

Respuesta a Requerimientos

1	Datos del Solicitante				
Nombre:		MARGARITA CASTELLANOS ABONDANO	Dirección Electrónica:		sic@castellanosyco.co
Dirección:		CALLE 94A 7A 09	Domicilio/País de constitución:		COLOMBIA - BOGOTA D.C. - BOGOTA D.C.
Identificación:					
☒ CEDULA DE CIUDADANIA			☐ CEDULA DE EXTRANJERIA		
☐ EMPRESA EXTRANJERA			☐ NIT		
☐ PASAPORTE					
Número:		39779654-			
2	Dato de la Creación				
Identificación de la Creación		No. de Certificado	Vigencia	No. de Expediente	Tipo Trámite

METODO DE FRENADO PARA UN SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, CONTROL DE FRENO PARA LA EJECUCION DEL METODO DE FRENADO, Y SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CON UN CONTROL DE FRENO		000000		15290858	PCT-PATENTE DE INVENCION CAPITULOS I Y II
3	Texto de la Comunicación	Se anexa memorial de respuesta al oficio de forma No. 314, así como un nuevo pliego reivindicatorio conformado por 15 reivindicaciones y la traducción al idioma español del IPRP.			
4	Anexos				
☒ Anexos					

Señor
Director de la Dirección de Nuevas Creaciones
Superintendencia de Industria y Comercio
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
E. S. D.

Re.: Expediente No. **15 290858**
Solicitud de Patente PCT entrada en Fase Nacional, para:
“MÉTODO DE FRENADO PARA UN SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, CONTROL DE FRENO PARA LA EJECUCIÓN DEL MÉTODO DE FRENADO, Y SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CON UN CONTROL DE FRENO”
Solicitantes: **INVENTIO AG**

RESPUESTA A EXAMEN DE FORMA

Yo, **MARGARITA CASTELLANOS ABONDANO**, mayor de edad, identificada y domiciliada como aparece al pie de mi firma, obrando en mi calidad de apoderada de la sociedad solicitante del asunto citado en la referencia, en atención a su oficio No. **10547** notificado el **26 de enero de 2016**, atentamente me permito dar respuesta al mismo de la siguiente manera:

1. Traducción del IPRP

El examinador ha solicitado que se presente la traducción al idioma español del Reporte Preliminar Internacional de Patentabilidad.

Por favor encontrar la traducción del documento IPRP al idioma español adjunto a este memorial.

2. Modificación a las Reivindicaciones

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 34 de la Decisión 486 y en vista de las observaciones realizadas por el examinador, se presenta en esta oportunidad un nuevo pliego reivindicatorio conformado por 15 reivindicaciones, en donde se han realizado las siguientes modificaciones:

- En esta oportunidad, el pliego reivindicatorio no contiene expresiones opcionales tales como “preferentemente”.
- De igual manera, la expresión “menor que” no se incluye en esta oportunidad.

En vista de lo anterior, específicamente, la nueva reivindicación 6 recita que la velocidad rotacional predefinida del eje de transmisión (10) es entre 0 y 2 revoluciones por segundo.

Entretanto, se incluyó una nueva reivindicación (7) la cual reclama la modalidad preferente de la reivindicación 5.

- La antigua reivindicación 15 no se incluye en esta oportunidad. No obstante, los elementos caracterizante de dicha reivindicación ahora se incluyen en la nueva reivindicación 15 (antigua reivindicación 14), de tal manera que el sistema de transporte de pasajeros (1) sea caracterizado a través de elementos estructurales que lo componen.

Se solicita atentamente tener en cuenta este nuevo pliego reivindicatorio para el análisis de patentabilidad, toda vez que no implica una ampliación de la materia inicialmente solicitada y además permite superar las objeciones comunicadas por el examinador.

3. Claridad del pliego reivindicatorio

Tal como se indica arriba, el pliego reivindicatorio ha sido modificado para que resulte más claro y conciso. No obstante, se solicita atentamente tener en cuenta que las antiguas reivindicaciones 8 a 13 (nuevas reivindicaciones 9 a 14) mantienen las denominadas características funcionales, no solo con el fin de darle claridad a la reivindicación, sino que adicionalmente porque representan el ajuste técnico de las reivindicación, lo que conlleva a que sean entendidas como características técnicas del control de freno (3).

