMBIA MÓVIL

Sugiere que en el proyecto regulatorio se hace referencia a empresas prestadoras del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, lo cual no corresponde con el tipo de servicio automotor de transporte público que el proyecto pretende regular, por lo que comedidamente solicita definir claramente el servicio de transporte que se beneficiará de la marcación abreviada.

Por otra parte, solicita que dentro del proyecto regulatorio se defina que, para el caso de redes móviles, la prestación del servicio se encuentra relacionada con la cobertura y disponibilidad de las redes en el lugar de ubicación del usuario.

A su vez, requiere establecer un periodo de transición para dar inicio a la implementación de la iniciativa regulatoria, dado los cambios que se están dando en las redes móviles, con ocasión de la implementación de la Portabilidad Numérica.

1.4. TELMEX

Sugiere que antes de expedir el presente proyecto regulatorio se ejecute la Fase II de migración prevista para el Plan Nacional de Numeración, toda vez que en el transcurso del 2010 se adelantó la Fase I del Plan Nacional de Numeración.

Lo anterior en concordancia con los estándares definidos en las recomendaciones ANSI Y ETSI, que le permiten al usuario programar y definir la asignación y sentido que desea dar a cada número abreviado, relacionándolo con un número del Plan de Numeración sobre el que desea mapear su número abreviado.

Adicionalmente, solicita tener en cuenta que en el Plan Nacional de Numeración se encuentra previsto un amplio número de servicios, tales como cobro revertido, pago con tarifa con prima o tarifa normal, que pueden ser implementados como números con fácil recordación.

Por otra parte, **TELMEX** señala que otorgar una numeración a la ciudadanía argumentando Seguridad Nacional, puede ocasionar que soportado en el derecho a la igualdad otros sectores de la economía soliciten activación de numeración abreviada, agotando rápidamente el recurso de numeración abreviada.

1.5. ETB

ETB manifiesta entender las motivaciones del proyecto regulatorio, pero adicionalmente considera necesario aclarar si el proyecto se encuentra fundamentado en cuestiones de reorganización del espectro *"(...) que pudieran conducir a la necesidad de que las empresas de transporte tengan que dejar de utilizar las frecuencias del espectro que hasta la fecha han servido como plataforma para la comunicación (...)".*

Por otra parte, solicita **ETB** que la CRC aclare cuál es el esquema de negocio que se plantea tanto para los transportadores como para los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones, así como precisar cuál es la línea divisoria entre el usuario del servicio de telecomunicaciones y el usuario del servicio de transporte automotor, respecto a definir quién cobrará la llamada o quien será el encargado de entenderse con el usuario en caso de una reclamación.

Frente a lo establecido en el artículo 13.2.4.7 que se propone modificar en la Resolución CRT 087 de 1997, solicita que además de hacer responsable a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros de la publicidad se le incluya la obligación de informar a sus usuarios el servicio que presta y la tarifa correspondiente, con el fin de delimitar las responsabilidades.

Finalmente, **ETB** aduce que en el documento soporte parece existir una contradicción, toda vez que en la página 9 del documento se afirma que *"(...) De lo anterior resulta claro que, los proveedores de redes y servicios tanto fijos como móviles, no obstante que la administración de los números para la marcación abreviada a servicios suplementarios esta bajo su libre administración, a la fecha tienen libre la asignación del rango de numeración del servicio suplementario de marcación abreviada esquema #ABB comprendido entre #000 a #199"*, por lo cual **ETB** solicita aclarar este punto.

R/ Frente al comentario hecho por **TELEFÓNICA** orientado a que se aclare cuál es el objeto que persigue la presente propuesta regulatoria, es necesario indicar que, tal y como se mencionó en el documento soporte, esta iniciativa resulta del ejercicio directo de las facultades regulatorias que, en virtud de lo dispuesto en los artículos 12 y 13 de la Ley 1341 de 2009 en concordancia con lo previsto en el Decreto 25 de 2002, le competen a esta Comisión y que tiene como objeto, de un lado, brindar mayor seguridad en la movilización de las personas que habitualmente utilizan el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y, del otro, contribuir de manera certera en la organización del tránsito en las ciudades, a través del uso de las Tecnologías de la

Información y las Comunicaciones -TIC- por parte de dichas empresas, quienes para acceder a la asignación de esta clase de numeración deberán desarrollar plataformas automáticas para tales efectos.

Ahora bien, frente a lo señalado por **TELEFÓNICA** en relación a que la asignación del #ABB no determina condiciones tecnológicas diferentes que permitan garantizar mayor seguridad a los usuarios, es necesario precisar que las obligaciones establecidas en el proyecto regulatorio, en cuanto a que los vehículos deberán estar dotados de transmisión de datos, transmisión de voz, transmisión de video y demás condiciones, están relacionadas con garantizar una mayor seguridad para los usuarios, ya que no será necesario que el usuario mantenga dinero en efectivo para el pago del servicio, se permitirá desde los vehículos realizar un monitoreo en tiempo real de las condiciones de seguridad en las vías y el tráfico, además el vehículo ubicado por posicionamiento satelital será el único que tendrá conocimiento de la solicitud del servicio de transporte, eliminando así la probabilidad de que la solicitud sea atendida por personas ajenas que buscan cometer conductas delictivas frente a los pasajeros.

En cuanto al incentivo para que las empresas de transportes utilicen herramientas tecnológicas, es importante mencionar que a medida que se masifique el desarrollo de dichas herramientas en los vehículos de transporte, mayor será el número de empresas interesadas en prestar dichos servicios tecnológicos y mayor el número de personas que serán usuarias de estos medios de transporte.

De otro lado, respecto del período de transición de 6 meses solicitado por **TELEFÓNICA**, la CRC no acogerá tal propuesta toda vez que la programación del #ABB y el enrutamiento previsto en el artículo 13.2.4.11 no implica traumatismo alguno, en la medida que las centrales de los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones son 100% digitales. Además, cabe resaltar que en la propuesta regulatoria se prevé que el proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones contará con un plazo máximo de 30 días hábiles para realizar la respectiva programación y enrutamiento solicitado en cada caso en particular.

