

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 10418 de 7 de julio de 2025

Ref. Expediente N° NC2022/0006924

Señores

Sebastián PIÑEROS CHAPARRO

TÍTULO DE LA SOLICITUD: “DISPOSITIVO DE ADAPTACIÓN PARA LA CONDUCCIÓN PARA PERSONAS EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD FÍSICA”

Como resultado del examen de patentabilidad realizado a la solicitud indicada en la referencia, atendiendo a lo consagrado en el artículo 45 de la Decisión 486 de 2000, se le comunica que esta Dirección ha encontrado que la materia objeto de solicitud no cumple con algunos requisitos establecidos en la Decisión, con fundamento en los siguientes aspectos:

1. Objeto de la invención

El problema planteado consiste en la necesidad de diseñar un dispositivo que permita la conducción de vehículos o automóviles a personas con discapacidad física en sus piernas, en donde el mecanismo cuente con medios mejorados de agarre a los pedales, con el fin de evitar deslizamientos de la superficie de sujeción mediante el aumento de fricción entre los mencionados pedales y la parte que se ensambla del dispositivo.

Para resolver dicho problema técnico, la solicitud en estudio plantea un dispositivo de adaptación para la conducción para personas en condición de discapacidad física, que comprende una primera barra con un primer extremo y un segundo extremo, el segundo extremo de la primera barra se conecta a una primera mordaza; y una segunda barra con un primer extremo y un segundo extremo, el segundo extremo está conectado a una segunda mordaza.

2. Reivindicaciones estudiadas

El presente estudio se basa en el capítulo reivindicatorio presentado el 25 de mayo de 2022.

3. De la solicitud de patente

3.1. Reivindicaciones

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 30 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina:

"Las reivindicaciones definirán la materia que se desea proteger mediante la patente. Deben ser claras y concisas y estar enteramente sustentadas por la descripción. (...)"

Esta oficina informa que, la reivindicación 2 presenta como característica técnica esencial de la invención ventajas técnicas, toda vez que no se define el mecanismo o medios que interactúan para permitir la extensión o graduación de la longitud de las barras, simplemente se indica que: *“la primera barra (1.2) y la segunda barra (2), tienen una longitud ajustable”*, aspectos que no son características o particularidades y en consecuencia, no se aceptan como características técnicas ya que no definen específicamente la estructura de la invención. Las reivindicaciones deben caracterizar un producto por su forma o constitución y las partes que lo componen, y el procedimiento

Oficio N° 10418 de 7 de julio de 2025

Ref. Expediente N° NC2022/0006924

por la secuencia de etapas técnicas que inciden sobre una materia que se encaminan a la obtención de una cosa o resultado.

Por otro lado, se informa que la reivindicación 10 no se encuentra numerada debidamente, esto se debe a que el número diez (10) que aparece al costado izquierdo de la segunda página del pliego reivindicatorio, corresponde al número de la línea o renglón de texto y no a la reivindicación, se sugiere numerar dicha reclamación.

En consecuencia, es necesario que allegue las aclaraciones o modificaciones correspondientes para dar cumplimiento a lo establecido en el citado artículo.

4. Determinación del Estado de la Técnica

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 25 de mayo de 2022, que corresponde a la fecha de presentación nacional.

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	US4788879	“Apparatus for hand operation of throttle and brake pedal, and methods of constructing and utilizing same”	6 de diciembre de 1988
D2	US5765442	“Portable pedal control device”	16 de junio de 1998

D1¹ divulga un aparato para la operación manual de pedales de acelerador y freno que incluye dos (2) varillas de longitud ajustable que tienen manijas en un extremo y dispositivos de acoplamiento de pedal de acelerador y freno en los otros extremos, dichas varillas se mantienen juntas mediante un soporte de anclaje en estrecha proximidad, de tal manera que el usuario del aparato puede manipular los pedales de freno y acelerador con una mano. (Resumen).