4. Conclusión

Teniendo en cuenta las modificaciones introducidas en esta oportunidad y los argumentos que se presentan, es posible establecer que las reivindicaciones cumplen con los requerimientos de la Decisión 486.

En consecuencia, se solicita atentamente continuar su trámite y ordenar su publicación.

5. Anexos

- Nuevo pliego reivindicatorio conformado por quince (15) reivindicaciones.
- Traducción del IPRP al idioma español.

Señor Director,



Margarita Castellanos Abondano
C.C. No. **39.779.654** de Bogotá
T.P.A. No. **70.819** del C.S.J.
Calle 94A No. 7A-09 - Bogotá, D.C.
Teléfono: 7560770

Bogotá, D.C.
MCA/lt
P4239
RESPUESTA EXAMEN DE FORMA

REIVINDICACIONES MODIFICADAS CON LA RESPUESTA AL EXAMEN DE FORMA
OFICIO 314 – EXPEDIENTE NO. 15 290858

1. Método de frenado para un sistema de transporte de pasajeros (1), el cual se configura como un elevador, escalera eléctrica, o banda en movimiento, en donde, con la ocurrencia de un problema técnico en el sistema de transporte de pasajeros (1), por medio de una señal de activación, se activa un freno de servicio (15) del sistema de transporte de pasajeros (1) y se inicia un freno de emergencia, **caracterizado porque**, adicional a la activación del freno de servicio (15), la señal de activación se alimenta directamente a un control de freno (3) del sistema de transporte de pasajeros (1), y porque, como resultado de la señal de activación transmitida, por medio del control de freno (3) una máquina de accionamiento (9) del sistema de transporte de pasajeros (1) se cambia en un modo de operación de freno de motor, y porque la máquina de accionamiento (9) únicamente se cambia a un estado de frenado libre de torque cuando se ha detectado y se ha transmitido al control de freno (3) un efecto de frenado del freno de servicio (15) en los componentes en movimiento (4, 5, 6, 7, 10, 22) del sistema de transporte de pasajeros (1).
2. Método de frenado de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado porque el modo de operación de freno de motor se lleva a cabo controlado en potencia y controlado en velocidad rotacional, en donde el control de freno (3) regula una potencia de frenado (P_A) de la máquina de accionamiento (9) a un límite máximo permitido de potencia de frenado (P_{Amax}) y la potencia de frenado (P_A) durante el frenado únicamente cae por debajo del límite permitido de potencia de frenado (P_{Amax}) si una desaceleración rotación de la máquina de accionamiento (9) supera una desaceleración rotacional máxima permitida.
3. Método de frenado de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizado porque, para el propósito de determinar la potencia de frenado momentaria (P_A) de la máquina de accionamiento (9), se mide y se transmite continua o secuencialmente al control de freno (3) un torque de frenado de la máquina de accionamiento (9).
4. Método de frenado de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque, con la ocurrencia de la señal de activación, la activación del freno de servicio (15) se retrasa por un periodo de tiempo de retraso (t_v).
5. Método de frenado de acuerdo con la reivindicación 4, caracterizado porque el final del periodo de retraso (t_v), y por lo tanto la activación del freno de servicio (15), se lleva a

cabo al alcanzar una velocidad rotacional predefinida del eje de transmisión (10) de la máquina de accionamiento (9).

6. Método de frenado de acuerdo con la reivindicación 5, caracterizado porque la velocidad rotacional predefinida del eje de transmisión (10) es entre 0 y 2 revoluciones por segundo.

7. Método de frenado de acuerdo con la reivindicación 5, caracterizado porque la velocidad rotacional predefinida del eje de transmisión (10) es entre 0.5 y 1 revoluciones por segundo.

8. Método de frenado de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 6, caracterizado porque, por lo menos seguida la ocurrencia de la señal de activación, por medio de un dispositivo de seguridad (33) se monitorea una capacidad funcional de la máquina de accionamiento (9), y/o por lo menos un dispositivo relevante (11) del sistema de transporte de pasajeros (1) que es relevante para una capacidad funcional de la máquina de accionamiento (9).