En cuanto al comentario hecho por **UNE**, en el sentido de obtener una explicación respecto de la asignación de esta clase de recurso numérico de fácil recordación a un gremio en especial, es necesario indicar que, como quedó reseñado en el documento que soporta la presente propuesta regulatoria, esta Entidad en conjunto con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la Agencia Nacional del Espectro –ANE-, con el fin de contribuir con la seguridad de las personas que habitualmente utilizan el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros, y en el pleno ejercicio de las funciones que respecto de la administración del Plan Nacional de Numeración le ha sido conferida por la Ley 1341 de 2009 y el Decreto 25 de 2002, identificó la necesidad de impulsar el desarrollo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en las empresas prestadoras de esta clase de servicios, lo cual conllevó a la necesidad de asignar un número de fácil recordación y de ámbito nacional que podrá ser utilizado por éstas, previo cumplimiento de los requisitos que para lograr tales efectos prevé el artículo 13.2.4.9 de la resolución propuesta.

Si bien es cierto que en la actualidad la gran mayoría de empresas transportadoras hacen uso de redes punto multipunto para la comunicación al interior de la red, dichas comunicaciones pueden también ser escaneadas por cualquier persona que, contando con elementos tecnológicos básicos, realice el rastreo de la frecuencia utilizada y, de esta forma, conozca la ubicación de las personas que han solicitado un servicio de transporte lo que aumenta notoriamente los índices de inseguridad.

Respecto de la garantía de seguridad a que alude **UNE**, cabe anotar que, tal y como se dijo en el párrafo anterior, la contribución a la seguridad que pretende esta Comisión con la adopción de la medida regulatoria que en ejercicio de sus funciones propuso al sector, en gran medida se garantiza con el cumplimiento por parte de las empresas que prestan esta clase de servicios de transporte de los requisitos que impone el ya citado artículo 13.2.4.9, sin los cuales no es viable la asignación del recurso numérico comprendido entre el rango #100 a #199.

Ahora bien, en cuanto al uso que hagan los usuarios de esta clase de numeración para efectos de obtener la prestación del servicio de transporte en mención y, por ende, mayores beneficios en términos de seguridad, es claro que como así lo prevé el artículo 13.2.4.7 propuesto, éste depende en gran medida de la publicidad que respecto de los beneficios que, entre otros, en materia de seguridad comporta tal uso frente a los usuarios, lleven a cabo las empresas que presten el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

Sobre lo manifestado por **COLOMBIA MÓVIL** respecto de la definición de las empresas prestadoras del servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros que se beneficiarán de la asignación del recurso numérico de marcación abreviada objeto del presente proyecto regulatorio, se indica que éstas se encuentran plenamente identificadas en la iniciativa regulatoria presentada. En este sentido, puede verse que en el artículo 13.2.4.9 propuesto claramente se hace alusión, como uno de los requisitos para la viabilidad de tal asignación, a la "*Habilitación respectiva para prestar la modalidad del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, expedida por el Ministerio de Transporte de conformidad con lo previsto en los Decretos 171 y 172 de 2001 y las demás normas que los modifiquen o sustituyan.*"

En cuanto a la solicitud de incluir en la propuesta regulatoria que para el caso de los proveedores de redes y servicios móviles el servicio se encuentra relacionado con la cobertura de las redes en el sitio de ubicación del usuario, es claro que ninguna obligación se podrá hacer exigible en una ubicación donde el proveedor de redes y servicios móviles no haya desplegado infraestructura para la prestación del servicio. Además, también es importante aclarar que en aquéllos sitios donde el proveedor de redes y servicios móviles ofrezca su servicio, la disponibilidad del mismo debe guardar relación con las obligaciones que se dispongan en materia de regulación de calidad para la operación de las redes.

Respecto al período de transición solicitado por **COLOMBIA MÓVIL**, la CRC ya se pronunció al respecto al dar respuesta a la misma solicitud planteada por **TELFÓNICA** en el presente numeral.

En cuanto al comentario de **TELMEX** mediante el cual hace referencia a la Fase I del Plan Nacional de Numeración y la continuación de la Fase II, cabe recordar que la CRC en el año 2006 dio inicio a un estudio sobre la gestión y uso eficiente del recurso de numeración del cual se identificó la necesidad de establecer parámetros y procedimientos que permitieran obtener una mayor eficiencia del recurso numérico en lo relacionado con la gestión del mismo, por lo cual esta Entidad expidió en diciembre de 2008 la Resolución 2028 mediante la cual se expiden las reglas para la gestión, uso, asignación y recuperación del recurso de numeración.

Ahora bien, es importante recalcar que el artículo 30 del Decreto 25 de 2002, adoptó la norma del Instituto Europeo de Estandarización de las Telecomunicaciones - ETSI ETS 300 738 (European Telecommunications Standards Institute) y sus posteriores modificaciones y/o ampliaciones, en lo referente a numeración para el acceso a servicios suplementarios. Adicionalmente, el mismo artículo contempló la posibilidad de que la CRC autorizara el uso de otra norma, ante lo cual los

proveedores de redes y servicios móviles solicitaron la aplicación de la norma ANSI/TIA/EIA-660-1996.

Sobre la misma facilidad de recordación que, según **TELMEX**, ofrece a los usuarios un número de marcación abreviada (#ABB) frente a un número de tarifa con prima, tarifa normal y de cobro revertido, debe decirse que la CRC difiere de tal apreciación ya que un número de marcación abreviada como los que se pretenden asignar está compuesto por máximo 3 dígitos, mientras que la estructura de la numeración de los números a que hace referencia dicho proveedor por lo menos consta de 7 dígitos, lo cual desvirtúa la argumentación esgrimida por **TELMEX**.

Respecto del rápido agotamiento del recurso numérico que se pretende asignar con ocasión a lo dispuesto en la presente propuesta regulatoria, vale la pena aclarar que la ocurrencia de este hecho claramente se reduce con la administración eficiente del Plan Nacional de Numeración que, de conformidad con el Decreto 25 de 2002 y la Ley 1341 de 2009, lleva a cabo esta Comisión. Así las cosas, se precisa una vez más, tal y como se ha sostenido en las respuestas dadas anteriormente, que la asignación de los números comprendidos dentro del rango de numeración suplementaria de marcación abreviada #100 a #199 sólo se hará previa verificación de los requisitos exigidos en el artículo 13.2.4.9, lo cual claramente delimita el número de personas jurídicas que eventualmente soliciten a la CRC la asignación de este tipo de numeración.

