

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 51359

Ref. Expediente N° NC2021/0016457

Por la cual se deniega una Patente de Invención

LA SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO
en ejercicio de sus facultades legales, en especial de las conferidas en el numeral 24
del artículo 3° del Decreto 4886 de 2011, y

CONSIDERANDO

Que mediante escrito radicado en esta Superintendencia el 01 de diciembre de 2021 con el N° NC2021/0016457, por BRASKEM S.A., entró a fase nacional la solicitud de patente de invención titulada "DURMIENTES FERROVIARIOS Y MÉTODOS DE LOS MISMOS", que corresponde a la solicitud internacional PCT/IB2020/020027 del 24 de mayo de 2020.

Que la solicitud fue publicada en la Gaceta de la Propiedad Industrial N° 958 el 08 de abril de 2022, sin que se hubieran presentado oposiciones por parte de terceros.

Que realizado el examen de fondo mediante Oficio No. 18546 de 15 de octubre de 2024, se requirió al solicitante en los términos del artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina para que presentara respuesta a las observaciones de carácter técnico, relacionadas con la patentabilidad o cumplimiento de los requisitos establecidos por esta Decisión para la concesión de la patente.

Que el solicitante mediante escrito radicado bajo el N° NC2021/0016457 del 15 de enero de 2025 respondió oportunamente el requerimiento formulado. Adicionalmente bajo el N° NC2025/0000325 del 15 de enero de 2025 presentó las reivindicaciones 1 a 19 que reemplazan las originalmente presentadas.

Que mediante el Oficio N° 4035 del 26 de marzo de 2025 esta Superintendencia requirió al solicitante con fundamento en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011 -Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-, para que efectuase el pago de la tasa correspondiente al examen de patentabilidad, toda vez que con ocasión de la modificación al capítulo reivindicatorio presentada el 15 de enero de 2025 se incluyeron características que no habían sido objeto de estudio. De igual forma se les previó en el sentido de que en caso de no efectuarse el pago se procedería a decidir sobre el capítulo reivindicatorio anterior sobre el cual se ha acreditado el pago. Que el Oficio antes mencionado le fue comunicado a los solicitantes el 26 de marzo de 2025, sin que, dentro del término respectivo, aquellos hubiesen presentado respuesta o realizado el pago que les fue requerido, motivo por el cual, esta Superintendencia tendrá en cuenta el capítulo reivindicatorio anterior, es decir el radicado el 05 de abril de 2024, bajo el número NC2024/0004218.

Que en virtud de lo dispuesto en el artículo 14 de la Decisión 486 expedida por la Comisión de la Comunidad Andina *"Los países miembros otorgarán patentes para las invenciones, sean de producto o de procedimiento, en todos los campos de la tecnología, siempre que sean nuevas, tengan nivel inventivo y sean susceptibles de aplicación industrial."*

Ref. Expediente N° NC2021/0016457

Que en el presente caso las reivindicaciones 1 a 14 no cumplen los requisitos indicados. Lo anterior, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

Objeto de la invención

El problema planteado consiste en la necesidad de un durmiente ferroviario, hecho de un material de poliolefina, tal como por ejemplo polipropileno con fibra de vidrio, con una forma estructural que permite lograr una rigidez cercana a la de los durmientes de madera dura, así como costos competitivos, fácil de instalar, mantener y adecuado para ser transportado acoplando una pieza a otra (de un durmiente a otro), superando inconvenientes presentados en los durmientes convencionales, tales como alta rigidez y peso en los durmientes de hormigón que dañan las capas de balasto, vida útil corta para los durmientes de madera de baja calidad, conductividad eléctrica en durmientes de acero, y problemas de confiabilidad en durmientes que usan resinas recicladas.

Para resolver dicho problema técnico, la solicitud plantea un durmiente ferroviario para la fijación de al menos un par de rieles de una red ferroviaria, el durmiente ferroviario puede incluir una superficie de contacto, en donde cada riel del par de rieles está fijo a la misma espaciado uno del otro; paredes de anclaje que se extienden hacia abajo desde la superficie de contacto, y que tienen un punto de apoyo en la superficie inferior de las mismas, donde las paredes de anclaje tienen al menos un orificio formado en las mismas; u un hueco delimitado por la superficie de contacto y paredes de anclaje.

