INGRID SOGAMOSO REPRESENTANTE

Bogotá. DC, agosto de 2024

Doctor,
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
Cámara de Representantes
República de Colombia

Asunto: Radicación proyecto de Ley

Respetado señor secretario de esta corporación,

Con fundamento en el artículo 150 y 151 de la Constitución Política de Colombia y los artículos 139 y 140 de la Ley 5ta de 1992, así como del artículo 147 de la Ley 5ta de 1992 en materia de requisitos constitucionales para la presentación de iniciativas legislativas por parte de los congresistas de la República de Colombia, presento ante su honrosa dependencia, el presente **PROYECTO DE LEY POR MEDIO DEL CUAL SE GENERAN INCENTIVOS A LA MOBILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**

Cordialmente,

INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la cámara
Autora

PROYECTO DE LEY N°_____ POR MEDIO DEL CUAL SE GENERAN INCENTIVOS A LA MOBILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

El Congreso de la República

Decreta

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto determinar unos incentivos respectos de la compra de tiquetes aéreos para la población en condición de discapacidad, por medio de un descuento sobre la tarifa del tiquete aéreo adquirido para trayectos nacionales, conforme a sus derechos, una mayor inclusión, calidad de vida y bienestar en su movilidad por el territorio colombiano.

Artículo 2°. Beneficiarios. Son beneficiarios de la presente ley las personas en condición de discapacidad, definida por el artículo 2° en su literal 1° de la ley 1618 de 2013 que requieran trasladarse con acompañante y/o que su limitación física les impida movilidad completa o parcial.

Artículo 3°. Reducción de tarifas de los tiquetes aéreos en destinos nacionales. A la tarifa final incluyendo impuestos del tiquete aéreo para todos los destinos nacionales se le descontará un porcentaje equivalente al 30% y hasta el 50% para las personas en condición de discapacidad de acuerdo con la severidad de esta, para lo cual, las aerolíneas comerciales que cubren rutas nacionales otorgarán el beneficio en la liquidación del tiquete aéreo con un límite de viajes de hasta seis (6) tiquetes por año independientemente de la temporada. El descuento no es acumulable con otras ofertas y es intransferible.

Parágrafo. En caso de que el beneficiario requiera viajar con acompañante se le extenderá el beneficio de esta ley en un porcentaje de descuento para el precio final del tiquete aéreo del 20%.

Artículo 4°. Focalización. Para la focalización del beneficio de que trata la presente ley, el gobierno nacional a través del Ministerio de Salud y Protección Social, La Aeronáutica Civil y el Consejo Nacional de Discapacidad coordinarán el diseño de los criterios que se tendrán en cuenta para la asignación del porcentaje de

descuento de acuerdo con la severidad de la discapacidad, los cuales serán debidamente publicados y de obligatorio cumplimiento por parte de las aerolíneas comerciales.

Parágrafo. Las aerolíneas comerciales deberán implementar una casilla o medio idóneo para la asignación del descuento en sus plataformas de compra, así como la activación de usuario como persona en condición de discapacidad para el registro de este.

Artículo 5°. Validez de la Información como Beneficiario. Los beneficiarios deben estar debidamente identificados en el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad – RLCPD, la acreditación de su condición en las aerolíneas comerciales se hará por única vez durante su registro en la plataforma de la aerolínea y será cotejable con la información del RLCPD.

Parágrafo. Cualquier acto que conlleve al registro de información falsa por parte de los usuarios o administradores de la plataforma de compra de tiquetes aéreos, acarreará sanción pecuniaria de diez (10) SMMLV a favor de la nación. Para sus efectos el Gobierno Nacional ordenará el procedimiento idóneo.

Artículo 6°. Las aerolíneas comerciales garantizarán el debido cumplimiento en la expedición del tiquete aéreo, así como el descuento ofrecido al usuario final, en caso de penalidades se debe mantener el descuento sobre el precio final incluyendo la penalización.

Parágrafo. En ningún momento el precio final del tiquete aéreo debe ser aumentado arbitrariamente o bajo criterios de dominio de mercado que pueda desmejorar la posición de las personas en condición de discapacidad. Se ofrecerá con base en la tarifa competitiva de la hora, fecha y condiciones de vuelo.