De otro lado, en cuanto a la aclaración solicitada por **ETB** respecto de las motivaciones del proyecto, es preciso que el proveedor se remita a la respuesta dada al comentario hecho por **TELEFÓNICA** en el numeral 1.1 del presente documento.

Sobre el esquema de negocio a que hace referencia **ETB**, debe decirse que éste escapa de la órbita de la presente iniciativa regulatoria, por cuanto ésta únicamente se dirige a permitir, previo cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 13.2.4.9 propuesto, la asignación del rango de numeración del servicio suplementario de marcación abreviada esquema #ABB comprendido entre #100 a #199 a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

De otra parte, tal y como se afirmó en el numeral 4.2 del documento soporte que trata acerca de la publicidad que deben hacer las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros de la numeración que para el acceso a servicios suplementarios de marcación abreviada esquema #ABB les ha sido asignada, es claro que el servicio que se proveerá a través del mismo es ajeno al objeto propio del proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones, por lo que no es viable que éste atienda reclamaciones originadas por hechos propios de la actividad transportadora que enmarca el giro ordinario de las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

No obstante lo anterior, y con el fin de dar mayor claridad sobre el particular, esta Entidad modificará el artículo 13.2.4.7 propuesto en el sentido de imponer a las empresas habilitadas bajo lo previsto en los Decretos 171 y 172 de 2001 que sean asignatarias de esta clase de números, la obligación de informar acerca del servicio prestado a través del número de marcación abreviada asignado así como la correspondiente tarifa que deben pagar los usuarios por el uso del mismo.

Para finalizar, sobre la aparente contradicción manifestada, cabe señalar que lo afirmado en el párrafo transcrito por **ETB** simplemente reconoce que actualmente los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones administran libremente el rango de numeración donde A es un dígito diferente a 0 y 1, ya que los mismos se encontraban en reserva, ahora con ocasión a lo

previsto en la presente propuesta regulatoria, el rango que se encontraba en reserva, es decir el comprendido entre #000 a #199, pasará a ser administrado por la CRC en el ejercicio de sus funciones.

2. Sobre la necesaria remisión del proyecto regulatorio a la SIC

2.1. UNE

UNE manifiesta, que en una revisión simple del proyecto regulatorio, se pudo encontrar que sería posible que lo presupuestado en dicho proyecto no dimensionara el alcance que pudiera tener sobre el mercado del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros, por lo que sugiere que sería necesario someter el proyecto de resolución al análisis de la SIC.

Frente a lo anterior, aduce **UNE** que al revisar el cuestionario, la primera pregunta señala que: *“¿La regulación limita el número o la variedad de las empresas en uno o varios mercados relevantes relacionados?”*

- Al definir la CRC un número limitado de números para un grupo específico de postulantes a acceder a dicho recurso, se introduce un límite por capacidad.
- Un operador de SPTTAP que desee entrar a operar con dicho sistema, como se encuentra planteada la propuesta, tendría que asumir necesariamente unos costos de implementación y operación, los cuales podrían convertirse en barreras de entrada.

R/ Sobre el particular es preciso indicar que, contrario a lo expresado por **UNE**, esta Comisión antes de abordar cualquier iniciativa regulatoria dimensiona el alcance de cada uno de sus proyectos y, por ende, valora el impacto de las medidas que en el marco de sus competencias pretende adoptar.

Ahora bien, en cuanto a la indispensable remisión a la SIC de la presente propuesta regulatoria toda vez que, en su sentir, la respuesta a la primera pregunta del cuestionario adoptado por ésta mediante la expedición de la Resolución No. 44649 de 2010 evidencia, de un lado, la imposición de un límite a la capacidad de cierto tipo de empresas para prestar un determinado servicio y, del otro, el incremento en los costos de implementación y operación.

Teniendo en cuenta lo anterior, y para efectos de pronunciarse respecto del comentario hecho por **UNE**, es preciso aclarar que la propuesta regulatoria presentada con el fin de beneficiar a los ciudadanos está orientada a permitir la asignación de un número de fácil recordación y de ámbito nacional a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, es decir, a permitir a estas empresas, ajenas al mercado de las telecomunicaciones, la utilización de un recurso numérico que le será suministrado por un proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones para la prestación del servicio de transporte a sus usuarios.

Hecha la anterior aclaración, no debe perderse de vista que la pregunta del cuestionario a que alude **UNE** claramente hace referencia a la posible limitación del número o la variedad de las empresas en uno o varios mercados relevantes relacionados, lo cual no ocurre con ocasión a la adopción de la medida regulatoria propuesta, ya que es claro que el mercado de transporte terrestre automotor de pasajeros, el cual forma parte del sector transporte, no se encuentra

relacionado con el sector de las telecomunicaciones y, por ende, con ninguno de los mercados que lo comprenden.

Así las cosas, es claro que al no existir una relación entre los mercados que componen tanto el sector transporte como el sector de telecomunicaciones, la respuesta a la pregunta a que se refiere **UNE** en nada afecta la libre competencia que debe existir en cada uno de los sectores en mención.

No obstante, en cuanto a la supuesta limitación de números a asignar que, según lo manifestado por **UNE**, trae consigo restricciones a las empresas para acceder a dicho recurso, cabe anotar que todo el recurso numérico que está comprendido dentro del plan nacional de numeración que administra esta Entidad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 del Decreto 25 de 2002, es considerado como un recurso escaso, es decir, limitado, lo cual implica que su administración deba hacerse de manera eficiente.

En razón a lo expuesto, esta Comisión en el ejercicio de tal administración eficiente optó por destinar el uso del rango de numeración comprendido sólo entre #100 a #199 por parte de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, lo cual no impide que en el evento en que se requieran más números de los que prevé la propuesta regulatoria presentada, esta Entidad pueda destinar otro rango de numeración de similares características para tales efectos.