Determinación del Estado de la Técnica

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 24 de mayo de 2019, que corresponde a la fecha de presentación de la solicitud de prioridad.

Consultadas las fuentes de información con que se cuenta, se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de publicación
D1	US2018/0327977	"Railway sleeper and railway-sleeper manufacturing method"	15 de noviembre de 2018
D3	WO2016/134747	"Textile-reinforced composite railway sleeper"	01 de septiembre de 2016

D1¹ divulga una traviesa de ferrocarril (1) para la fijación de al menos un par de rieles (2,2') de una red ferroviaria, que comprende una superficie de contacto (3), donde cada riel del par de rieles (2,2') se fija separados entre sí, estando configurada la traviesa de vía (1) por comprender un sector hueco (4) delimitado por asociación de la superficie de contacto (3) con las paredes de anclaje (5,5'), estableciéndose así una porción libre (17) contiguas a las paredes de anclaje (5,5') y opuestas a la superficie de contacto (3). Se describe además una realización en la que el sector hueco (4) de la traviesa de vía está delimitado por una superficie de apoyo y el proceso de fabricación de una traviesa de vía (Resumen).

D3² divulga una traviesa de ferrocarril (1) fabricada en un material compuesto de fibras, comprendiendo dicha traviesa de ferrocarril (1) un elemento superior (4) y al menos dos elementos laterales (6) que sobresalen del elemento superior (4) en la misma dirección (Resumen).

¹ [Espacenet – search results](#)

² [Espacenet – search results](#)

Ref. Expediente N° NC2021/0016457

Examen de Patentabilidad

De acuerdo con lo establecido en el artículo 14 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, en el cual se establecen los requisitos de patentabilidad objeto de la solicitud en estudio, esta Oficina presenta a continuación el análisis de los requisitos de patentabilidad.

Nivel Inventivo

Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 18 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 1 (NC2024/0004218 del 05 de abril de 2024) se refiere a: *“Un durmiente ferroviario (1) para la fijación de al menos un par de rieles (2, 2’) de una red ferroviaria, comprendiendo el durmiente ferroviario (1) (...)”*. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

Tabla 1

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES	D1	D3
Un durmiente ferroviario (1) para la fijación de al menos un par de rieles (2, 2’) de una red ferroviaria, comprendiendo el durmiente ferroviario (1):	Una traviesa de ferrocarril (1) para la fijación de al menos un par de rieles (2,2’) de una red ferroviaria, la traviesa de ferrocarril (1) que comprende (...) (Reiv. 1).	Traviesa de ferrocarril compuesta reforzada con textiles (Título).
Una superficie de contacto (3), en donde cada riel del par de rieles (2, 2’) está fijo a la misma y espaciado uno del otro;(…)	Una superficie de contacto (3), en la que cada riel del par de rieles (2, 2’) se fija separados entre sí (...) (Reiv. 1).	Los al menos dos carriles 31 están fijados a al menos dos traviesas de vía 1 (Pág. 10, líneas 10 y 11).
Paredes de anclaje (5, 5’) que se extienden cada una hacia abajo desde la superficie de contacto (3), y que tienen un punto de apoyo (7, 7’) en la superficie inferior de las mismas, (...)	Comprendiendo además las paredes de anclaje (5,5’) puntos de apoyo (7,7’,8,8’) opuestos a los puntos de asociación entre la superficie de contacto (3) y las paredes de anclaje (5,5’) (...) (Reiv. 5).	La traviesa de vía 1 está formada por un elemento superior 4 y al menos dos elementos laterales 6 que sobresalen del elemento superior 4 en la misma dirección (Pág. 8, líneas 12 a 14). Ambos elementos laterales 6, presentan en el extremo opuesto al elemento superior 4 al menos un elemento de anclaje 7 (Pág. 18, líneas 12 y 13).
(...) teniendo cada una de las paredes de anclaje 10 (5, 5’) al menos un orificio (6, 6’) formado en las mismas que se extiende a lo largo de un eje longitudinal de la correspondiente pared de anclaje (5, 5’); (...)	---	Una variante de la traviesa de vía 1, en la que está configurada como perfil hueco cerrado. Esto da como resultado un cierto ahorro de material con sólo una ligera reducción de la rigidez. Mediante la cavidad formada 25 se mejoran aún más las propiedades de amortiguación del umbral de vía 1, ya que la elasticidad del umbral de vía 1 se ve influenciada positivamente por la cavidad 25 (Pág. 20, líneas 3 a 7).
(...) y un hueco (4) delimitado por la superficie de contacto (3) y paredes de anclaje (5, 5’).	Un sector hueco (4) delimitado por asociación de la superficie	La zona interior 24 (Pág. 19, línea 3).