D2² divulga un dispositivo portátil de control de pedal para personas con discapacidad que permite controlar los frenos y el acelerador de un vehículo. Uno de estos dispositivos se fija al pedal del freno y otro similar al del acelerador. El dispositivo incluye: (a) un eje o cuerpo alargado, (b) garras opuestas en el extremo inferior del eje, (c) una palanca para mover una de las garras entre las posiciones abierta y cerrada, y (d) un resorte para mantener la garra móvil en su posición cerrada. (Resumen).

5. 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.

5.1. 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 (NC2022/0006924 del 25 de mayo de 2022) refiere a: “Un dispositivo (1) de adaptación para la conducción

¹https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?I=0&ND=3&adjacent=true&locale=en_EP&FT=D&date=19881206&CC=US&NR=4788879A&KC=A

²



Oficio N° 10418 de 7 de julio de 2025

Ref. Expediente N° NC2022/0006924

(...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
Un dispositivo (1) de adaptación para la conducción para personas en condición de discapacidad física, que comprende:	Un aparato mediante el cual el usuario puede operar con una mano el acelerador y el pedal de freno de un automóvil convencional. (Reiv. 1).	Un dispositivo de control portátil para fijar al pedal de un vehículo y permitir el control manual del pedal por parte de una persona discapacitada. (Reiv. 1).
Una primera barra (1.2) con un primer extremo y un segundo extremo, el segundo extremo de la primera barra (1.2) se conecta a una primera mordaza (1.1).	(b) una primera varilla de freno con extremos superior e inferior, con dicho mango fijado al extremo superior. (Reiv. 1).	Un cuerpo tubular alargado con extremos superior e inferior. (Reiv. 1)
Una segunda barra (2.2) con un primer extremo y un segundo extremo, el segundo extremo está conectado a una segunda mordaza (2.1).	(g) una primera varilla del acelerador que tiene extremos superior e inferior que se acoplan de forma operativa y deslizante con dicho soporte de anclaje de la varilla del acelerador. (Reiv. 1).	No menciona.
Un elemento de agarre (3) con una perforación, conectado en el primer extremo de la segunda barra (2.2), donde dicho elemento de agarre (3) está configurado para ser sujetado por un usuario.	e) un segundo medio, unido operativamente al extremo inferior de dicha segunda varilla de freno, para acoplarse operativamente con dicho pedal de freno de dicho automóvil. (Reiv. 1). (...) Cabe destacar que la primera varilla del acelerador 11 tiene en su extremo superior una manija de control para el pulgar 9. (Col. 3, líneas 30 a 35).	(b) una primera y una segunda garra opuestas, fijadas al extremo inferior de dicho cuerpo. (Reiv. 1). Las garras opuestas en el extremo inferior del dispositivo son operadas por el usuario sujetando el extremo superior del dispositivo. (Col. 2, líneas 10 a 15).
Donde la primera mordaza (1.1) y la segunda mordaza (2.1) comprenden una superficie interna de sujeción dentada, y están configurada para disponerse en un pedal de un vehículo.	(...) una tira de material adhesivo 27 que envuelve parcialmente el pedal de freno 8, a título ilustrativo, y se sujeta en un extremo mediante un conector tipo remache 24. El material adhesivo 27 sujeta la abrazadera de bola 25 al pedal de freno 8 mediante la adhesión a la segunda tira de material adhesivo 29. (Col. 4, líneas 5 a 15). No menciona mordaza con superficie dentada.	La figura 2, parcialmente en corte, muestra que las garras fijas están ubicadas en lados opuestos del brazo del pedal de freno 41. Esta disposición es conveniente porque, cuando las garras están cerradas, el dispositivo de control no se desliza del pedal de freno durante el uso normal. (Col. 3, líneas 45 a 50).
Donde el primer extremo de la primera barra (1.2) atraviesa la perforación del elemento de agarre (3).	(a) dicho cuarto medio incluye además un segundo medio en forma de pasador para fijar de forma móvil el extremo inferior de la segunda varilla del acelerador al segundo soporte móvil. (Reiv. 5).	El mecanismo de palanca 14 se extiende hacia abajo a través de la cavidad interior del eje tubular 12 hasta un punto accesible en la ranura alargada 12B, donde el extremo inferior de la palanca 14 se fija al collarín 17 (mediante el pasador 17A que atraviesa el collarín 17, la ranura 12B y también el extremo inferior de la palanca 14).