De otro lado, frente a los costos que deben asumir las empresas que prestan el servicio de transporte público terrestre automotor de pasajeros para obtener la asignación de esta numeración, cabe anotar que es apenas lógico que cualquier agente que ejerza una actividad económica que se preste a realizar un negocio de cualquier naturaleza, debe llevar a cabo unas inversiones con miras a lograr la generación de utilidades, que en el caso concreto se perciben a través de las llamadas que con la asignación de este recurso numérico de fácil recordación hacen los usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

3. Recurso de numeración

3.1. COMCEL

Indica **COMCEL** que al establecer en el proyecto de resolución el rango de marcaciones #ABB sujeto al rango #100 al #199 y al no poder asignar aquéllos que coincidan con numeración de servicios semiautomáticos y especiales de abonados esquema 1XY, quedarían un universo de sólo 41 números, por lo cual sugiere que la CRC tenga presente si dicha cantidad es suficiente.

Adicionalmente, menciona que en la matriz de numeración de la resolución CRC 2251 de 2009, existe numeración aún en reserva, por lo que solicita aclarar qué pasará en la situación en la cual se asigne un #ABB el cual en el futuro coincida con un servicio semiautomático que hoy en día este en reserva.

3.2. TELEFÓNICA

En relación con el párrafo 3 del artículo 13.2.4.8 que se propone adicionar a la Resolución CRT 087 de 1997, **TELEFÓNICA** solicita que se unifique la exclusión de todas las modalidades de la numeración 1XY para la asignación del #ABB, con el fin de evitar confusiones y marcaciones erróneas involuntarias hacia los números de todas las modalidades 1XY, ya que a diferencia de los números 1XY de la modalidad 1, las demás modalidades tienen costo para los usuarios o el prestador del servicio que tiene asignado el número.

3.3. EDATEL

EDATEL menciona que de acuerdo a la información publicada por la Cámara Sectorial para el Transporte de la ANDI, en el país existen 502 empresas dedicada a la prestación del transporte intermunicipal de pasajeros, por lo que el recurso de numeración para asignación resultaría insuficiente.

3.4. COLOMBIA MÓVIL

Sobre el rango de numeración a ser asignado, **COLOMBIA MÓVIL** sustenta que en la actualidad existen empresas que ya cuentan con numeración asignada ABB en el rango #100 a #199, y al encontrarse los numerales comercialmente posicionados se causaría un gran perjuicio obligando a su migración, por lo que solicitan utilizar para el proyecto los rangos de #ABB que no están siendo utilizados por **COLOMBIA MÓVIL** en el momento, para lo cual en la solicitud de asignación deberá existir un paso previo en el cual la Comisión verifique si el #ABB se encuentra disponible para asignación.

3.5. TELMEX

Considera relevante que de las combinaciones de dígitos ABB sean excluidas no solamente las correspondientes a números especiales 1XY, sino todas las combinaciones iguales a los 1XY de todas las modalidades.

Por otra parte, solicita claridad sobre cuáles serían los criterios de asignación de la CRC en el caso en que una o más empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros soliciten con la misma prioridad uno o varios números iguales.

R/ Respecto de los comentarios referidos en este numeral, frente a lo manifestado por **COMCEL**, donde señala que un universo de sólo 41 números para asignación de numeración #ABB para las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros es insuficiente, la CRC aclara que el proyecto regulatorio establece que el rango de numeración para asignar a las empresas del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros es el comprendido entre #100 a #199 y se excluye de dicho rango la clasificación correspondiente a la Modalidad 1 de la numeración para el acceso a los servicios semiautomáticos y especiales de abonados esquema 1XY, que actualmente corresponde a los siguientes números:

MODALIDAD 1	
Servicio	Número 1XY
Fuerza Aérea Colombiana	101
Denuncia Maltrato a la Infancia	106
Atención de desastres	111
Policía	112
Bomberos	119
Número Único de Emergencias	123
Ambulancia	125
Tránsito departamental	126
Tránsito municipal	127
Cruz Roja	132
Defensa Civil	144
Asistencia de emergencias – Fuerzas Militares	146
Antisecuestro, antiterrorismo y antiextorsión (F.F.M.M.)	147
CAI - Policía Nacional	156
Antisecuestro, antiterrorismo y antiextorsión (Policía)	165

Así las cosas, el rango de numeración para asignar a las empresas del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros está compuesto por 85 números de #ABB entre #100 a #199 y en el evento en que se requieran más números de los que prevé la propuesta regulatoria presentada, esta Entidad destinará otro rango de numeración de similares características para tales efectos.

Ahora bien, de la solicitud realizada por **TELEFÓNICA** en el sentido de excluir del rango #100 a #199 no solamente la Modalidad 1 de la numeración para el acceso a los servicios semiautomáticos y especiales de abonados esquema 1XY, sino también las demás modalidades, es de aclarar que la Comisión no considera necesaria dicha exclusión ya que dichas modalidades no guardan relación directa con el acceso a servicios de emergencia o atención de desastres. Adicionalmente, es importante precisar que de excluirse del rango de asignación #100 a #199, toda la numeración asignada a las modalidades 2, 3 y 4, ésto conllevaría contar con un recurso de numeración muy escaso, con lo cual se estaría frenando el acceso a las empresas del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

Con referencia al comentario realizado por **EDATEL**, se precisa que el mismo ya fue atendido en la respuesta dada a la observación realizada por **COMCEL** en el presente numeral.

Frente a lo manifestado por **COLOMBIA MÓVIL**, en el sentido que en la actualidad existen empresas que ya cuentan con numeración asignada ABB en el rango #100 a #199 por lo que su migración causaría un gran perjuicio al proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones, al respecto es importante recordar que el numeral 13.2.4.5 de la Resolución CRT 087, establece:

“MARCACIÓN PARA EL SERVICIO SUPLEMENTARIO DE MARCACIÓN ABREVIADA EN LA NORMA ANSI/TIA/EIA-660-1996. Para el uso del servicio de marcación abreviada se marcará de acuerdo con el siguiente esquema:

ABB

Donde “A” es un dígito entre 2 y 9 y “B” es un dígito entre 0 y 9; el (#) es el símbolo “cuadrado”, de acuerdo a la recomendación UIT-T E.161 de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).”

