



Radicado: NC2020/0012503

Folios : 4

Dependencia: 2020 Fecha: 21-06-2022 04:08:45

Tipo aplicación: Respuesta a requerimiento

1

Bogotá, 21 de Junio de 2022
Dirección: Nuevas Creaciones

AA

SEÑORES SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
OFICIO No. 6987 DE 10 DE MAYO 2022 - EXPEDIENTE NC2020/0012503
TITULO: MICROMOVILIDAD INTELIGENTE AUTOSOSTENIBLE
REFERENCIA: PATENTE DE UTILIDAD No. NC 2020/0012503
ASUNTO:

Respuesta requerimiento del oficio No. 6987 del 10 de mayo 2022 expediente No. NC2020/0012503

Como resultado el examen de patentabilidad realizado a la solicitud en referencia y fundamento en el artículo 85 atendiendo a lo consagrado también en el artículo 45 de la decisión 486 del 2000. ERNESTO SEGURA RODRÍGUEZ con C.C. No. 19.370.082 de Bogotá; solicitante de la presente patente conocida dentro del proceso en referencia nos permitimos dar contestación dentro de los términos al requerimiento No. oficio 6987 del 10 de mayo 2022 de acuerdo al establecido en la decisión 486 del 2000 de la comisión de la comunidad andina según dicha notificación teniendo en cuenta lo siguiente:

Conforme a lo sugerido por el examinador presentamos correcciones y/o aclaraciones pertinentes para responder al requerimiento anterior, teniendo en cuenta lo sugerido en los oficios, se halló lo siguiente:

1. DETERMINACIÓN DEL ESTADO DE LA TÉCNICA: El documento 06 de octubre del 2020 que corresponde a la fecha de la presentación nacional que anticipa el objeto de la solicitud.

- a. El documento D1 divulga una flota de vehículos autónomos o semiautónomos para contener, asegurar y entregar al menos un primer artículo o un segundo artículo después de un pedido.
- b. De acuerdo a la sugerencia hecha por uds. la cual no compartimos algunos conceptos como el de la patente en ejemplo se habla de vehículos autónomos y semiautónomos, NUNCA AUTOASISTIDOS Y MENOS DE ELEMENTOS DE MICROMOVILIDAD DE ÚLTIMA MILLA.
- c. Esto significa que un vehículo autónomo y semiautónomo es aquel que limita las capacidades humanas en cuanto a la conducción ; ya que cuenta con una serie e tecnologías que le permite desplazarse sin ser controlado por el ser humano (conductor) con cierta ventajas y limitantes encontrándose esta nueva tecnología en pruebas y mas con una serie de niveles de autonomías; pues NUESTRO MODELO DE PATENTE Y UTILIDAD CARECE DE ESTOS NIVELES DE AUTONOMÍA; dado el caso que es autoasistido y siempre contando con la conducción del ser humano.

NIVELES DE AUTONOMÍA:

- NIVEL DE AUTONOMÍA "0" O SIN ASISTENCIA.
- NIVEL DE AUTONOMÍA "1" O DE CONDUCCIÓN COMPARTIDA.
- NIVEL DE AUTONOMÍA "2" O DE AUTONOMÍA PARCIAL
- NIVEL DE AUTONOMÍA "3" O DE AUTONOMÍA CONDICIONAL
- NIVEL DE AUTONOMÍA "4" O DE ALTA AUTONOMÍA
- NIVEL DE AUTONOMÍA "5" O DE AUTONOMÍA COMPLETA

por lo menos en los 3 últimos niveles de autonomía no tienen ni volante, ni accesorios como aceleradores o frenos (pedales)

DESVENTAJAS: podemos destacar las siguientes:

- Es limitada nula la intervención humana en caso de problemas; pues si bien se trata de una tecnología de avanzada esta se encuentra sujeta a muchas fallas, que pueden empeorar si no hay una persona cerca(el ser humano como tal) para solucionarlas, o en caso dado que dicha persona no puede acceder al sistema informativo del auto, ya que necesita de una capacitación especializada para ingresar a el y como si fuera poco tecnificar las vías que interactuarían con dichos vehículos autónomos y semiautónomos; y COMO SI FUERA POCO IMPLICA EL CAMBIO ABSOLUTO DE LA NORMATIVIDAD DE TRANSITO, TRANSPORTE Y VIAL.