Artículo 8°. Ningún beneficiario podrá usar su condición especial como una forma dominante para adquirir otros beneficios adicionales. Deberá cumplir con las condiciones de respeto y tolerancia con la tripulación y personal encargado de su traslado durante el tiempo de vuelo so pena de perder el beneficio de que trata esta ley.

Artículo 9°. Perdida de Beneficio. Se perderá el beneficio de que trata esta ley por la ocurrencia de eventos donde el beneficiario incurra en información falsa, actos violentos y/o que afecten la integridad de las personas, tripulación y/o personal de vuelo. Para lo cual la aerolínea comunicará a la entidad competente para que esta proceda en el retiro de la base de datos del usuario hasta nueva solicitud un año después.

Parágrafo. El gobierno nacional establecerá el procedimiento y competencia.

Artículo 10°. El gobierno nacional definirá el reconocimiento que será otorgado anualmente a las aerolíneas comerciales que hayan demostrado compromiso con la inclusión de población en condición de discapacidad con el fin de incentivar su labor socialmente responsable.

Artículo 11°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga aquellas que le sean contrarias

Cordialmente,

INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO Representante a la cámara Autora	Fernando D Niño Mendoza
Willis	Andres Montes
Julio Roberto Salazar P	

INGRID SOGAMOSO REPRESENTANTE

INGRID SOGAMOSO REPRESENTANTE

1. OBJETO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de ley tiene por objeto determinar unos incentivos respectos de la compra de tiquetes aéreos para la población en condición de discapacidad, ofreciéndoles una tasa de descuento sobre la tarifa del tiquete aéreo adquirido para trayectos nacionales e internacionales, de acuerdo con los derechos de esta población, su inclusión y mejora en el acceso a servicios de transporte.

2. JUSTIFICACIÓN

2.1. Generalidades sobre la forma de comprender el contexto de aplicación de la ley.

Las personas en condición de discapacidad son parte de una población que de acuerdo con las leyes 1346 de 2009 y 1618 de 2013 se reconocen a través de sus derechos, garantías y priorización a nivel nacional respecto del acceso a los bienes y servicios, así como del conjunto de políticas orientadas a la mejora en la calidad de vida de estos colombianos, que dadas sus limitaciones merecen mejores alternativas e incentivos para facilitar su convivencia, interacción social y movilidad.

La accesibilidad en el transporte aéreo es un tema crítico que impacta significativamente la calidad de vida de las personas con discapacidad. Asegurar un acceso equitativo y sin barreras a los servicios de transporte aéreo no solo es un imperativo ético, sino también una necesidad económica y social que se ha debatido en otras iniciativas legislativas no solo de Colombia sino por ejemplo en países homólogos como Perú, Ecuador y Panamá. Algunos de los enfoques desde los cuales se puede promover una política de acceso a mejores condiciones de transporte aéreo para esta población se derivan de:

A) **La convergencia hacia mejores prácticas en el trato de esta población**.