Así las cosas, la normatividad estableció que el "A" es un dígito entre 2 y 9, con lo cual restringió el uso de "A" sólo al rango comprendido entre dichos dígitos, excluyendo de su uso los dígitos 0 y 1, por lo que no es procedente que alguna empresa haya hecho uso de un número comprendido entre el rango #000 a #199 con base en el marco normativo aplicable.

Finalmente, frente al comentario de **TELMEX** sobre la exclusión de todas las modalidades 1XY del rango #100 a #199, como se dijo anteriormente, el mismo ya fue atendido puntualmente en la respuesta dada a **COMCEL** en este mismo numeral.

Ahora bien, en cuanto a cuáles serán los criterios de asignación que tendrá la CRC en el caso en que una o más empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros soliciten con la misma prioridad uno o varios números iguales, es importante precisar que las solicitudes de asignación de numeración para el acceso a servicios suplementarios de marcación abreviada esquema #ABB a las empresas de servicios públicos de transporte terrestre automotor de pasajeros, serán atendidas en estricto orden de número de radicación de la solicitud. Por lo que de presentarse un caso como el expuesto por **TELMEX**, tendrá prioridad la empresa que, cumpliendo todos los requisitos establecidos en el proyecto regulatorio, su solicitud tenga un número de radicación anterior a una siguiente solicitud sobre el mismo número.

4. Obligaciones de las empresas de servicio público transporte terrestre automotor de pasajeros

4.1. COMCEL

En cuanto a las obligaciones de las empresas de servicio público transporte terrestre automotor de pasajeros en lo que tiene que ver con la implementación de terminales y equipos que provean funcionalidades de transmisión de datos al interior de los vehículos, **COMCEL** considera que es necesario aclarar que la asignación de la numeración abreviada no contempla obligación alguna respecto a que los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones deban proporcionar transmisiones de datos a través de estos numerales.

4.2. TELEFÓNICA

TELEFÓNICA afirma que es importante aclarar que es responsabilidad exclusiva de la CRC verificar las condiciones de constitución y legalidad de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, antes de asignar el #ABB y que los proveedores de servicios no tienen ninguna responsabilidad sobre el tema.

Adicionalmente, en lo que tiene que ver con la asignación del #ABB a la respectiva empresa, para **TELEFÓNICA** no es claro si la CRC expedirá un acto administrativo particular con los efectos que esto tiene y, por otra parte, si llevará un registro de los numerales asignados, tal y como se contempla para la matriz de numeración 1XY.

4.3. TELMEX

Sobre los requisitos para la asignación de numeración, **TELMEX** establece la necesidad de que la CRC instaure una metodología que le permita verificar la implementación de los terminales y equipos, ya que la expedición de una certificación por parte del Representante Legal de la empresa de transporte, no garantiza el cumplimiento de dichas obligaciones, mas teniendo en cuenta que no se encuentra establecida la autoridad de vigilancia y control para dichos efectos.

R/ Respecto de lo manifestado por **COMCEL**, se precisa que, tal y como claramente lo prevé la resolución propuesta en su artículo 13.2.4.11, las obligaciones que le asisten a los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones se contraen a:

- Ofrecer a sus usuarios, desde cualquier terminal habilitado, incluyendo los teléfonos públicos, el acceso al servicio suplementario de marcación abreviada comprendida entre el rango #100 a #199.
- Gestionar al interior de su red, previa solicitud hecha por esta Comisión, el enrutamiento de las llamadas realizadas por los usuarios a la línea #ABB en un término no mayor a 30 días hábiles.

En este orden de ideas, esta Entidad no considera necesario hacer la aclaración solicitada por **COMCEL**.

En cuanto al comentario efectuado por **TELEFÓNICA** encaminado a que la verificación de las condiciones de constitución y legalidad de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros recaiga sólo sobre la CRC más no en los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones, debe indicarse que la verificación de las condiciones de constitución y legalidad de las empresas de servicios de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, de conformidad con lo previsto en los Decretos 171 y 172 de 2001, corresponde al Ministerio de Transporte, quien con sujeción a lo dispuesto en dichas normas, tiene la obligación de expedir las correspondientes habilitaciones que permiten la prestación de esta clase de servicios de transporte. Así las cosas, no es esta Entidad la encargada de revisar la legalidad o no de la constitución de esta clase de empresas ya que, de ser así, estaría ejerciendo funciones que no le competen, por lo que no es de recibo la argumentación presentada al respecto.

De otro lado, en cuanto a las formalidades que revestirán la asignación de esta clase de numeración, debe decirse que esta Entidad decidirá acerca de la procedencia o no de la misma a través de resolución susceptible de los recursos de Ley y que, frente al registro de los numerales asignados esta Entidad en atención a la administración del recurso numérico que comprende el Plan Nacional de Numeración, llevará un control interno respecto de tal asignación.

Para finalizar, en cuanto a lo expresado por **TELMEX** en el sentido de que se establezca una metodología que permita a la CRC verificar la implementación, por parte de las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros, de los terminales y equipos necesarios para la asignación de los números objeto del presente proyecto regulatorio, cabe anotar que éste no será acogido por cuanto la verificación del cumplimiento de todos los requisitos previstos en el artículo 13.2.4.9 propuesto, claramente se sujetan, en caso de que así lo considere esta Entidad, al requerimiento de información adicional que sobre el particular se requiera, lo cual permitirá a la Comisión continuar con el procedimiento establecido para proceder o no a la asignación del recurso solicitado, procedimiento que, en todo caso, parte de presumir la buena fe de las empresas que, a través de sus Representantes Legales, deben acreditar el cumplimiento de todos los requisitos para obtener así la asignación de esta clase de numeración.

5. Enrutamiento de Llamadas y Tarifas

5.1. COMCEL

COMCEL afirma que en el proyecto regulatorio se define que el costo de las llamadas debe ser aplicado de conformidad con la normatividad vigente asociada al servicio que se preste, lo cual

implica que el costo de las llamadas móviles sería por minuto redondeado, valor que sería asumido por el usuario según el plan al que esté inscrito o el valor de la tarifa prepago. No obstante lo anterior, en caso de presentarse un enrutamiento móvil – fijo o fijo - móvil, la llamada representa utilidad para el operador móvil, pero no se reconoce a los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones el valor del cargo por local extendida.

