

## FORMATO PARA PARTICIPAR EN LA CONSULTA PÚBLICA

### Instrucciones para su llenado y participación:

- I. Las opiniones, comentarios, propuestas, aportaciones u otros elementos de análisis deberán ser remitidas a la siguiente dirección de correo electrónico: [planeacion.espectro@ift.org.mx](mailto:planeacion.espectro@ift.org.mx), en donde se deberá considerar que la capacidad límite para la recepción de archivos es de 25 MB.
- II. Proporcione su nombre completo (nombre y apellidos), razón o denominación social, o bien, el nombre completo (nombre y apellidos) de la persona que funja como representante legal. Para este último caso, deberá elegir entre las opciones el tipo de documento con el que acredita dicha representación, así como adjuntar –a la misma dirección de correo electrónico- copia electrónica legible del mismo.
- III. Lea minuciosamente el **AVISO DE PRIVACIDAD** en materia del cuidado y resguardo de sus datos personales, así como sobre la publicidad que se dará a los comentarios, opiniones y aportaciones presentadas por usted en el presente proceso consultivo.
- IV. Vierta sus comentarios conforme a la estructura de la Sección II del presente formato.
- V. De contar con observaciones generales o alguna aportación adicional, proporciónelos en el último recuadro.
- VI. En caso de que sea de su interés, podrá adjuntar a su correo electrónico la documentación que estime conveniente..
- VII. El período de consulta pública será del 20 de agosto al 17 de septiembre de 2021 (i.e. 20 días hábiles). Una vez concluido dicho período, se podrán continuar visualizando los comentarios vertidos, así como los documentos adjuntos en la siguiente dirección electrónica: <http://www.ift.org.mx/industria/consultas-publicas>
- VIII. Para cualquier duda, comentario o inquietud sobre el presente proceso consultivo, el Instituto pone a su disposición el siguiente punto de contacto: Juan Pablo Rocha López, Director de Atribuciones de Espectro, correo electrónico: [juan.rocha@ift.org.mx](mailto:juan.rocha@ift.org.mx) o bien, a través del número telefónico 55 5015 4000, extensión 2726.

<b>I. Datos de la persona participante</b>	
<b>Nombre, razón o denominación social:</b>	<b>LUIS MANUEL BROWN HERNÁNDEZ</b>
<b>En su caso, nombre de la persona que funja como representante legal:</b>	
<b>Documento para la acreditación de la representación:</b> En caso de contar con una persona que funja como representante legal, adjuntar copia digitalizada del documento que acredite dicha representación, al correo electrónico indicado en el numeral I de las instrucciones para el llenado y participación.	
<b>AVISO DE PRIVACIDAD INTEGRAL DE DATOS PERSONALES QUE EL INSTITUTO FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES RECABA A TRAVÉS DE LA UNIDAD DE ESPECTRO RADIOELÉCTRICO</b>	
<p>En cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 3, fracción II, 16, 17, 18, 21, 25, 26, 27 y 28 de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados (en lo sucesivo, la "LGPDPPO"); 9, fracción II, 15 y 26 al 45 de los Lineamientos Generales de Protección de Datos Personales para el Sector Público (en lo sucesivo los "Lineamientos Generales"); 11 de los Lineamientos que establecen los parámetros, modalidades y procedimientos para la portabilidad de datos personales (en lo sucesivo los "Lineamientos de Portabilidad"), numeral Segundo, punto 5, y numeral Cuarto de la Política de Protección de Datos Personales del Instituto Federal de Telecomunicaciones, se pone a disposición de los titulares de datos personales, el siguiente Aviso de Privacidad Integral:</p> <p><b>I. Denominación del responsable</b> Instituto Federal de Telecomunicaciones (en lo sucesivo, el "IFT").</p> <p><b>II. Domicilio del responsable</b> Avenida Insurgentes Sur #1143, Colonia Nochebuena, Demarcación Territorial Benito Juárez, Código Postal 03720, Ciudad de México.</p> <p><b>III. Datos personales que serán sometidos a tratamiento y su finalidad</b> Los datos personales que el IFT recaba, a través de la Unidad de Espectro Radioeléctrico, son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Datos de identificación: Nombre completo y Correo electrónico.</i></li> <li>• <i>Datos patrimoniales y de identificación: Documentos que acreditan la personalidad como el nombre del representante de persona física o moral y que por su naturaleza contienen datos personales, de manera enunciativa más no limitativa: Nacionalidad, Estado Civil, Domicilio, Patrimonio, Firmas, Rúbricas.</i></li> <li>• <i>Datos ideológicos: Comentario, Opinión y/o Aportación.</i></li> </ul> <p>Se destaca que en términos del artículo 3, fracción X de la LGPDPO, ninguno de los anteriores corresponde a datos personales sensibles.</p>	

#### **IV. Fundamento legal que faculta al responsable para llevar a cabo el tratamiento**

El IFT, a través de la Unidad de Espectro Radioeléctrico, lleva a cabo el tratamiento de los datos personales mencionados en el apartado anterior, de conformidad con los artículos 15, fracciones XL y XLI, 51 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, última modificación publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de octubre de 2017, 12, fracción XXII, segundo y tercer párrafos y 138 de la Ley Federal de Competencia Económica, última modificación publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2017, así como el Lineamiento Octavo de los Lineamientos de Consulta Pública y Análisis de Impacto Regulatorio del Instituto Federal de Telecomunicaciones, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 8 de noviembre de 2017, recabados en el ejercicio de sus funciones.