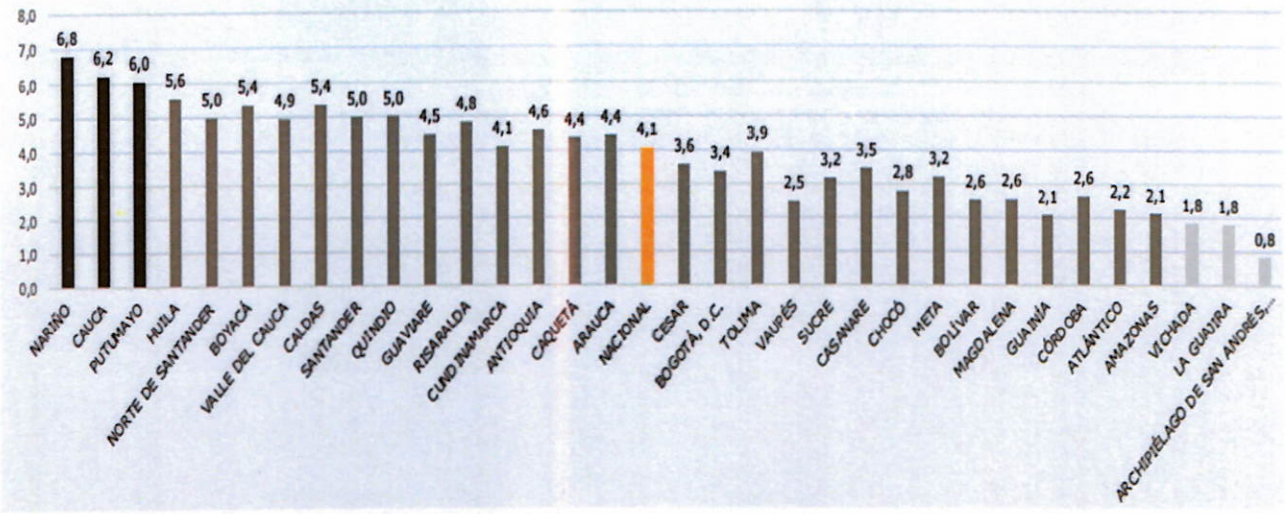
La población discapacitada en una alta proporción pertenece a estratos socioeconómicos vulnerables cuya formación de ingresos no es constante, carecen de un empleo formal y se enfrentan a múltiples barreras de acceso respecto de las actividades diarias que desempeñaría una persona en su condición normal.

Lo anterior lleva a la exclusión en la provisión de ciertos servicios, en este sentido, el uso que hacen para trasladarse usando el medio aéreo les implica altos costes, no necesariamente se movilizan en temporadas de turismo, lo hacen también por motivos médicos para recibir algún tratamiento o procedimiento programado, también los pueden hacer para estancias cortas por motivos personales entre otros. Lo cierto es, que al comprar la cantidad de viajes de una persona que no está en condición de discapacidad que una que sí, la relación de horas viaje/ asientos ocupados varia significativamente.

Se han mejorado significativamente las condiciones de acceso, trato y reconocimiento de los derechos de esta población, garantizando procedimientos y atención al usuario con criterios y estándares altos, sin embargo, continua siendo un grupo que requiere atención respecto a los mecanismos de acceso a la oferta de servicios en transporte, para nuestro caso, el transporte aéreo es un sector que viene haciendo mejoras constantes que además ha garantizado el enfoque diferencial en la planificación de sus vuelos, una rebaja en las tarifas representa un reto para las aerolíneas pero la proporción de viajeros no es significativamente alta como para enfrentar disposiciones de mercado que puedan afectar el negocio propiamente dicho.

De acuerdo con la encuesta de calidad de vida (ECV) del DANE, en el país hay 3.134.037 personas en condición de discapacidad de las cuales 1.784.372 reporta niveles severos de esta condición, ahora bien, para el Misterio de Salud, la población en condiciones de incapacidad se reconoce a través de: enfermedad general y eventos desafortunados que impidieron la condición sensorial, motora y mental con normalidad. A 2020 reportaron 1.319.049 personas.

Gráfico 1. Porcentaje de personas en condición de discapacidad 1 o 2 por departamentos 2020.



Fuente: Panorama Gral. de la discapacidad en Colombia Dane. 2020

De acuerdo con la clasificación que hace el Washington Group on Disability Statistics, los niveles de clasificación 1 y 2 están dispuestos para: sin dificultad o menor dificultad y alguna dificultad, aunque los niveles 3 y 4 se dejan a personas con mucha dificultad y aquellas que definitivamente no pueden ejercer ninguna actividad. En lo que respecta a esta iniciativa legislativa, no nos referimos a un grado específico de discapacidad por cuanto esto es una competencia que desarrolla la institución idónea dentro del gobierno nacional, para el caso concreto de esta iniciativa consideramos a la población discapacitada como aquella que tiene alguna dificultad para ejercer sus actividades diarias.

Siendo así, se observa de acuerdo con el gráfico 1, que los departamentos donde se concentra una mayor población en condición de discapacidad de grados 1 y 2 corresponden a Nariño (6,8%), Cauca (6,2%) y Putumayo (6.0%), promedio nacional (4,1%). La actividad que más se le dificulta a las personas con discapacidad es caminar, correr o saltar; Pensar, memorizar; Percibir la luz o distinguir objetos; hablar y comunicarse; desplazarse entre otros.