Así mismo, solicita aclarar cuando el enrutamiento es a otro operador móvil, quien asumiría el cargo de acceso que se debe reconocer al operador móvil destinatario, así como también aclarar cuando la llamada es en ambiente de portabilidad numérica quien establece los costos asociados al tránsito.

5.2. TELEFÓNICA

Manifiesta que establecer la obligación de enrutar las llamadas a la plataforma de atención más cercana, obliga al proveedor de redes y servicios móviles a incurrir en unos costos asociados al enrutamiento de las llamadas de acuerdo con la ubicación del usuario, por lo que estos costos deberán reflejarse en la tarifa que deberán cancelar las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

5.3. EDATEL

Indica **EDATEL** que es necesario dentro del proyecto regulatorio determinar para cada servicio prestado el esquema de facturación y cobro al usuario que realiza la llamada, al proveedor de redes y servicios que la transporta y los cargos de acceso y transporte que deberán aplicarse en la relación de interconexión entre proveedores de redes y servicios.

5.4. COLOMBIA MÓVIL

COLOMBIA MÓVIL afirma que en la actualidad el esquema de marcación abreviada es utilizado por diferentes empresas para que sus usuarios puedan acceder de forma fácil y sin costo adicional, y con el presente proyecto regulatorio se estaría trasladando al usuario la obligación de pago de la llamada.

Por lo anterior y en consecuencia al nuevo esquema de pago, **COLOMBIA MÓVIL** solicita aclarar porqué se incluye el servicio de larga distancia dentro de los presupuestos de la marcación, toda vez que el servicio de transporte es de ámbito local por lo que las llamadas corresponderían a ese mismo ámbito.

En el mismo sentido, **COLOMBIA MÓVIL** considera necesario que se definan los elementos que comprende la tarifa, tanto para enrutamientos fijos como para móviles, teniendo en cuenta que dicha tarifa debe cubrir el tiempo al aire de la red móvil y los cargos de acceso que se deben pagar al operador de la red de destino hacia donde se debe enrutar la llamada.

En línea con lo anterior y teniendo en cuenta que la implementación de un plan #ABB resulta complejo, **COLOMBIA MÓVIL** considera que este tipo de llamadas no se puede asimilar y cobrar con relación a una llamada local, por lo que sugiere que la llamada tenga siempre cobro para el usuario móvil o siempre para la empresa de transporte y que la tarifa sea establecida por el operador del servicio de telecomunicaciones con el fin de que la misma cubra los mayores costos de interconexión que una llamada pueda generar a nivel regional.

Finalmente, solicita que se aclare el detalle de los cobros por parte de los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones por la dispersión de tráfico, sin importar si son o no centralizadas las llamadas.

5.5. TELMEX

TELMEX considera que no guarda relación con el principio de libertad tarifaria extender cargas a los PRST para beneficio de un sector privado de la economía, por lo que solicita que se permita a cada PRST fijar una tarifa que le permita recuperar los costos de implementación de este tipo de servicios.

Por otra parte, frente a la obligación que establece que el proveedor de redes y servicios fijo deberá enrutar la llamada a la plataforma de atención más cercana al lugar donde fue originada la llamada, **TELMEX** dice que es necesario determinar las configuraciones de enrutamiento que deben realizar los proveedores de redes y servicios. Así como también, que con el fin de que se garantice la participación igualitaria por parte de los operadores de larga distancia, es necesario que se relacione el procedimiento para que el operador local efectúe el enrutamiento hacia el número #ABB por las redes de los operadores de larga distancia y que se tenga en cuenta que en este escenario también puede implicar una llamada de local extendida y larga distancia.

Ahora bien, respecto al escenario en el que la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros atienda las comunicaciones desde una única infraestructura a nivel nacional, se debe tener en cuenta que se pueden presentar casos en los cuales se requiera entregar la llamada por una red de local extendida, ante lo cual también es necesario especificar que la empresa de servicio público de transporte deberá remunerar los cargos de acceso y/o transporte de local extendida.

Así las cosas, de acuerdo con lo expresado por **TELMEX** se hace necesario que en el proyecto regulatorio se especifique el procedimiento de remuneración y pago, por concepto de los cargos de acceso y transporte, por parte de la empresa de servicio público de transporte terrestre al PRS para los casos en que se requiera utilizar los servicios de local extendida y larga distancia.

5.6. ETB

Para **ETB** es claro que los PRS deberán enrutar las llamadas a la plataforma de atención más cercana al lugar donde fue originada la llamada, no obstante indica que no existe claridad sobre quién asumirá los costos derivados de la realización de dicho enrutamiento y si será la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros la encargada de sufragarlos.

De acuerdo a lo expresado por **ETB**, en la misma forma que se da claridad sobre que las empresas prestadoras del servicio de transporte asumirán los costos de transporte de la llamada, se deberá dar claridad sobre quien asumirá los costos de las adecuaciones de las redes para prestar el servicio solicitado los cuales, según indica **ETB**, se tendrán que ver reflejados en las tarifas que los PRS de telecomunicaciones definirán para este tipo de producto, en el marco del artículo 23 de la Ley 1341 de 2009.

En ese sentido, manifiesta que no resulta claro que la CRC en el parágrafo 2 del artículo 13.2.4.11 adicione que *“las tarifas (...), deben ser aplicadas de conformidad con la normatividad vigente asociada al servicio que se preste”*, cuando la única disposición prevista sobre la materia es aquélla

señalada en la Ley 1341 de 2009 que establece que *“los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones podrán fijar libremente los precios al usuario (...)”*.

Por otra parte, **ETB** considera que la CRC debe definir los procedimientos necesarios para la identificación del abonado B (número de 7 dígitos representado por el número abreviado), tanto para efectos de enrutamiento como de facturación, ya que al manejarse a nivel nacional, existirán terceros operadores que deberán garantizar el acceso y los procedimientos necesarios para que el sistema funcione.

Adicionalmente, solicita aclarar quién asumirá los cargos de acceso en caso de ser una llamada de larga distancia o celular, ya que a los usuarios que marcan numeración abreviada solo se les podrá cobrar el valor de una llamada local.