D1 es considerado como el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1, ya que divulga un aparato para la operación manual de pedales de acelerador y freno que incluye dos (2) varillas de longitud ajustable que tienen manijas en un extremo y dispositivos de acoplamiento de pedal de acelerador y freno en los otros extremos, dichas varillas se mantienen juntas mediante un soporte de anclaje en estrecha



Oficio N° 10418 de 7 de julio de 2025

Ref. Expediente N° NC2022/0006924

proximidad, de tal manera que el usuario del aparato puede manipular los pedales de freno y acelerador con una mano. (Resumen).

La diferencia entre la invención definida entre la reivindicación 1 y el aparato divulgado en D1, consiste en que la primera mordaza y la segunda mordaza comprenden una superficie interna de sujeción dentada, y están configurada para disponerse en un pedal de un vehículo.

El efecto que se logra al incluir específicamente que la primera mordaza y la segunda mordaza comprenden una superficie interna de sujeción dentada, y están configuradas para disponerse en un pedal de un vehículo es que mejora el agarre de sujeción entre las superficies de la mordaza del dispositivo y los pedales de un vehículo evitando movimientos no deseados, deslizamientos entre las superficies y posibles desprendimientos del aparato.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: ¿cómo modificar el aparato divulgado en D1 para mejorar el agarre de sujeción entre las superficies de la mordaza del dispositivo y los pedales de un vehículo en aras de evitar deslizamientos o desprendimientos del aparato durante su uso?

Sin embargo, el incluir la primera mordaza y la segunda mordaza comprenden una superficie interna de sujeción dentada, y están configurada para disponerse en un pedal de un vehículo para mejorar el agarre de sujeción entre las superficies de la mordaza del dispositivo y los pedales de un vehículo., ya está divulgado en D2 que consiste en un dispositivo de sujeción de pedal que comprende garras fijas están ubicadas en lados opuestos del brazo del pedal de freno 41. Esta disposición es conveniente porque, cuando las garras están cerradas, el dispositivo de control no se desliza del pedal de freno durante el uso normal. Adicionalmente, es de conocimiento del técnico medio la superficie dentada, en la medida que se encuentra ampliamente divulgado en el estado de la técnica, y no solo en el campo industrial de la presente solicitud, la disposición de superficies con mecanizados especiales, moleteados, superficies dentadas o cualquier otra irregularidad, que mejore la fricción entre dos superficies sujetas a presión. (Col. 3, líneas 45 a 50).

En consecuencia, la persona normalmente versada en la materia estaría motivada a incluir tanto las características mencionadas previamente del documento D2 como el conocimiento de un técnico medio en mecanizados y superficies rugosas para aumentar la fricción de dos superficies que entran en contacto y evitar el deslizamiento, en el aparato 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:

- Reivindicación 2: El usuario del aparato del solicitante, sentado en el asiento del conductor de un automóvil convencional, ajusta la longitud de las varillas de freno, de modo que el segundo mecanismo accione el pedal del freno a una longitud que permita

Oficio N° 10418 de 7 de julio de 2025

Ref. Expediente N° NC2022/0006924

al usuario un agarre cómodo en la mano. A continuación, el usuario ajusta la longitud de las varillas de acelerador de modo que se acoplen al pedal del acelerador a una longitud que permita al pulgar accionar el segundo mango cómodamente. Así, el usuario del aparato del solicitante puede accionar los pedales del acelerador y del freno de un automóvil convencional con una sola mano y el aparato del solicitante. (Col. 2, líneas 40 a 50). Ver fig. 1, muestra medios para el ajuste de la longitud del aparato.