Ref. Expediente N° NC2021/0016457

	de contacto (3) con las paredes de anclaje (5,5') (...) (Reiv. 1).	
--	--	--

D1 es considerado como el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1, ya que divulga una traviesa de ferrocarril (1) para la fijación de al menos un par de rieles (2,2') de una red ferroviaria, la traviesa de ferrocarril (1) que comprende (...) (Reiv. 1).

La diferencia entre la invención definida entre la reivindicación 1 y la traviesa de ferrocarril divulgada en D1, consiste en que cada una de las paredes de anclaje 10 (5, 5') tiene al menos un orificio (6, 6') formado en las mismas que se extiende a lo largo de un eje longitudinal de la correspondiente pared de anclaje (5, 5').

El efecto que se logra al incluir específicamente cada una de las paredes de anclaje 10 (5, 5') con al menos un orificio (6, 6') formado en las mismas que se extiende a lo largo de un eje longitudinal de la correspondiente pared de anclaje (5, 5'), es reducir la cantidad de material empleado y hacer el ensamblaje de durmiente más liviano, sin afectar las propiedades mecánicas de los componentes.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: ¿cómo modificar la traviesa de ferrocarril divulgada en D1 para reducir la cantidad de material empleado y hacer el ensamblaje de durmiente más liviano?

Sin embargo, el incluir cada una de las paredes de anclaje 10 (5, 5') con al menos un orificio (6, 6') formado en las mismas que se extiende a lo largo de un eje longitudinal de la correspondiente pared de anclaje (5, 5') para reducir la cantidad de material empleado y hacer el ensamblaje de durmiente más liviano, ya está divulgado en D3 que se refiere a una variante de la traviesa de vía 1, en la que está configurada como perfil hueco cerrado. Esto da como resultado un cierto ahorro de material con sólo una ligera reducción de la rigidez. Mediante la cavidad formada 25 se mejoran aún más las propiedades de amortiguación del umbral de vía 1, ya que la elasticidad del umbral de vía 1 se ve influenciada positivamente por la cavidad 25 (Pág. 20, líneas 3 a 7).

En consecuencia, la persona normalmente versada en la materia estaría motivada a incluir una variante de la traviesa de vía 1, en la que está configurada como perfil hueco cerrado de D3 en la traviesa de ferrocarril de D1, para así llegar al objeto de la reivindicación 1. Por lo cual se considera obvia.

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicaciones 2 y 3: Traviesa de ferrocarril (1) según la reivindicación 2, caracterizada porque el primer material es preferentemente un material polimérico, más preferentemente polipropileno, y la capa intermedia (15) está fabricada preferentemente a partir de una composición de polipropileno con fibra de vidrio (Reiv. 3). Traviesa de ferrocarril (1) según la reivindicación 3, caracterizada porque la capa intermedia (15) está fabricada a partir de una composición de polipropileno con preferentemente del 5% al 40% en masa de fibra de vidrio, más preferentemente del 33% al 37% en masa de fibra de vidrio (Reiv. 4).
- Reivindicación 5: Estos bloques tienen la función principal de permitir la instalación de los tirafondos y la instalación de los dispositivos de fijación que fijan los carriles 2, 2' a la traviesa (Párr. 0142); una cavidad 24 (Párr. 0156); la cavidad 24 se extiende longitudinalmente a través del bloque de fijación (Figs. 21(a) y 21(b)).