PRECIO POCO ACCESIBLE:

Precisamente por ser una tecnología de última generación el costo de estos vehículos será muy elevado e inalcanzable por mucho tiempo y con un futuro muy lejano de no antes de 25 o 30 años, quizás para 2050, ya que se necesita de una adecuación de un sistema inteligente satelital y vías inteligentes manejadas por plataformas de simulación integradas a lenguajes regionales de planificación y operaciones compartidas con sistemas de movilidad distintas en todo el mundo y analizando millones de compartimientos y agentes, tomando una serie de decisiones, haciendolo imposible antes del 2050.

LA LEGISLACIÓN por ejemplo en caso de un accidente, quien sera el responsable en cada uno de estos niveles de autonomía y como si fuera poco el cambio de legislación entre ciudades y países. Si miramos los diferentes entes del gobierno comprometidos con el tema como: TRANSITO, MOVILIDAD, SEGURIDAD, POLICIA; podemos concluir que el futuro de estos sistemas es muy lejano.

para terminar este tipo de sistemas de vehículos autonomos y semiautonomos en este CASO EL EXAMINADOR DE LA PATENTE EN MENCIÓN NO HA CONTEMPLADO, NI HA MENCIONADO QUE NUESTRO SISTEMA ES EN CICLOVÍAS, CICLORUTAS O VÍAS SECUNDARIAS, como es bien sabido para el sistema que se pretende desvirtuar solo se contempla para AUTOPISTAS AUTOMATIZADAS INTELIGENTES.

NUESTRA PATENTE MODELO DE UTILIDAD EN MENCIÓN ESTA BASADA EN LA SOLUCIÓN DE ELEMENTOS DE MOVILIDAD DE ÚLTIMA MILLA AUTOASISTIDOS. Si miramos a nuestro alrededor no solo las grandes capitales, ciudades y aún municipios, existe el fenomeno en movilidad llamado TRANCÓN; mirando en particular el caso de la ciudad de Bogotá, Colombia; como una de las mayores contaminaas y el mayor indice de trancones, y que mínimo en los próximos 10 años nos veremos afectados por la construccion de sistema integrado TRANSMILENIO, construcción del METRO DE BOGOTA, adapatación del TREN DE CERCANIAS y demás tipo de obras que se generan en consecuencia de estas obras que buscan modernizar la ciudad. Es aquí justamente y en este momento donde la carencia de elementos de movilidad de última milla hacen de nuestra SOLUCIÓN QUE ESTAMOS PATENTANDO ESTE TIPO DE MOVILIDAD INTELIGENTE la prioridad de este tipo de soluciones de inmediatez y como fuente de GENERACIÓN DE EMPLEO en este periodo de reactivación económica; ya que la asistencia del conductor y demás equipo humano es indispensable para el buen manejo y sistema de control de este tipo de elementos (BICICLETAS Y TRICICLOS INTELIGENTES AUTOASISTIDOS) o sea que no es autónomo ni semiautonomo como pretende ver el examinador.

Respondiendo a esta determinación se hacen las siguientes aclaraciones llevando al contexto al examinador en el documento referido en el estado del arte D1 US.2019/034858 de sistemas autónomos de vehículos NO APLICARÍA COMO ANTERIOR DADO QUE LA NATURALEZA DEL D1 HACE REFERENCIA a una flota de vehículos autónomos o semiautonomos para una serie de entrega de artículos; pues nuestro elemento NO TIENE AUTONOMÍA, pues este es un medio de solución de movilidad de ultima milla siempre autoasistido y con una serie de dispositivos, haciendo el buen uso de la tecnología existente y no de una tecnología fantasiosa y una serie de supuestos de un futuro muy lejano. por otra parte nuestra presente invención de modelo de utilidad ya concebido previamente por la SIC, y relacionada dentro de los diferentes elementos aquí presentados para suministrar cualquier tipo de seguridad, movlidad o información desde un centro de

de gestión y monitoreo como parte de las SMART CITIES y además utilizando una infraestructura de nuestras ciudades ya existentes y adaptandolas a este tipo de necesidades presentes para soluciones inmediatas de movilidad, razón que nos lleva a sugerir al EXAMINADOR A DESESTIMAR AL D1 COMO ESTADO DE LA TÉCNICA QUE TIENEN EN COMÚN ELEMENTOS PERO NO ESTAN CONCEBIDOS DE IGUAL FORMA ADAPTANDOLOS A UNA FORMA DE MOVILIDAD MUY DIFERENTES QUE CUMPLE CON REALIZAR LABORES SIMILARES PERO QUE EN LO PARTICULAR CUENTAN CON OTRA FUNCIONALIDAD DE MICROMOVILIDAD DE ÚLTIMA MILLA AUTOASISTIDOS DIRIGIDOS SIEMPRE POR EL SER HUMANO Y QUE SU FUNCIONALIDAD SE DESARROLLA SOBRE CICLOVIAS, CICLORUTAS, VÍAS SECUNDARIAS Y PARQUES ENTRE OTROS.