- Reivindicación 3: Cabe destacar que la primera varilla del acelerador 11 tiene en su extremo superior una manija de control para el pulgar 9. Como se puede observar, el soporte de anclaje 10 de la varilla del acelerador mantiene las primeras varillas de control del freno 5 y del acelerador 11 muy cerca una de la otra, permitiendo así al usuario, sin ser visto, de la invención 1 sujetar la manija 4 con una mano y operar la primera varilla del acelerador 11 con el pulgar de la misma mano. De esta manera, al presionar la manija 4, el automóvil puede frenarse. Dado que la primera varilla de control del acelerador 11 se desliza en la abertura del soporte de anclaje 10, la presión ejercida por el usuario sobre la manija 4 no afectará el pedal del acelerador 14. Además, el usuario puede accionar el pedal del acelerador 14 simplemente controlando la presión que aplica con el pulgar sobre la manija 9. (Col. 3, líneas 30 a 45).
- Reivindicación 4: La figura 1 muestra los elementos esenciales de la invención 1, que incluyen un mango 4, unido a una primera varilla de control de freno 5, sustancialmente recta, que se acopla telescópicamente a una segunda varilla de control de freno 6. La posición relativa de la primera varilla de control de freno 5 con respecto a la segunda varilla de control de freno 6 se fija mediante un primer clip elástico 17. El extremo inferior de la segunda varilla de control de freno 6 tiene fijado un primer soporte 7 para accionar el pedal de freno 8. Como se puede observar, la primera varilla de control de freno 5, cerca de su fijación al mango 4, tiene fijado un soporte de anclaje 10 para la varilla del acelerador. (Col. 3, líneas 10 a 20).
- Reivindicaciones 5 y 6: El extremo inferior de la segunda varilla de control de freno 6 tiene fijado un primer soporte 7 para accionar el pedal de freno 8. Como se puede observar, la primera varilla de control de freno 5, cerca de su fijación al mango 4, tiene fijado un soporte de anclaje 10 para la varilla del acelerador. (Col. 3, líneas 10 a 20).
- Reivindicaciones 7 a 9: Además, esta figura muestra una tira de material adhesivo 27 que envuelve parcialmente el pedal de freno 8, a título ilustrativo, y se sujeta en un extremo mediante un conector tipo remache 24. El material adhesivo 27 sujeta la abrazadera de bola 25 al pedal de freno 8 mediante la adhesión a la segunda tira de material adhesivo 29. Asimismo, esta figura muestra una tercera extensión de barra 23, una abrazadera de bola 25 y una abrazadera de retención 28. Otro conector tipo remache 26 fija el otro lado de la placa de retención 28 y un extremo de la segunda tira de material adhesivo 29. (Col. 4, líneas 5 a 20).
- Reivindicación 10: El extremo inferior de la segunda varilla de control de freno 6 tiene fijado un primer soporte 7 para accionar el pedal de freno 8. Como se puede observar, la primera varilla de control de freno 5, cerca de su fijación al mango 4, tiene fijado un

Oficio N° 10418 de 7 de julio de 2025

Ref. Expediente N° NC2022/0006924

soporte de anclaje 10 para la varilla del acelerador. Este soporte 10 tiene una abertura que se acopla deslizantemente, es decir, permite el paso de la primera varilla de control de acelerador 11. (Col. 3, líneas 5 a 20).