Ahora bien, de acuerdo con el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad – RLCPD, de los 1.319.049 Personas con

Discapacidad identificadas y localizadas, Bogotá (18,3%) Antioquia (13,8%), Huila (5,1%) Santander (4,7%), y Cali (4,2%) son las entidades territoriales con mayor número de personas con discapacidad cifra que equivale al 2,6% de la población total nacional.

Tabla 1. Personas con Discapacidad registradas en el RLCPD, afiliadas al SGSSS Según Entidad Territorial.

Entidad Territorial	PcD afiliadas en Salud	PcD RLCPD	% PcD en el RLCPD asegurades en salud
Huila	55.209	67.856	81,4%
Antioquia	143.624	181.711	79,0%
Bolívar	22.918	29.129	78,7%
Quindío	19.379	24.696	78,5%
Nariño	40.346	51.515	78,3%
Barranquilla	16.024	20.513	78,1%
Valle del cauca	38.577	49.423	78,1%
Boyacá	28.215	36.277	77,8%
Cauca	22.237	28.635	77,7%
No definido	2.195	2.841	77,3%
Cundinamarca	36.616	47.429	77,2%
Bogotá, D.C.	186.377	241.613	77,1%
Cali	42.724	55.454	77,0%
Risaralda	24.102	31.330	76,9%
Total Nacional	**1.013.107**	**1.319.049**	**76,8%**
Caldas	22.136	28.907	76,6%
Santander	47.044	61.457	76,5%
Magdalena	17.936	23.596	76,0%
Buenaventura	1.831	2.409	76,0%
Norte de Santander	23.375	30.836	75,8%
Tolima	29.678	39.337	75,4%
Sucre	26.662	35.445	75,2%
La guajira	6.772	9.022	75,1%

Santa marta	12.394	16.616	74,6%
Cesar	26.572	35.678	74,5%
Casanare	10.328	13.889	74,4%
Guaviare	1.146	1.542	74,3%
Caquetá	8.976	12.111	74,1%
San Andrés	1.153	1.560	73,9%
Putumayo	8.055	10.899	73,9%
Riohacha	4.288	5.866	73,1%
Córdoba	23.145	31.726	73,0%
Arauca	5.411	7.490	72,2%
Tumaco	3.292	4.569	72,1%
Atlántico	13.630	18.971	71,8%
Cartagena	12.276	17.259	71,1%
Chocó	3.790	5.349	70,9%
Barrancabermeja	5.844	8.427	69,3%
Meta	15.873	23.031	68,9%
Vichada	683	996	68,6%
Vaupés	443	675	65,6%
Guainía	356	574	62,0%
Amazonas	1.475	2.390	61,7%

Fuente: MSPS. RLCPD, RUAF. Agosto 2020

En suma, la población registrada y debidamente localizada como discapacitada representa el 2,6% de la población total del país, es un grupo que tiene diferentes niveles de afectación bien sea físicas, sensoriales o mentales de su cuerpo, a su vez, participan en un pequeña proporción de la actividad productiva y el coste implícito de mantener su calidad de vida puede ser mas elevado que el de una persona que goza de todos los sentidos, sin embargo es una población que en varios aspectos se encuentra desatendida, no solo a nivel de ingreso u oportunidad laboral, sino a través de las formas como acceden a servicios a nivel nacional en todas sus formas: transporte, alimentación, turismo, movilidad urbana, espacio público, sistema tecnológicos entre otros.

Hemos dado un paso significativo reconociendo sus derechos, pero no prestando servicios a esta población; *para la IATA (, se refiere a la condición actual de prestación de servicios de transporte aéreo a la población discapacitada a través de la solución en torno a la Necesidad de armonizar la legislación sobre discapacidad. Las diferentes legislaciones sobre discapacidad en todo el mundo causan confusión*

a los pasajeros con discapacidad, dificultades para las aerolíneas y posibles problemas de seguridad. No existe una definición universal de pasajero con discapacidad ni un consenso sobre los niveles mínimos de servicio que deben esperar al volar[1]

B) Efectos en el mercado aéreo por diferenciación de tarifas.