9. Control de freno (3) para ejecutar el método de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 7 en un sistema de transporte de pasajeros (1), por lo cual, con la ocurrencia de un problema técnico en el sistema de transporte de pasajeros (1), por medio de una señal de activación se activa un freno de servicio (15) del sistema de transporte de pasajeros (1) y se inicia una parada de emergencia, **caracterizado porque**, por lo menos durante un tiempo de cambio requerido del freno de servicio (15), el control de freno (3) cambia una máquina de accionamiento (9) del sistema de transporte de pasajeros (1) en un modo de operación de freno de motor y, tan pronto como se detecta un efecto de frenado del freno de servicio (15), cambia la máquina de accionamiento (9) en un estado de frenado libre de torque.

10. Control de freno (3) de acuerdo con la reivindicación 8, caracterizado porque se puede registrar un efecto de frenado del freno de servicio (15) mediante una medición y análisis de por lo menos un parámetro de operación de la máquina de accionamiento (9) y porque este parámetro de operación es un torque de la máquina de accionamiento (9), y/o la energía eléctrica, o corriente y voltaje, que se genera por la máquina de accionamiento (9).

11. Control de freno (3) de acuerdo con la reivindicación 8 o 9, caracterizado porque, con la ocurrencia de la señal de activación, se retrasa la activación del freno de servicio (15) por un periodo de tiempo de retraso (t_v).
12. Control de freno (3) de acuerdo con la reivindicación 10, caracterizado porque el periodo de tiempo de retraso (t_v) se predefine en forma fija o el final del periodo de tiempo de retraso (t_v) se predefine al alcanzar una velocidad rotacional predefinida del eje de transmisión (10) de la máquina de accionamiento (9).
13. Control de freno (3) de acuerdo con una de las reivindicaciones 8 a 11, caracterizado porque un dispositivo de seguridad (33) está provisto y porque, por lo menos después de la ocurrencia de la señal de activación, por medio del dispositivo de seguridad (33) la capacidad funcional de la máquina de accionamiento (9), y/o por lo menos un dispositivo (11) del sistema del transporte de pasajeros (1) que es relevante para la capacidad funcional de la máquina de accionamiento, se monitorea.
14. Control de freno (3) de acuerdo con la reivindicación 12, caracterizado porque el dispositivo de seguridad (33) se configura para terminar inmediatamente el periodo de tiempo de desaceleración (t_v) y activa el freno de servicio (15) cuando el dispositivo de seguridad (33) registra por lo menos un funcionamiento defectuoso de la máquina de accionamiento (9) o un funcionamiento defectuoso del equipo (11, 12, 35) que es relevante para la capacidad funcional de la máquina de accionamiento (9).
15. Sistema de transporte de pasajeros (1), el cual se configura como un elevador, escalera eléctrica, o banda en movimiento, con un freno de control (3) caracterizado porque se suministra un convertor de frecuencia capaz de recuperación (11), el cual suministra un suministro de potencia para la máquina de accionamiento (9), y porque, por medio del convertor de frecuencia capaz de recuperación (11), el control de freno (3) cambia la máquina de accionamiento (9), y porque el convertor de frecuencia (11) recupera por lo menos parte de la energía eléctrica que se genera por la máquina de accionamiento (9) en el modo de operación de freno de motor.

**TRATADO SOBRE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN
MATERIA DE PATENTES
PCT**

INFORME PRELIMINAR INTERNACIONAL SOBRE PATENTIBILIDAD

(Capítulo II del Tratado sobre la cooperación internacional en materia de patentes)

Archivo de referencia del solicitante o del agente IP2056WO	PARA ACCIÓN POSTERIOR ver forma PCT/IPEA/416	
Solicitud internacional No. PCT/EP2014/061098	Fecha de presentación internacional (día/mes/año) 28.05.2014	Fecha de prioridad (día/mes/año) 13.06.2013
Clasificación Internacional de Patente (IPC) o Clasificación Nacional e IPC B66B29/00		
Solicitante INVENTIO AG		