Ref. Expediente N° NC2021/0016457

- Reivindicaciones 6 y 7: Traviesa de ferrocarril (1) según la reivindicación 2, caracterizada porque el primer material es preferentemente un material polimérico, más preferentemente polipropileno, y la capa intermedia (15) está fabricada preferentemente a partir de una composición de polipropileno con fibra de vidrio (Reiv. 3). Traviesa de ferrocarril (1) según la reivindicación 3, caracterizada porque la capa intermedia (15) está fabricada a partir de una composición de polipropileno con preferentemente del 5% al 40% en masa de fibra de vidrio, más preferentemente del 33% al 37% en masa de fibra de vidrio (Reiv. 4).
- Reivindicaciones 8 y 9: Los bloques de fijación 10 dispuestos debajo de cada uno de los rieles 2, 2', estando dichos bloques 10 configurados como bloques macizos y pueden ser de madera, material reciclado, hormigón, polietileno, polipropileno, pudiendo ser del mismo material utilizado en la fabricación de la traviesa 1, una composición de polipropileno con fibra de vidrio. En la realización preferida, los bloques de fijación 10 están hechos de polietileno (Párr. 0145).
- Reivindicación 10: Al menos se disponen bloques de fijación (10) o placas metálicas (22, 22') en porciones del sector hueco (4) opuestas al punto de disposición de los rieles sobre la superficie de contacto (3) (Reiv. 27); la cavidad 24 se extiende longitudinalmente a través del bloque de fijación (Figs. 21(a) y 21(b)).
- Reivindicación 11: Para la fijación de la traviesa 1 propuesta a los rieles 2, 2', se deben disponer bloques de fijación 10 en el sector hueco 4 de la traviesa 1. Estos bloques tienen la función principal de permitir la instalación de los tirafondos y la instalación de los dispositivos de fijación que fijan los carriles 2, 2' a la traviesa (Párr. 0142).
- Reivindicación 12: Traviesa de ferrocarril (1) según la reivindicación 2, caracterizada porque el primer material es preferentemente un material polimérico, más preferentemente polipropileno, y la capa intermedia (15) está fabricada preferentemente a partir de una composición de polipropileno con fibra de vidrio (Reiv. 3).
- Reivindicación 13: Traviesa de ferrocarril (1) según la reivindicación 3, caracterizada porque la capa intermedia (15) está fabricada a partir de una composición de polipropileno con preferentemente del 5% al 40% en masa de fibra de vidrio, más preferentemente del 33% al 37% en masa de fibra de vidrio (Reiv. 4).
- Reivindicación 14: Los bloques de fijación 10 dispuestos debajo de cada uno de los rieles 2, 2', estando dichos bloques 10 configurados como bloques macizos y pueden ser de madera, material reciclado, hormigón, polietileno, polipropileno, pudiendo ser del mismo material utilizado en la fabricación del durmiente 1, una composición de polipropileno con fibra de vidrio (Párr. 00145).

De igual manera, D3 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 4: Una variante de la traviesa de vía 1, en la que está configurada como perfil hueco cerrado. Esto da como resultado un cierto ahorro de material con sólo una ligera reducción de la rigidez. Mediante la cavidad formada 25 se mejoran aún más las propiedades de amortiguación del umbral de vía 1, ya que la elasticidad del umbral de vía 1 se ve influenciada positivamente por la cavidad 25 (Pág. 20, líneas 3 a 7).
- Reivindicación 5: La traviesa de vía 1 está formada por un elemento superior 4 y al menos dos elementos laterales 6 que sobresalen del elemento superior 4 en la misma dirección (Pág. 8, líneas 12 a 14); ambos elementos laterales 6, presentan en el extremo opuesto al elemento superior 4 al menos un elemento de anclaje 7 (Pág. 18, líneas 12 y 13); una zona interior 24 (Pág. 19, línea 3).
- Reivindicación 10: Los al menos dos carriles 31 están fijados a al menos dos traviesas de vía 1 (Pág. 10, líneas 10 y 11); una variante de la traviesa de vía 1, en la que está configurada como perfil hueco cerrado. Esto da como resultado un cierto ahorro de material con sólo una ligera reducción de la rigidez. Mediante la cavidad formada 25 se

Ref. Expediente N° NC2021/0016457

mejoran aún más las propiedades de amortiguación del umbral de vía 1, ya que la elasticidad del umbral de vía 1 se ve influenciada positivamente por la cavidad 25 (Pág. 20, líneas 3 a 7).