R/ Sobre el comentario de **COMCEL** relativo a la ausencia de reconocimiento del valor de cargo de acceso por local extendida a los proveedores de redes y servicios, se considera necesario aclarar que la necesidad de reconocer dicho cargo por parte del proveedor móvil, depende de las relaciones de interconexión que éste tenga pactadas. En esa medida, tomar en consideración un cargo por transporte en las comunicaciones que sean catalogadas como local extendida, no debería presentar implicaciones en la tarifa, distintas a las que ya han sido tomadas en consideración dentro de las comunicaciones regulares de sus usuarios, todo esto a la luz de lo establecido en las reglas de remuneración vigentes. No obstante, entendiendo que el comentario se relaciona con la redacción del párrafo 2 del artículo 13.2.4.11 propuesto, toda vez que el mismo se refiere al *“transporte de la llamada de larga distancia”*, la CRC incluirá en el texto definitivo de la medida regulatoria una modificación en dicho párrafo, de manera que se entienda que el cargo por transporte que deberá ser asumido por la empresa de servicio público de transporte terrestre, puede corresponder al servicio de local extendida, o al de larga distancia.

Ahora bien, frente a la solicitud de aclaración presentada por **COMCEL** en el evento en que el enrutamiento sea a otro operador móvil, es necesario aclarar que dentro de las tarifas actuales que han sido pactadas con los usuarios de acuerdo a cada uno de los planes tarifarios, los proveedores de redes y servicios móviles tienen incluido el valor del cargo de acceso, por que la CRC no considera necesario entrar a establecer diferencias en el caso en que el enrutamiento se realice a otro proveedor móvil.

Por otra parte, respecto de la afirmación en cuanto a las implicaciones de enrutar las llamadas a la plataforma de atención más cercana, la CRC considera que tal obligación no reviste diferencias con la gestión de encaminamiento de las comunicaciones “tradicionales”, en las que el proveedor enruta la llamada de acuerdo con el destino de la misma, y en esa medida no se estima necesario que la CRC defina las condiciones particulares de enrutamiento, por lo que no se acepta el comentario.

Sobre los comentarios de **COLOMBIA MÓVIL** relativos a la obligación del usuario de pagar la llamada y a la no descomposición de la tarifa para que cada parte asuma el componente que le corresponde, cabe anotar que debe ser facultativo para la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros el hecho de asumir la totalidad de los costos de la misma. Sin embargo, para el presente caso, definir que el usuario asuma una parte del costo de la comunicación se fundamenta en el hecho que éste será potencial beneficiario del servicio, además de las implicaciones que puede tener la gratuidad en la llamada, como falsas solicitudes de servicio de transporte, bromas, entre otras. Lo anterior, no riñe con la posibilidad que tiene el proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones para fijar la tarifa del servicio a su cargo. De cualquier

modo, el texto definitivo de la medida regulatoria dejará abierta la posibilidad para que la empresa de servicio público de transporte terrestre asuma la totalidad del costo de las llamadas, si así lo estima conveniente.

Así mismo, frente a la solicitud de aclaración sobre la referencia a "*larga distancia*" por parte de **COLOMBIA MOVIL**, cabe anotar que la propuesta regulatoria deja abierta la posibilidad de que el Centro de Atención dispuesto por la empresa del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros sea de ámbito local o nacional. No obstante, debe aclararse que no se prevé que el servicio de marcación abreviada para transporte público sea publicitado como un servicio de larga distancia, por cuanto la gestión del enrutamiento del #ABB debe ser transparente para el usuario.

Por otro lado, se aclara que las reglas de remuneración de redes, contenidas en la Resolución CRT 1763 de 2007, contemplan que la dispersión local y nacional se encuentra incluida dentro de los cargos de acceso, por lo que no se estima necesario realizar aclaraciones adicionales sobre el particular.

En cuanto a la solicitud de **TELMEX** de permitir fijar una tarifa que permita recuperar los costos de implementación, debe decirse que en la actualidad los proveedores de redes y servicios ostentan libertad para establecer planes en los cuales se ha definido la tarifa de llamada local asociada al servicio de telecomunicaciones a su cargo, para este tipo de tráfico.

Así mismo, frente a la petición de relacionar el procedimiento para que el operador local efectúe el enrutamiento hacia el número #ABB por las redes de los operadores de larga distancia, cabe anotar que tal enrutamiento depende de las relaciones de interconexión que posea el proveedor dueño de la red de acceso, o en otros casos puede también depender de los acuerdos que el proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones establezca con la empresa de servicio público de transporte terrestre de pasajeros.

Por otra parte, sobre el comentario de **TELMEX** relativo al caso en que se atiendan las comunicaciones desde una única infraestructura a nivel nacional, se reitera que el texto definitivo de la medida regulatoria contemplará la posibilidad de que el cargo por transporte asociado al servicio de "*local extendida*" sea asumido por la empresa de transporte.

Respecto del comentario de **ETB** acerca de los costos de enrutamiento y adecuaciones de las redes, vale la pena reiterar que los costos asociados al servicio de telecomunicaciones prestado por el proveedor son recuperados a través de la tarifa que se fije para el efecto –lo cual se encuentra en línea con lo afirmado por el mismo proveedor–, y en esa medida no es procedente definir un valor específico en la regulación para el componente de enrutamiento.

En cuanto a la definición por parte de la CRC de los procesos necesarios para identificar el abonado B, la CRC encuentra que tal actividad depende específicamente de los proveedores de redes y servicios en sus relaciones de interconexión, y en esa medida no se estima necesario incluir condiciones adicionales para tal efecto. No obstante lo anterior, es importante recordar que las órdenes de interconexión llevarán el número nacional significativo del punto de enrutamiento final.

Finalmente, los proveedores **EDATEL**, **COLOMBIA MOVIL**, **TELMEX**, y **ETB** coincidieron en solicitar que se definan los componentes de la tarifa y los esquemas de cobro. Al respecto, dado que las reglas de remuneración de redes se encuentran claramente definidas en la Resolución CRT 1763 de 2007, y que la Ley 1341 de 2009 establece libertad tarifaria para los servicios de telecomunicaciones, no se estima necesario definir condiciones adicionales relativas a los

componentes de la tarifa y/o los esquemas de pago, toda vez que el procesamiento de este tipo de tráfico a cursar por las redes es el mismo que se viene cursando actualmente y con base en el cual los proveedores de redes y servicios han establecido sus planes tarifarios. Por lo anterior, el texto definitivo de la resolución que se expida establecerá de manera general que los proveedores deben aplicar las normas vigentes sobre la materia para efectos de percibir las sumas a que haya lugar por concepto de la remuneración de sus redes y servicios.