1. Este informe es el informe de examen preliminar internacional, el cual fue creado por la agencia responsable de la autoridad preliminar internacional en virtud del artículo 35 presentada, y se transmite al solicitante de acuerdo al artículo 36.
2. Este INFORME consiste en un total de 7 hojas incluyendo esta caratula.
3. Adicionalmente este informe está acompañado de ANEXOS que comprenden:
 - a. ☐ (Se envía al solicitante y a la oficina internacional) un total de ____ hojas; estas han de ser:
☐ Hojas de la descripción, las reivindicaciones y/o dibujos que han sido modificados, y/o las hojas que contienen rectificaciones autorizadas por esta Autoridad, siempre y cuando dichas hojas hubieran sido reemplazadas o canceladas, así como cualquier escrito de

acompañamiento (véase Regla 46.5, 66.8, 70.16, 91.2 y la Sección 607 de las Instrucciones Administrativas.)

- ☐ Hojas con correcciones no tomadas en cuenta por esta administración, ya que a la fecha en que esta Administración comenzó a elaborar este informe no estaban disponibles, así como los escritos de acompañamiento (Reglas 66.4 bis, 70.2(e), 70.16 y 91.2).
 - ☐ Hojas de reemplazo y cualquier escrito de acompañamiento que esta Administración considera que, o bien contienen una modificación que va más allá de lo divulgado en la solicitud internacional tal como fue presentada originalmente, o bien las hojas no se acompañaron de un escrito indicando la base de la modificación en la solicitud como y como se presentó, según indica el numeral 4 del Cuadro No. I y el Cuadro Suplementario (véase Regla 70.16 b).
- b. ☐ (Enviados únicamente a la Oficina Internacional) un total de (indique el tipo y el número del soportes(es) electrónico(s)) _____, que contiene la lista de secuencias, en la forma del Anexo C/ST.25 del texto presentado, como se indica en el Cuadro Suplementario relacionado con la lista de secuencias (Ver párrafo 3bis del Anexo C de las Instrucciones Administrativas)

4. Este informe contiene indicaciones relacionadas con los siguientes items:

- | | | |
|-------------------------------------|----------------|--|
| ☒ | Cuadro No. I | Base del informe |
| ☐ | Cuadro No. II | Prioridad |
| ☐ | Cuadro No. III | No formulación de opinión con respecto a la novedad, nivel inventivo y aplicación industrial |
| ☐ | Cuadro No. IV | Carencia de unidad de la invención |
| ☒ | Cuadro No. V | Declaración motivada según artículo 35(2) con relación a la novedad, la actividad inventiva y la aplicación industrial; citas y explicaciones en apoyo de esta declaración |
| ☐ | Cuadro No. VI | Ciertos documentos citados |

☐ Cuadro No. VII Ciertas irregularidades en la solicitud internacional ☐ Cuadro No. VIII Observaciones sobre la solicitud internacional	
Fecha de presentación de la solicitud	Fecha de finalización del informe
Nombre y dirección de correo de la Administración encargada del examen internacional preliminar	Funcionario autorizado Número Telefónico

(Hoja siguiente)

INFORME DE EXAMEN PRELIMINAR INTERNACIONAL

Solicitud internacional
PCT/EP2014/061098

Cuadro No I. Base del informe

1. Por lo que respecta al **idioma**, este informe se ha establecido sobre la base:
 - ☒ De la solicitud internacional en el idioma el cual se presentó
 - ☐ De una traducción del idioma original al siguiente idioma, que es el de una traducción proporcionada a los fines de:
 - ☐ Búsqueda internacional (según reglas 12.3.a) Y 23.1.b))
 - ☐ Publicación de la solicitud internacional (según Regla 12.4.a))
 - ☐ Examen preliminar internacional (según Reglas 55.2.a) y/o 55.3.a)
2. Por lo que respecta a los **componentes** de la solicitud internacional, esta opinión se ha establecido sobre la base de *(las hojas de reemplazo que hayan sido enviadas a la Oficina Receptora en respuesta a un requerimiento según el Artículo 14 se las denomina en este informe como “inicialmente presentadas” y no se anexan al informe):*

☐ La solicitud internacional como fue originalmente presentada

☒ Descripción
Páginas 1-18 en el presentado originalmente

☒ Reivindicaciones
Páginas 1-15 en el presentado originalmente

☒ Los dibujos
Páginas 1/2 – 2/2 en el presentado originalmente

☐ Una lista de secuencias – Ver Cuadro Suplementario relativo a la lista de secuencias

3. ☐ Las modificaciones ha ocasionado la anulación de:

- ☐ La descripción, páginas
- ☐ Las reivindicaciones, páginas
- ☐ Los dibujos, hojas/figuras
- ☐ La lista de secuencias (*precisar*)

4. ☐ Esta opinión se ha establecido como si (alguna de) las modificaciones listadas más abajo no se hubieran realizado ya que, o bien se considera que van más allá de la divulgación de la invención tal como fue presentada, o bien no como se indica en el Cuadro Suplementario (Regla 70.2.c) y c-bis)).