Las reivindicaciones dependientes 2 a 14 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporten nivel inventivo al durmiente ferroviario de la reivindicación 1, por lo cual se considera que carece de nivel inventivo.

Respuesta a los argumentos del solicitante

Respecto al nivel inventivo de la solicitud

En relacion a la anterioridad D1, el solicitante argumenta que: *"La técnica anterior citada no revela las características novedosas e inventivas ahora introducidas en las reivindicaciones independientes 1 y 10, especialmente la característica "el al menos un orificio está completamente dentro de, y limitado por, la pared de anclaje". Por el contrario, en D1, está totalmente expuesto en la superficie exterior de la pared de anclaje. Véanse los párrafos [110] y [111] de D1, en los que se lee: "La traviesa ferroviaria 1 propuesta comprende además una pluralidad de dientes de anclaje 12, estando dichos dientes de anclaje 12 dispuestos preferentemente en al menos una de las paredes de anclaje 5, 5'. Más concretamente, los dientes de anclaje 12 están dispuestos en la porción de las paredes de anclaje 5, 5' no adyacente al sector hueco 4, o aún, para una mejor comprensión, los dientes de anclaje 12 están dispuestos en las paredes exteriores de las paredes de anclaje 5, 5'." Además de la diferencia en la posición de al menos una abertura y de los dientes de anclaje 12, podemos destacar aún más la diferencia entre la funcionalidad de dichas características. Los dientes de anclaje 12 tienen como finalidad proporcionar un mayor anclaje de la traviesa 1 al balasto, permitiendo que el balasto penetre en cada uno de los dientes de anclaje 12. Por el contrario, al menos una abertura no está configurada para permitir que el balasto penetre en ella, ya que está totalmente dentro de la pared de anclaje y limitada por ella. Por lo tanto, D1 no menciona en absoluto dichas aberturas, y respetuosamente argumentamos que D3 no proporciona ninguna pista o sugerencia a este respecto para un técnico en la materia".*

Al respecto, la Oficina aclara que, dicha modificación se encuentra reclamada en el capítulo reivindicatorio incluido bajo radicado N° NC2025/0000325 del 15 de enero de 2025, la cual no fue aceptada para tramite por los motivos expuestos en la parte considerativa de la presente resolución. De igual forma, se puede evidenciar que, tal como lo expone el solicitante, el documento D1 no sugiere la característica: *"(...) teniendo cada una de las paredes de anclaje 10 (5, 5') al menos un orificio (6, 6') formado en las mismas que se extiende a lo largo de un eje longitudinal de la correspondiente pared de anclaje (5, 5') (...)"*, por lo cual, a pesar de no haber sido aceptada dicha modificación, el documento D1 no enseña o sugiere cómo la persona medianamente versada en la materia podría derivar de forma obvia las características de la reivindicación 1 presentada con el radicado N° NC2024/0004218 del 05 de abril de 2024.

Ahora bien, en lo referente al documento D3, el solicitante sostiene que: *"(...) D3 no menciona en absoluto que cada pared de anclaje tenga "al menos un orificio que se extiende por una altura parcial de la pared de anclaje a lo largo de un plano longitudinal de la pared de anclaje" y " en donde "el al menos un orificio está completamente dentro de, y limitado por, la pared de anclaje", tal como exigen las reivindicaciones independientes modificadas 1 y 12". En consecuencia, D3 no subsana las deficiencias*

Ref. Expediente N° NC2021/0016457

de D1, ya que D3 no incluye aberturas en las paredes de anclaje. Por lo tanto, argumentamos respetuosamente que la presente invención no es una derivación obvia de las enseñanzas de D1 y D3 (...).