En Colombia no hay una norma expresa que determine diferenciación de tarifas para la población en condición de discapacidad, de acuerdo a que normas que afecten directamente una posición de mercado puede ir en contravía de la Constitución Política o pueden causar desmejora sistemática en la provisión de oferta para servicios determinados, así que una norma que afecte directamente el funcionamiento de un mercado específicamente en cuanto a su estructura puede ir en contravía de los preceptos económicos que buscan eficiencia, proyección y cobertura de la oferta en un periodo determinado. Así las cosas, los estudios en la materia que se han podido aproximar desde el punto de vista microeconómico parten de las condiciones de mercado iniciales que pueden cambiar a acuerdo con comportamientos del consumidor desde su elección hasta su restricción presupuestaria.

En la misma medida, los mercados tienden a generar respuestas de ajuste cuando existen cambios en la base tarifaria o en la formación de precios dadas una condiciones de elección y utilidad derivadas del gusto del consumidor, ahora bien, para que un mercado tenga condiciones mínimas de funcionamiento se requiere eliminar la información asimétrica y reducir al mínimo el ruido sobre la determinación del volumen de oferta en una industria competitiva, esto es, sin presencia de comportamientos que ejerzan poder de mercado.

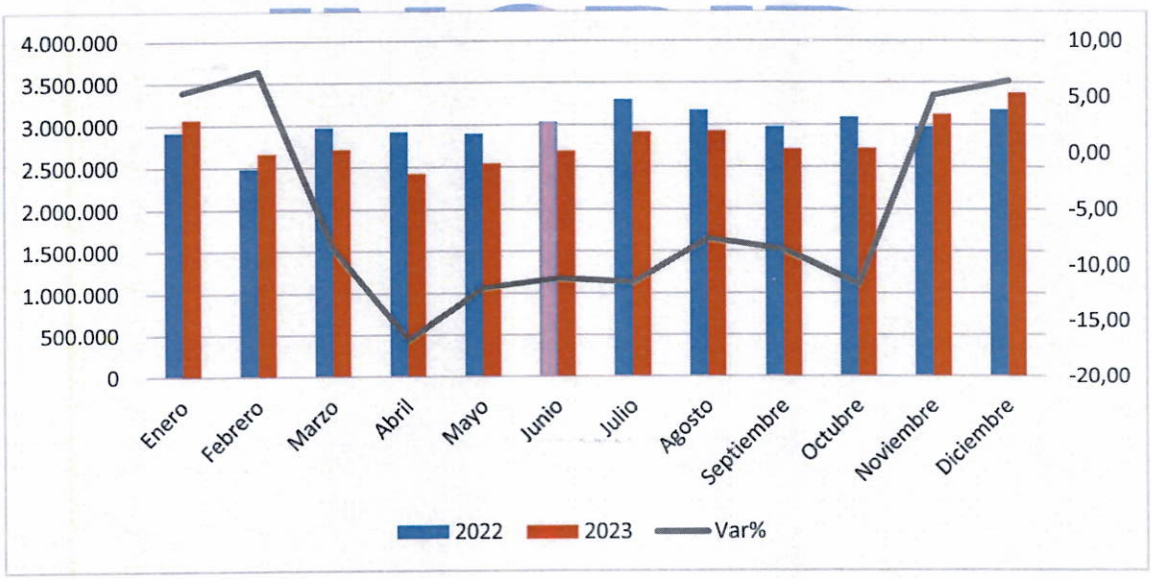
En la actualidad la mejor forma para que un mercado pueda funcionar en condiciones de competencia proviene de la libertad de fijación de precios con poca o nula participación de mecanismos de control de tarifas, esto por cuanto la transferencia de los costos se distribuye en la tarifa final, con ello, el conjunto de

[1] https://www.iata.org/en/programs/passenger/accessibility/

oferentes pueden ser más receptivo en las señales de precios de acuerdo con las opciones dadas al comprador, así por ejemplo, la distribución de la tarifa final con base en acomodación, equipaje, tipo de silla, y alguna preferencias que se suman de acuerdo con las posibilidades de pago del comprador.