6. Número de enrutamiento

6.1. COMCEL

COMCEL solicita establecer un tiempo mínimo de servicio para el número de enrutamiento, ya que si bien en el proyecto regulatorio se establece que el número deberá estar en funcionamiento en el momento de realizar el respectivo trámite de solicitud, manifiesta que la desactivación de la línea telefónica por falta de pago origina que la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros solicite un nuevo enrutamiento ante la CRC, lo que genera costos al proveedor de redes y servicios.

Adicionalmente, **COMCEL** solicita aclarar qué mecanismos se tiene previsto implementar para evitar que se presenten altos consumos por llamadas hacia estos números, las cuales no tengan relación con la razón de ser del servicio, lo cual ocasiona perjuicios a la empresa prestadora del servicio y al proveedor de redes y servicios.

R/ Frente a lo señalado por **COMCEL** en cuanto a que la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros modifique constantemente el número de enrutamiento, lo que ocasionaría perjuicios al proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones, la CRC acoge el comentario realizado y procederá a incluir un numeral adicional en el artículo 13.2.4.9 a incluir en la Resolución CRT 087 de 1997, con el fin de prever la modificación sin motivo del número de enrutamiento y en el cual se establecerá la obligación para que la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros no pueda solicitar la modificación del número de enrutamiento antes de los 3 meses de haber iniciado la prestación del servicio.

Por otra parte, respecto al comentario sobre los mecanismos que tiene proyectado implementar la CRC para evitar que se presenten altos consumos por llamadas hacia los #ABB asignados a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, por considerar que ésto puede ocasionar un perjuicio a dichas empresas y a los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones, al respecto es importante aclarar que tal como se explicó a lo largo del presente documento, al ser el pago de la tarifa local responsabilidad del usuario que realiza la llamada, el control en el tiempo de la misma también será de su total responsabilidad. Por otra parte, en cuanto al cobro de la tarifa de larga distancia, al ser la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros la responsable del pago, será dicha empresa la que deberá realizar el control respectivo en el tiempo de duración de las llamadas.

Adicional a lo anterior, es responsabilidad de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros realizar el control del servicio que es prestado a sus usuarios a través de las llamadas hacia los #ABB.

7. Condiciones técnicas de habilitación del #ABB

7.1. TELEFÓNICA

Afirma que el proyecto regulatorio determina que los números abreviados que se asignen a servicios públicos de transporte terrestre automotor de pasajeros, deberán habilitarse tanto para fijos como para móviles a través del esquema #ABB teniendo en cuenta la norma ANSI/TIA/EIA-660-1996. Pero dicha norma sólo aplica para redes móviles y no para fijas, y que en la Resolución CRC 087 en el artículo 13.2.4.5 se especifica que para redes fijas se utilice la norma ETSI ETS 300 738 con esquema de marcación ABB#.

Así las cosas, para **TELEFÓNICA** la utilización del esquema #ABB en las redes fijas representa un cambio de gran impacto que debe estudiarse más en detalle tecnología por tecnología, más aun cuando hoy en día tenemos tecnologías que no reconocen el símbolo #, en las cuales no habría forma de diferenciar un #ABB de marcaciones 1XY, por ejemplo un #123 de un 123.

7.2. UNE

Sobre la norma ANSI/TIA /EIA-660-1996, citada en el proyecto regulatorio, **UNE** aclara que el alcance de dicha norma se refiere a sistemas fijos y no a móviles, solicitando además realizar una revisión de la misma debido a que pudo haber sufrido algún tipo de modificación.

7.3. COLOMBIA MÓVIL

Solicita verificar la Norma ETSI a aplicarse en el caso de redes fijas, con el fin de aclarar que el tipo de numeración planteado en la propuesta regulatoria puede ser utilizado tanto de servicios fijos como móviles.

7.4. ETB

Para **ETB**, en el caso que la empresa de transporte de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros opte por una única infraestructura a nivel nacional, es necesario tener en cuenta que se presentarán horas pico de tráfico de llamadas al número de marcación abreviada que tendrá que atender en primer orden el proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones para enrutarla a través de su red hacia el lugar de destino que corresponda.

R/ La CRC acoge los comentarios respecto a que norma ANSI/TIA/EIA-660-1996 citada en el proyecto regulatorio, sólo aplica para redes móviles y, en virtud de lo anterior, eliminará la referencia que se hace a la norma en el artículo 13.2.4.6 de la Resolución CRT 087 de 1997.

Respecto al comentario planteado por **TELEFÓNICA**, en el cual menciona que la Resolución CRT 087 en el artículo 13.2.4.5 especifica que para redes fijas se utilice la norma ETSI ETS 300 738 con esquema de marcación ABB#, si bien es claro que el citado artículo sólo estableció el esquema de marcación ABB#, es importante señalar que la norma ETSI ETS 300 738 establece dos esquemas que dependen de si el símbolo * ó # son utilizados como sufijo o como prefijo.

Para el uso del símbolo como sufijo, sólo existe la posibilidad que la cadena de caracteres finalice con #, mientras que para el esquema de prefijo se establece la posibilidad de iniciar la cadena de caracteres con los símbolos # o *.

Frente a la posición establecida por **TELEFÓNICA**, respecto a que la utilización del esquema #ABB en las redes fijas representa un cambio de gran impacto que debe estudiarse más en detalle tecnología por tecnología, no es claro para la CRC la problemática expuesta, toda vez que el direccionamiento de la llamada en las centrales 100% digitales se distingue desde el inicio de la misma, por lo que no es de recibo el planteamiento efectuado. Adicionalmente, es importante aclarar que debido a que **TELEFÓNICA** no informa claramente el detalle técnico de la dificultad a que hace referencia, para la CRC no es posible manifestarse puntualmente.