

Bogotá D.C., 31 de octubre de 2025

CECO: S2026
AC-GAPRS-179-2025

Doctora
CLAUDIA XIMENA BUSTAMANTE OSORIO
Directora Ejecutiva
COMISIÓN DE REGULACIÓN DE COMUNICACIONES -CRC-
Calle 59A BIS No. 5-53 - Edificio Link Siete Sesenta - Piso 9
remuneracion-redesfijas2025@crcom.gov.co

Asunto: Comentarios de ETB al proyecto “*Revisión Integral de la remuneración de redes fijas*”.

Respetada doctora Bustamante,

En atención al proyecto regulatorio mencionado en el asunto, la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá S.A. E.S.P., en adelante ETB, presenta de manera atenta, oportuna y respetuosa sus comentarios.

Lo primero que queremos destacar es que el proyecto busca acoger el precedente establecido por el Consejo de Estado a través de la providencia del 21 de noviembre de 2024¹. Este fallo es crucial, pues establece las bases interpretativas para la aplicación de las normas de la Comunidad Andina y la regulación de interconexión.

Para la Comisión es conocida la posición de ETB frente al SKA y las asimetrías de tráfico, dado que desde el año 2002 se ha manifestado en reiteradas ocasiones y proyectos que la regulación no consideró este aspecto, lo que ha tenido como efecto un gran uso de la red de ETB por otros PRST sin reconocimiento de valor alguno, pese a que deben asumirse los costos de ampliación de capacidad y mantenimiento.

También se ha indicado que, en el caso de las redes fijas, la asimetría supera el 50% de los tráficos, lo que además de desconocer el uso frente a los gastos de administración, operación y mantenimiento, impulsa que se disfrace el tráfico de larga distancia internacional como tráfico local.

No obstante, es fundamental que la Comisión tenga en cuenta que la integración de Tigo y Movistar afecta varios mercados, entre ellos, los mercados fijos y, en especial, la remuneración de las redes por la agregación de tráficos y el impacto que esto puede tener sobre las condiciones de competencia, la eficiencia de las interconexiones y la neutralidad regulatoria.

Con la unión de estos dos operadores, la asimetría podría profundizarse, generando que operadores de menor envergadura, como ETB, terminen no solo asumiendo los costos de transporte, administración y mantenimiento de su red, sino además remunerando el uso de la red del operador integrado, lo que en la práctica implica apalancar la operación de agentes con mayor cuota de mercado.

¹ Acción de nulidad y restablecimiento del derecho, radicado No. 25000-23-24-000-2010-00344-01

En ese sentido, ETB llama la atención de la CRC para que, en su análisis del proyecto regulatorio, evalúe de manera integral los efectos de la integración sobre los flujos de tráfico y las condiciones de competencia, incorporando medidas que eviten la profundización de las asimetrías existentes y garanticen que los costos asociados al uso y mantenimiento de las redes sean reconocidos de forma justa y proporcional.

De otra parte, en el marco de este proyecto es necesario revisar las reglas aplicables al cargo por tránsito, toda vez que, a partir de la última modificación, el valor establecido no remunera adecuadamente la utilización de la red. El cargo actual no solo resulta desproporcionadamente bajo, sino que además no cumple con el principio de orientación a costos eficientes, generando un desequilibrio que desincentiva la inversión y la sostenibilidad de las redes fijas.

En ese sentido, ETB solicita formalmente la eliminación del artículo 4.3.2.2 (Cargo por Tránsito) de la Resolución CRC 5050 de 2016².

La existencia de un cargo por tránsito regulado en un 25% del valor del cargo de acceso introduce una distorsión en el mercado, en la medida en que obliga a un proveedor fijo que actúa como operador de tránsito de la interconexión indirecta (para la terminación de llamadas fijo-fijo) a pagar cargos de acceso por tráfico que no se origina en su red. Esta situación genera un desbalance económico injustificado y aumenta innecesariamente los costos administrativos asociados a la gestión de la interconexión, incluyendo la medición, conciliación y facturación del tráfico cursado.

En efecto, la remuneración equivalente al 25% del cargo de acceso por el servicio de tránsito no cubre los costos administrativos y operativos en los que debe incurrir un proveedor para gestionar la interconexión (tales como la medición, conciliación y facturación del tráfico cursado). A ello se suma que el tráfico proveniente de la interconexión indirecta termina sumándose al tráfico total del operador de tránsito (en este caso, ETB) para efectos de la conciliación con los demás PRST.