En términos agregados el comportamiento de la demanda sitúa la cantidad de pasajeros a bordo en destinos nacionales en 33. 961.075 para 2023, en 2022 la cifra fue de 35.926.137, en total entre pasajeros a bordo nacionales e internacionales se tiene que 2023 cerró con 53.553.950. del lado de la oferta, a nivel nacional se ofertaron 41.297.490 sillas en 2023, mientras que a nivel internacional se ofertaron 23.591.663 sillas, el promedio mensual a nivel nacional se ubicó en 3,4 millones de sillas mientras que para destinos internacionales fue de 1,96 millones de sillas.

Gráfico 2. Pasajeros a bordo nacional 2022 – 2023 consolidado



Fuente: Gráfico con base en datos Aeronáutica Civil

El transporte aéreo en destinos nacionales ha tendido a un crecimiento sostenido desde la liberalización de las tarifas y la migración hacia modelos de bajo costo que permiten ampliar la oferta de acuerdo con aspectos diferenciadores de las aerolíneas, sin embargo, también ha presentado un reto respecto del comportamiento del mercado a nivel agregado, esto es la competencia entre aerolíneas y el poder de mercado que ostentan.

De acuerdo con lo anterior, uno de los mercado mas complejos como lo es el de transporte aéreo no solo define sus características de mercado a través de tarifas, sino que ha migrado en la diversificación de la oferta por medio de los estímulos a otros productos como la ubicación de la silla, la provisión de alimentos durante el vuelo, la prestación de comodidades adicionales como el uso de pantallas o la disponibilidad de conectividad por wifi, lo que ha mejorado la dinámica de ventas en un trayecto determinado.

Ahora bien, el efecto de dar incentivos en la tarifa a la población discapacitada no representa un riesgo elevado para el sector debido principalmente que el 2,6% del total de la población no demanda viajes frecuentes a destinos nacionales ni internacionales que amerite vuelos vendidos en su totalidad con tarifas diferenciales. Por el contrario, la mayor parte de esta población lo hace por motivos médicos, familiares y en algunas ocasiones por ocio o turismo en lo que sí radica el uso de este medio de transporte es en el bienestar que se logra al acceder a un sistema seguro, eficiente, cómodo y rápido que conecte sus destinos.

Hoy en día volar no debería representar un servicio de lujo sobre todo en destinos nacionales, volar es una forma eficiente de llegar a un destino en un espacio de tiempo menor y con mayor nivel de seguridad y bienestar, de ahí que en los últimos 10 años, la calidad de los viajes a través de vuelos nacionales ha ido en aumento, proveyendo mejores tarifas en un esquema competitivo para los consumidores, por lo tanto el sector de transporte aéreo representa un fuente significativa en la demanda por servicios, que ha venido creciendo sostenidamente a pesar que los ciclos económicos afectan su función de ingresos cuando la demanda baja estrepitosamente y los destinos turísticos tienen recorte de visitantes, parcialmente cubierto por viajeros internacionales.

3. **Incentivo a la tarifa para vuelos nacionales en población con Discapacidad**

La ley 1618 de 2013 que garantiza el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad define en su artículo 2° literal 1. ***Personas con y/o en situación de discapacidad:*** *Aquellas personas que tengan deficiencias físicas, mentales,*

intelectuales o sensoriales a mediano y largo plazo que, al interactuar con diversas barreras incluyendo las actitudinales, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

Y en su literal 2. ***Inclusión social:*** *Es un proceso que asegura que todas las personas tengan las mismas oportunidades, y la posibilidad real y efectiva de acceder, participar, relacionarse y disfrutar de un bien, servicio o ambiente, junto con los demás ciudadanos, sin ninguna limitación o restricción por motivo de discapacidad, mediante acciones concretas que ayuden a mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad.*

De lo anterior en este proyecto de ley se desprende la necesidad de propiciar herramientas que sirvan a la inclusión de esta población en otros escenarios como el del uso de un servicio que tienen unas características especiales, cuyos precios varían significativamente y cuya importancia radica en el bienestar que ofrece a sus usuarios, en tal sentido el proyecto de ley busca la aplicación de un incentivo en el precio final del tiquete de vuelo para destinos nacionales a esta población, de la mano del gobierno nacional quien coordinará la forma como se pueda organizar en torno a la legislación nacional un mayor grado de bienestar a la población con discapacidad.