2. EXAMEN DE PATENTABILIDAD (NOVEDAD)

De acuerdo a la tabla en mención las características esenciales de los vehículos ya habían sido divulgadas previamente en el documento D1 por lo tanto la materia reivindicada no es nueva. Teniendo en cuenta que la patente de modelo de utilidad es un privilegio que le otorga el estado al inventor como reconocimiento de la inversión y los esfuerzos realizados a aquellas invenciones que consisten en una nueva forma de: configuración o disposición de elementos de un artefacto, herramienta, instrumento, mecanismo u otro objeto o pare de los mismos que PERMITEN UN MEJOR O DIFERENTE FUNCIONAMIENTO UTILIZANDO LA FABRICACIÓN DEL OBJETO QUE LO INCORPORA O QUE LE PROPORCIONE ALGUNA VENTAJA COMO EN ESTE CASO UNA MEJOR UTILIDAD DE MOMENTO Y DE FUTURO máxime teniendo en cuenta que es justo la problemática de la movilidad en el mundo entero en la última milla; es aquí el mejoramiento en nuestros elementos autoasistidos y donde nuestro unico protagonista es el ser humano haciendo el buen uso de la tecnología para la solución de la movilidad y los trancones para mayor rapidez y mejor calidad de vida.

NOVEDAD

Significa que una invención es nueva cuando no esta comprendida en el estado de la técnica como en este caso LAS BICICLETAS O LOS TRICICLOS (BICITAXIS) O ELEMENTOS DE ÚLTIMA MILLA Y QUE NO TIENEN NINGUN ELEMENTO O DISPOSITIVO TECNOLÓGICO, es mas, no existen en las cicloviás, ciclorutas, o vías secundarias y ni siquiera cuentan con algún dispositivo par que puedan transitar tecnológicamente. conforme a las anteriores definiciones podemos deducir que nuestra solicitud de patente modelo de utilidad presenta características técnicas no presentadas en el que fue considerado el estado del arte mas cercano al D1 o proporciona alguna utilidad, ventaja o efecto técnico que antes no tenia y que era afectado por medio del examen de patentabilidad la novedad según el examinador, cumpliría con esta condición Y DEBERÍA SER CONCEBIDA DE FORMA INMEDIATA POR EL MISMO EXAMINADOR DE LA SIC. Así mismo nos permitimos mencionar algunos elementos de micromovilidad que no fueron utilizados como base de comparación o tenidos en cuenta y que por lo tanto no afectarían la novedad de la presente solicitud el modelo de utilidad al no ser incluidos como elementos de micromovilidad de última milla (bicicletas, triciclos, bicitaxis).

Ninguno de estos elementos o medios de movilidad fueron tenidos en cuenta por el examinador al realizar la comparación con el D1 ya que forman parte vital e importante en nuestra invención y por lo tanto le da novedad que se requiere para ser concebida en nuestra solicitud y maxime teniendo en cuenta la catastrofe de problemáticas de movilidad

cuando hoy en día sería la solución eficaz de micromovilidad de última milla. teniendo en cuenta esto presentamos unos nuevos capítulos reivindicatorios que permiten facilitar estudios comparativos al examinador en el documento D1 para que al revisarlos se pueda aclarar cualquier detalle que afecte dicha solicitud empezando que todavía no hay estudios técnicos ni tecnológicos en ciclovías, ciclorutas y vías secundarias por donde transitan dichos elementos; de otra parte el examinador no conto con la revisión de las figuras o los dibujos que se anexaron en la solicitud, diseños muy elementales para que le sirvieran de comparación para la investigación propuesta por él y la considerara en el estado del arte más cercano considerado como una forma única no revelada en estos elementos para proceder a conceder dicha patente, por ser superada en el nuevo capítulo reivindicatorio, le solicito que sea estudiada nuevamente y concedida dado el caso que no se encuentra afectada por la novedad y más aun como medios de solución a los problemas de movilidad de última milla en cualquier parte del mundo, aprovechando la tecnología existente en el momento para una mejor calidad de vida de las personas.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ale' followed by a stylized name and a large flourish.

CC. 19370082 BTD

tel. 3116250292