- ☐ La descripción, páginas
- ☐ Las reivindicaciones, páginas
- ☐ Los dibujos, hojas/figuras
- ☐ La lista de secuencias (*precisar*)

5. ☐ Esta opinión se ha establecido:

☐ Tomando en consideración **la rectificación de un error evidente** autorizado por o notificado a esta Administración según la Regla 91 (Reglas 66.1 (d-*bis*) y 70.2.e))

☐ Sin tomar consideración la **rectificación de un error evidente** autorizado por o notificado a esta Administración según la Regla 91 (Reglas 66.4*bis* y 70.2.e))

6. En relación a los principales resultados de búsqueda (reglas 66.1*bis* y 7.2(e))

☒ Una búsqueda fue realizada por esta autoridad el **28.04.2015**

☐ Documentos relevantes adicionales fueron encontrados durante la búsqueda.

7. ☐ El(los) informe(es) de búsqueda internacional suplementado(s) emitido(s) por la(s) Administración(es) han sido recibido(s) y tomado(s) en consideración para establecer esta opinión (Regla 45*bis*.8(b)y(c))

**Si el ítem 5 aplica, algunas o todas estas hojas deben ser marcadas como "sustituyentes"*

(Hoja siguiente)

INFORME DE EXAMEN PRELIMINAR INTERNACIONAL

Solicitud internacional
PCT/EP2014/061098

Cuadro No. V Declaración motivada según artículo 35(2) con relación a la novedad, la actividad inventiva y la aplicación industrial; citas y explicaciones en apoyo de esta declaración

1. Declaración

Novedad (N)

Sí: Reivindicaciones 1-15

No: Reivindicaciones

Actividad Inventiva (AI)	Si: Reivindicaciones <u>1-15</u> No: Reivindicaciones
--------------------------	--

Aplicación industrial	Si: Reivindicaciones <u>1-15</u> No: Reivindicaciones
-----------------------	--

2. Citas y explicaciones (Regla 70.7)

La referencia se hace a los siguientes documentos

- D1 WO 2012/049357 AI (KONE CORP [FI]; KATTAINEN ARI [FI]; HOVI ANTTI [FI]) de 19 de abril de 2012 (2012-04-19)
- D2 JP H04 286587 A (MITSUBISHI ELECTRIC CORP) del 12 de octubre de 1992 (12/10/1992)
- D3 EP 1 323 662 AI (INVENTIO AG [CH]) 2 de julio de 2003 (2003-07-02)
- D4 EP 1 323 661 AI (INVENTIO AG [CH]) 2 de julio de 2003 (2003-07-02)

1 La presente solicitud cumple los requisitos del artículo 33(1) del PCT. Las razones son las siguientes:

1.1 Usando la redacción de la reivindicación 1, el documento da a conocer (las referencias entre paréntesis se refieren a dicho documento):

Un método de frenado para un sistema de transporte de pasajeros, que está diseñado como un ascensor, escalera mecánica o banda móvil (véase, por ejemplo, la página 1, líneas 6 a 12 de la descripción), en el que, tras la aparición de un problema técnico en el sistema de transporte de pasajeros, un freno de servicio (1) del sistema de transporte de pasajeros es activado por medios de movimiento de una señal de activación (29) y una parada de

emergencia se inicia (véase, por ejemplo, la página 12, líneas 10-14 de la descripción, y la figura 2),

donde,

además de la activación del freno de servicio (1), la señal de activación se suministra directamente a un control de freno del sistema de transporte de pasajeros de tal manera que, sobre la base de la señal de activación de transmisión (29), un motor primario (9) del sistema de transporte de pasajeros es accionado en un modo de funcionamiento de freno del motor mediante el control del freno (13) (véase, por ejemplo, página 12, líneas 2-9).