Se necesita que en el marco de la política pública para la población con discapacidad existan herramientas para eliminar barreras de acceso a bienes y servicios en las condiciones de concurrencia de los usuarios que no tienen discapacidades. En este sentido la tarifa final del tiquete puede incentivar el uso de este sistema de transporte sin afectar gravemente su estructura, en su lugar, concurre al mejoramiento de un grupo poblacional que dadas sus características no se encuentra en igualdad de condiciones y por el contrario mantiene barreras de acceso que limitan so movilidad por el territorio nacional al tiempo que desestimulan la capacidad de visitar destinos que por su diversidad cultural aportan a su calidad de vida. Tener una discapacidad física, mental o sensorial es una forma de vivir la vida diferente al resto de la población, en condiciones de exclusión aun cuando

cumplir con los acuerdos internacionales sobre derechos de la población se ha convertido en una obligación impostergable para las naciones.

El artículo 20 de la ley 1346 de 2009 en su literal (a) condiciona a *Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible;*

Bajo este mandato expreso por la convención sobre derechos humanos sobre la población con discapacidad se deprende también las distintas formas de apoyo a esta población desde el espectro de la movilidad personal a que tienen derecho, así, concurrir en el acceso y la prestación del servicio a un costo asequible se convierte en un incentivo universal para que se adapten nuevas perspectivas de mercado asociadas con el bienestar social de quienes están en condición de desigualdad o vulnerabilidad frente al resto de la población. En este sentido el bienestar general prima sobre el particular por cuanto genera dinámicas que favorecen la calidad de vida de una población específica, identificada y localizada, por lo tanto, propende y se dirige en la misma línea el hecho de generar un incentivo en menor tarifa para acceder al servicio de transporte aéreo, lo cual no significa otorgar beneficios más allá de lo plausible en términos de equilibrio del mercado.

Actualmente las aerolíneas son libres para diseñar beneficios, promociones, descuentos y cualquier alternativa que atraiga consumidores y mejore la competitividad de esta en el mercado, sin embargo no hay obligación alguna que se interese específicamente por un grupo determinado de población, en este sentido, la legislación nacional a tratado de buscar consensos que eliminen de un lado barreras de participación en el mercado, con lo cual dio libertad a la fijación de precios en los tiquetes aéreos y a su vez ha buscado la forma de armonizar las normas aeronáuticas con la forma de operación eficiente del sistema en su conjunto. Respecto a la intervención en precios, no es una buena medida que satisfaga el equilibrio del mercado por cuanto se traduce en el incremento sustancial de la tarifa dados unos costes de la cadena de valor en la prestación del servicio, por lo que la iniciativa no trata de incluir regulación directa sobre la fijación de precios.

No existe en el momento un modelo de incentivo en el precio de los tiquetes aéreos a la población en condición de discapacidad más allá de los beneficios generales que puedan otorgar las aerolíneas, tampoco hay una norma expresa que así lo determine y no se encuentran evidencias de intervención que así lo confirmen, por el contrario, el precio está sujeto al modelo por el cual se aplican las diferentes tarifas dentro del proceso administrativo que implementan las aerolíneas.

De tal forma que lo que se desarrolla en el texto de articulado presentado en esta iniciativa comprende un elemento dentro de la estructura del mercado que busca satisfacer una condición de bienestar para una población particular.

4. **Impacto fiscal.**

El proyecto de ley no genera ninguna erogación a las cuentas fiscales del gobierno nacional ni crea costos adicionales que puedan afectar el equilibrio presupuestario o el funcionamiento adecuado de la hacienda pública, por tanto, se encuentra dentro de los límites del Marco Fiscal de Mediano Plazo y se limita a expresar una condición deseable dados unos medios posibles para generar bienestar en la población, sin requerir ningún tipo de transferencia.

Cordialmente,

INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO Representante a la cámara Autora	Romulo Rivas Mendoza
Wills	Andres Montes

Julio Roberto Salazar P.	

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 28 de agosto del año 2024
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley 297 Acto Legislativo _____
No. _____ Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: H.R Ingrid
Sogamoso

SECRETARIO GENERAL