Como resultado, el operador de tránsito termina subsidiando la operación del PRST solicitante de la interconexión indirecta, no solo porque el cargo regulado resulta insuficiente para cubrir los costos reales, sino también porque el incremento de tráfico puede llevar a superar los umbrales establecidos, lo que a su vez obliga al operador de tránsito a asumir el cargo de acceso correspondiente a la red de destino.

Aquí hay que tener en cuenta, la propia CRC estima que los costos administrativos de conciliación, tarificación, facturación, cobro y recaudo del tráfico de interconexión fijo-fijo ascienden a \$4.078.008³

Bajo la remuneración actual del Cargo por Tránsito (25% del Cargo de Acceso), el proveedor solicitante de la interconexión indirecta podría generar un desbalance de más de 530.000

² **ARTÍCULO 4.3.2.2. CARGO POR TRÁNSITO.** Artículo modificado por el artículo 2 de la Resolución 7713 de 2025. El nuevo texto es el siguiente: "La interconexión entre proveedores de redes y servicios fijos podrá ser realizada de manera indirecta a elección del proveedor que origina la llamada, caso en el cual el proveedor que realice el tránsito de la comunicación tendrá derecho a una remuneración por dicho tránsito del 25% del valor del cargo de acceso establecido en el artículo 4.3.2.1. y, en ningún caso, podrá ser superior a este porcentaje.

El proveedor que tenga interconexión tanto con la red en la que se origina la comunicación como con la red de destino deberá ofrecer el tránsito de la llamada. El valor de dicho tránsito no podrá ser superior al porcentaje del cargo de acceso indicado."

³ Ver numeral "5.1.3 Estimación del costo administrativo de la conciliación del tráfico fijo – fijo" del documento Revisión integral de la remuneración en redes fijas - Documento soporte, páginas 46 y 47. (Diseño regulatorio octubre 2025)

minutos y pagar por ellos tan sólo \$1.017.600,00. Esta situación generaría claramente una carga económica y operativa para el proveedor que suministra la interconexión indirecta, obligándolo a asumir la diferencia de costos

Por lo anterior, ETB reitera la necesidad de revisar integralmente el esquema de remuneración del servicio de tránsito, eliminando el artículo 4.3.2.2 de la Resolución CRC 5050 de 2016 o, en su defecto, estableciendo un valor de cargo que refleje los costos reales asociados a la prestación del servicio, con un mecanismo de descuento o exclusión de los minutos cursados por concepto de tránsito dentro del cálculo de los umbrales de conciliación del operador de tránsito, con el fin de evitar que dicho tráfico incremente artificialmente los volúmenes totales y genere la aplicación de cargos de acceso adicionales no atribuibles al tráfico propio del operador.

Este mecanismo propuesto para el tráfico proveniente de la interconexión indirecta se justifica bajo el principio de causalidad o separación de costos, conforme al cual cada servicio debe remunerar únicamente los recursos efectivamente utilizados en su provisión. Incluir el tráfico de tránsito dentro de los volúmenes conciliados del operador distorsiona la relación entre costos y uso real de la red, contrariando además el principio de neutralidad competitiva, ya que penaliza al operador que facilita la interconexión indirecta. La exclusión o descuento propuesto permite, por tanto, mantener incentivos eficientes, promover la sostenibilidad de las redes fijas y evitar subsidios cruzados entre proveedores.

Finalmente, frente al umbral, ETB propone que el umbral de referencia sea de 600.000 minutos para que sea cercano a los costos administrativos asociados a las actividades de conciliación de tráfico, facturación, tarificación, cobro y recaudo del tráfico de interconexión.

En los anteriores términos se presentan comentarios y propuestas al proyecto regulatorio y, estamos atentos a cualquier información o inquietud adicional que se requiera con el fin de seguir contribuyendo a las iniciativas regulatorias de la Comisión.

Cordialmente,



LUDWIG CHRISTIAN CLAUSEN NAVARRO
Gerente Asuntos Públicos, Regulación y Sostenibilidad

Elaboró: Tatiana Sedano Cardozo – Gerencia Asuntos Públicos, Regulación y Sostenibilidad
Héctor Augusto Tique Hernández - Gerencia Wholesale