1.2 Por lo tanto, el objeto de la reivindicación independiente 1 difiere del documento D1 (las referencias entre paréntesis se aplican a la presente solicitud) en el que el control de freno (3) conmuta el motor primario (9) en un estado que está libre de frenado torque sólo cuando un efecto de frenado del freno de servicio (15) ha sido detectado en los componentes (4, 5, 6, 7, 10, 22) del sistema de transporte de pasajeros (1) que se mueve y se ha transmitido para el control del freno (3).

En consecuencia, el objeto de la reivindicación 1 es novedoso (PCT artículo 33 (2)).

1.3 Por lo tanto, el problema abordado por la presente invención se puede considerar la de la obtención de una distancia de frenado que es tan corto como sea posible en caso de una parada de emergencia de un sistema de transporte de pasajeros, mientras que proporciona a un usuario del sistema de transporte de pasajeros con un predeterminado confort de marcha a pesar de la parada de emergencia.

Este problema se resuelve mediante las características distintivas de la reivindicación independiente 1 (véase el punto 1.2 anterior).

1.4 Ni el documento D1 ni ningún otro documento citado en el informe de búsqueda da a conocer las características distintivas incluidas en la reivindicación independiente 1.

El Documento D1 describe un método de frenado, en el apagado del motor principal se lleva a cabo de una manera dependiente solamente del tiempo (véase, por ejemplo, la página 13, líneas 3-21 de la descripción). El documento D1 afirma explícitamente que también es posible que el efecto de frenado no comience hasta que el motor principal que se haya desconectado, debe estar retrasando las circunstancias presentadas (véase la página 13, líneas 7-13 de la descripción). El documento D1 acepta explícitamente esta desventaja e indica que es despreciable. Como resultado de una larga demora en el acoplamiento del freno, exactamente por el tipo de situación, puede ocurrir que la materia objeto de la presente invención es capaz de evitar de manera efectiva la detección del efecto de frenado. Por lo tanto, el documento D1 se aleja de la materia objeto de la invención.

El documento D2 tampoco da a conocer una detección del efecto de frenado del freno de servicio. El freno de servicio se activa sobre la base de un corte de corriente detectado, con el motor principal, del mismo modo, usando el frenado regenerativo durante un intervalo de tiempo de una duración mínima predeterminada.

Además, a diferencia de la materia objeto de la invención de la presente solicitud, el documento D3 tampoco revela una detección del efecto de frenado del freno de servicio. El documento D3 da a conocer que la desconexión del motor principal depende meramente de la velocidad (véase el párrafo [0015] de la descripción). El documento D3 define como el punto de parada como el criterio apagado. Por lo tanto, el documento D3 está alejado de la materia objeto de la invención.

Por último, el documento D4 tampoco describe el objeto de la invención, puesto que D4 no contiene ninguna referencia a una detección del efecto de frenado del freno de servicio. Documento D4 da a conocer un efecto de frenado en el que, cuando se aplica el freno de servicio, el motor principal se separa simultáneamente desde la red

de suministro de corriente y por lo tanto cambia el bloqueo del torque de frenado (véase, por ejemplo, el párrafo [0023] de la descripción) Por lo tanto, el apagado del motor principal se lleva a cabo al mismo tiempo que la activación del freno de servicio. Por lo tanto, el documento D4, igualmente, está lejos de la materia objeto de la invención.

Además, la combinación de las características en la reivindicación 1 no se puede derivar de una combinación de una pluralidad de documentos del estado de la técnica.

Por lo tanto, el objeto de la reivindicación independiente 1, implica una actividad inventiva (PCT artículo 33 (3)).

El mismo razonamiento se aplica, *mutatis mutandis*, a las reivindicaciones independientes 8 y 14. Por lo tanto, el objeto de las reivindicaciones 8 y 14 son también novedosas y cuentan con actividad inventiva.

Ya que las reivindicaciones 2-7, 9-13 y 15 son dependientes de las reivindicaciones 1, 8 o 14, las 2-7, 9-13 y 15 también son novedosas y cuentan con actividad inventiva.