En cuanto a esto, es importante resaltar que, el pliego reivindicatorio que contiene la modificación mencionada por el solicitante no fue aceptado para trámite, de tal forma que, las enseñanzas de la anterioridad D3 continúan siendo relevantes, ya que estas revelan: *Una variante de la traviesa de vía 1, en la que está configurada como perfil hueco cerrado. Esto da como resultado un cierto ahorro de material con sólo una ligera reducción de la rigidez. Mediante la cavidad formada 25 se mejoran aún más las propiedades de amortiguación del umbral de vía 1, ya que la elasticidad del umbral de vía 1 se ve influenciada positivamente por la cavidad 25 (Pág. 20, líneas 3 a 7), lo cual sugiere la disposición incluida en la característica: “(...) teniendo cada una de las paredes de anclaje 10 (5, 5’) al menos un orificio (6, 6’) formado en las mismas que se extiende a lo largo de un eje longitudinal de la correspondiente pared de anclaje (5, 5’), afectando así el nivel inventivo de la invención reclamada. Adicionalmente, dicha anterioridad enseña como: mediante una sección transversal según la invención con un elemento superior y al menos dos elementos laterales se consigue, a pesar de ahorrar material y peso, una alta rigidez a la flexión en dirección longitudinal del umbral de vía. Ventajosamente está previsto que el elemento superior y los elementos laterales estén fabricados de una sola pieza. Gracias a una producción especialmente eficiente, también se consigue un flujo de potencia mejorado dentro del umbral de la vía. No es necesario unir posteriormente los componentes individuales, por ejemplo, mediante pegado o atornillado (Pág. 2, líneas 27 a 35), siendo claro que una traviesa con un perfil hueco ya se encuentra divulgada en el estado de la técnica, y además, como dicha configuración no compromete la integridad de esta al reducir la cantidad de material empleado y hacer el ensamblaje de durmiente más liviano, sin afectar las propiedades mecánicas de los componentes. Dicho esto, no es posible establecer diferencias sustanciales de la materia reivindicada con respecto al estado de la técnica que permitan evidenciar un efecto técnico sorprendente, y, por tanto, sería obvio para la persona medianamente versada en la materia solucionar el problema técnico propuesto con base en las enseñanzas de los documentos D1 y D3, por lo cual no cumple con lo establecido en el artículo 18 de la Decisión 486 de 2000 respecto al nivel inventivo.*

Que el solicitante en el escrito radicado bajo el N° NC2021/0016457 el 08 de septiembre de 2023, solicitó la modificación del título a: “DURMIENTES FERROVIARIOS PARA LA FIJACIÓN DE RIELES Y ENSAMBLAJE DE ESTRUCTURA FERROVIARIA”, la cual no se acepta porque no divulga de forma suficiente el alcance de la materia reclamada. Teniendo en cuenta lo anterior, el título quedará de la siguiente manera: “DURMIENTES FERROVIARIOS CON UN BLOQUE DE SUJECCIÓN PARA LA FIJACIÓN DE RIELES Y ENSAMBLAJE DE ESTRUCTURA FERROVIARIA”.

Con fundamento en las anteriores consideraciones, la Superintendente de Industria y Comercio,

RESUELVE

ARTÍCULO 1: Denegar la patente de invención a la solicitud que entró en fase nacional en virtud del Tratado de Cooperación en Materia de Patentes (PCT), para la creación titulada:

“DURMIENTES FERROVIARIOS CON UN BLOQUE DE SUJECCIÓN PARA LA FIJACIÓN DE RIELES Y ENSAMBLAJE DE ESTRUCTURA FERROVIARIA”

Ref. Expediente N° NC2021/0016457

ARTÍCULO 2: Notificar el contenido de la presente resolución a BRASKEM S.A., advirtiéndole que contra ella procede el recurso de reposición, ante la Superintendente de Industria y Comercio, el cual podrá ser interpuesto en el momento de la notificación o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a ella.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., el 30 de julio de 2025

LA SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO,



Firmado digitalmente
por: CIELO ELAINNE
RUSINQUE URREGO
Fecha: 2025.07.30
12:01:38 COT
Razón: Validez jurídica.
Ubicación: Bogotá,
Colombia.