De igual manera, D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 2: El mecanismo de palanca 14 incluye un extremo superior fijado al collarín 15 mediante un pasador 15A que atraviesa el collarín 15 y la ranura alargada 12A cerca del extremo superior del eje 12. El mecanismo de palanca 14 se extiende hacia abajo a través de la cavidad interior del eje tubular 12 hasta un punto accesible en la ranura alargada 12B. (Col. 2, líneas 60 a 65).
- Reivindicación 3: El mecanismo de palanca 14 se extiende hacia abajo a través de la cavidad interior del eje tubular 12 hasta un punto accesible en la ranura alargada 12B, donde el extremo inferior de la palanca 14 se fija al collarín 17 (mediante el pasador 17A que atraviesa el collarín 17, la ranura 12B y también el extremo inferior de la palanca 14). Un resorte o mecanismo de polarización 16, situado dentro del eje 12, polariza el collarín 17 hacia el extremo inferior del eje 12 (es decir, alejándolo del extremo superior del eje 12 y del mango 13). (Col. 2, líneas 60 a 65).
- Reivindicaciones 4 y 5: El mecanismo de garra 30 comprende preferiblemente un par de garras 30A y 30B, separadas entre sí, del mismo tamaño y forma, y montadas pivotantemente en sus extremos superiores al soporte 18, situado en el extremo inferior del eje 12, mediante el pasador o perno 19. Las garras 30A y 30B incluyen un extremo libre vuelto hacia arriba, como se muestra. (Col. 3, líneas 5 a 10).
- Reivindicación 5: El mecanismo de garra 20 también comprende preferiblemente un par de garras 20A y 20B, separadas entre sí, del mismo tamaño y forma, con extremos libres que sobresalen hacia abajo. Estas garras se fijan al soporte 18 en una posición fija. El perno 19 puede utilizarse para esta función en cada garra 20A y 20B. En otras palabras, un perno 19 cumple una doble función: sujetar las garras 30A y 20A a un lado del soporte 18. Otro perno 19 similar sujeta las garras 30B y 20B al otro lado del soporte 18. (Col. 3, líneas 10 a 20).
- Reivindicaciones 6 a 10: Estas garras se fijan al soporte 18 en una posición fija. El perno 19 puede utilizarse para esta función en cada garra 20A y 20B. En otras palabras, un perno 19 cumple una doble función: sujetar las garras 30A y 20A a un lado del soporte 18. Otro perno 19 similar sujeta las garras 30B y 20B al otro lado del soporte 18. (Col. 3, líneas 15 a 20).

Las reivindicaciones dependientes 2 a 10 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporte nivel inventivo al producto de la reivindicación 1, por lo cual se considera que carece de nivel inventivo.

6. Conclusión

Los requisitos de Patentabilidad de la presente solicitud están afectados así:

Oficio N° 10418 de 7 de julio de 2025

Ref. Expediente N° NC2022/0006924

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	US4788879	1 a 10	Nivel inventivo
D2	US5765442	1 a 10	Nivel inventivo

En cumplimiento del artículo 45 de la Decisión 486 de 2000, se le indica que debe dar respuesta dentro del término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de notificación de la presente comunicación. En caso de no dar respuesta al presente requerimiento, o si a pesar de la respuesta subsistieran los impedimentos para la concesión, se denegará la patente.

Si como respuesta a este requerimiento, el solicitante modifica el capítulo reivindicatorio, deberá observar las instrucciones contenidas en el numeral 1.2.2.1.1., del Capítulo Primero del Título X de la Circular Única de esta Superintendencia. De igual forma, deberá tener presente que de conformidad con el literal a) del numeral 1.2.2.5.1. de la norma ibidem, será necesario acreditar el pago de la tasa por concepto de modificación a solicitudes en trámites, de conformidad con el valor establecido en la resolución de tasas vigentes.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el numeral 6.2 del Capítulo Sexto del Título I de la Circular Única, informándoles que contra el mismo no procede recurso alguno en actuación administrativa.



Sandra Isabel Calderon Rodriguez
DIRECTORA DE NUEVAS CREACIONES

Oficio N° 10418 de 7 de julio de 2025

Ref. Expediente N° NC2022/0006924

INFORME DE BÚSQUEDA
EXAMEN DE PATENTABILIDAD

Solicitud No. NC2022/0006924		Examen de patentabilidad							
		1°	X	2°	--	3°	--	Revoca	--
Fecha de determinación estado de la técnica (DD/MM/AÑO) 25/05/2022				Prioridad		Presentación			
				--		X			
Solicitante Sebastián PIÑEROS CHAPARRO									
Reivindicaciones que no son objeto de búsqueda por:									
Art. 14	--	Art. 15	--	Art. 20	--	Art. 25 (Falta de unidad de invención)		--	

CRITERIOS DE BÚSQUEDA	
Reivindicaciones objeto de búsqueda	1 a 10
Palabras clave utilizadas	Disabled, handicapped, drive, rod, stick, arm, pedal, clamp, button, friction, toothed, brake, accelerator.
Clasificaciones utilizadas para la búsqueda	CIP: B60W 30/18, G05G 11/00, G05G 1/48, G05G 1/487

DOCUMENTOS CONSIDERADOS RELEVANTES (Documentos patente, Literatura no patente (LNP): Artículos, catálogos, etc.)					
Informes de búsqueda / Bases de datos consultadas	N° de solicitud de patente / N° de patente / Autor LNP ⁽¹⁾	Fecha de Publicación /Presentación (DD/MM/AAAA)	Reivindicaciones /Secuencias afectadas	Citas relevantes del estado de la técnica	Categoría del documento citado ⁽²⁾
SIPI	NC2017/0011351	09/02/2018	--	--	A
Patbase	US4788879	06/12/1988	1 a 10	Reiv. 1, 5, Col. 1 a 4	Y
	US5765442	16/06/1998	1 a 10	Reiv. 1, Col. 2 a 4	Y
	US3850048	26/11/1974	--	--	A
Orbit	JP2006176095	06/07/2006	--	--	A
	US2008269015	30/10/2008	--	--	A
	US2016052390	25/02/2016	--	--	A
Espacenet	US2010122599	20/05/2010	--	--	A
	US2016052390	25/02/2016	--	--	A
	US2007068306	29/09/2007	--	--	A
Googlepatent	US2016200325	14/07/2016	--	--	A
	GB2017604	10/10/1979	--	--	A
	US2953036	20/09/1960	--	--	A

(1) Cita completa literatura no patente (LNP)

Apellido, A. A. (Fecha). Título del artículo. *Nombre de la revista. Volumen* (Número), pp-pp.

O

Apellido, A. A. (Fecha). Título del artículo. Nombre de la revista. Recuperado de <http://xxxxxxx>.

(2) Categorías de documentos citados

"A" Documento que define el estado general de la técnica no considerado como particularmente relevante.

"E" Solicitud de patente o patente anterior pero publicada en la fecha de presentación internacional o en fecha posterior.

"L" Documento citado para llamar la atención sobre, por ejemplo, dudas acerca de una reivindicación de prioridad o para determinar la fecha de publicación de otra cita, siempre van acompañados de una explicación, por la cual se citan.

"O" Documento del tipo actas de conferencia, este tipo de documentos siempre estará acompañado por otra letra que indique la pertinencia del documento, por ejemplo, OX, OY o bien OA.

"P" Documento publicado antes de la fecha de presentación internacional, pero con posterioridad a la fecha de prioridad reivindicada.

"T" Documento publicado en fecha posterior a la de presentación o la de prioridad de la solicitud internacional y no entra en conflicto con dicha solicitud, pero puede ser útil para la mejor comprensión del principio o teoría en que se basa la invención, o para demostrar que el razonamiento o los hechos en los que se basa dicha invención son incorrectos.

"X" Documento particularmente relevante; la invención reivindicada no puede considerarse nueva o que implique una actividad inventiva por referencia al documento aisladamente considerado.

"Y" Documento particularmente relevante; la invención reivindicada no puede considerarse que implique una actividad inventiva cuando el documento se asocia a otro u otros documentos de la misma naturaleza, cuya combinación resulta evidente para un experto en la materia.

Fecha del reporte de búsqueda: (01/07/2025)

Página 8 de 8

Señor ciudadano, para hacer seguimiento a su solicitud, la entidad le ofrece los siguientes canales: Teléfono en Bogotá: 601 592 04 00 - Línea gratuita a nivel nacional: 01 8000 910 165 - Dirección: carrera 13 #27-00 piso 3, Bogotá D.C., Colombia - Teléfono: 601 587 00 00 - www.sic.gov.co - e-mail: contactenos@sic.gov.co

Nuestro aporte es fundamental, al usar menos papel contribuimos con el medio ambiente