#### **V. Finalidades del tratamiento**

Los datos personales recabados por el IFT serán protegidos, incorporados y resguardados específicamente en los archivos de la Unidad de Espectro Radioeléctrico, y serán tratados conforme a las finalidades concretas, lícitas, explícitas y legítimas siguientes:

- A. Divulgar íntegramente la documentación referente a los comentarios, opiniones y/o aportaciones que deriven de la participación de las personas físicas en los procesos de consulta pública a cargo del IFT.
- B. Hacer llegar al IFT, mediante la dirección electrónica habilitada para ello, su participación en los procesos de consulta pública.
- C. Acreditar la personalidad en caso de que los comentarios, opiniones y/o aportaciones, u otros elementos de los procesos consultivos sean presentados por los interesados a través de representante legal.

#### **VI. Información relativa a las transferencias de datos personales que requieran consentimiento**

La Unidad de Espectro Radioeléctrico no llevará a cabo tratamiento de datos personales para finalidades distintas a las expresamente señaladas en este aviso de privacidad, ni realizará transferencias de datos personales a otros responsables, de carácter público o privado, salvo aquéllas que sean estrictamente necesarias para atender requerimientos de información de una autoridad competente, que estén debidamente fundados y motivados, o bien, cuando se actualice alguno de los supuestos previstos en los artículos 22 y 70 de la LGPDPPSO. Dichas transferencias no requerirán el consentimiento del titular para llevarse a cabo.

#### **VII. Mecanismos y medios disponibles para que el titular, en su caso, pueda manifestar su negativa para el tratamiento de sus datos personales para finalidades y transferencias de datos personales que requieren el consentimiento del titular**

En concordancia con lo señalado en el apartado VI, del presente aviso de privacidad, se informa que los datos personales recabados no serán objeto de transferencias que requieran el consentimiento del titular. No obstante, en caso de que el titular tenga alguna duda respecto al tratamiento de sus datos personales, así como a los mecanismos para ejercer sus derechos, puede acudir a la Unidad de Transparencia del IFT, ubicada en Avenida Insurgentes Sur # 1143 (Edificio Sede), Piso 8, Colonia Nochebuena, Demarcación Territorial Benito Juárez, Código Postal 03720, Ciudad de México, o bien, enviar un correo electrónico a la siguiente dirección [unidad.transparencia@ift.org.mx](mailto:unidad.transparencia@ift.org.mx), e incluso, comunicarse al teléfono 55 5015 4000, extensión 4688.

#### **VIII. Los mecanismos, medios y procedimientos disponibles para ejercer los derechos ARCO (derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición al tratamiento de los datos personales)**

Las solicitudes para el ejercicio de los derechos ARCO deberán presentarse ante la Unidad de Transparencia del IFT, a través de escrito libre, formatos, medios electrónicos o cualquier otro medio que establezca el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (en lo sucesivo el “INAI”).

El procedimiento se regirá por lo dispuesto en los artículos 48 a 56 de la LGPDPPSO, así como en los numerales 73 al 107 de los Lineamientos Generales, de conformidad con lo siguiente:

- a) Los requisitos que debe contener la solicitud para el ejercicio de los derechos ARCO.
  - Nombre del titular y su domicilio o cualquier otro medio para recibir notificaciones;
  - Los documentos que acrediten la identidad del titular y, en su caso, la personalidad e identidad de su representante;
  - De ser posible, el área responsable que trata los datos personales y ante la cual se presenta la solicitud;
  - La descripción clara y precisa de los datos personales respecto de los que se busca ejercer alguno de los derechos ARCO;
  - La descripción del derecho ARCO que se pretende ejercer, o bien, lo que solicita el titular, y
  - Cualquier otro elemento o documento que facilite la localización de los datos personales, en su caso.

- b) Los medios a través de los cuales el titular podrá presentar las solicitudes para el ejercicio de los derechos ARCO.

Los medios se encuentran establecidos en el párrafo octavo del artículo 52 de la LGPDPPSO, que señala lo siguiente: Las solicitudes para el ejercicio de los derechos ARCO deberán presentarse ante la Unidad de Transparencia del responsable, que el titular considere competente, a través de escrito libre, formatos, medios electrónicos o cualquier otro medio que al efecto establezca el INAI.

- c) Los formularios, sistemas y otros medios simplificados que, en su caso, el INAI hubiere establecido para facilitar al titular el ejercicio de sus derechos ARCO.

Los formularios que ha desarrollado el INAI para el ejercicio de los derechos ARCO, se encuentran disponibles en su portal de Internet [www.inai.org.mx](http://www.inai.org.mx), en la sección “Protección de Datos Personales” / “¿Cómo ejercer el derecho a la protección de datos personales?” / “En el sector público” / “Procedimiento para ejercer los derechos ARCO”.

- d) Los medios habilitados para dar respuesta a las solicitudes para el ejercicio de los derechos ARCO.

De conformidad con lo establecido en el artículo 90 de los Lineamientos Generales, la respuesta adoptada por el responsable podrá ser notificada al titular en su Unidad de Transparencia o en las oficinas que tenga habilitadas para tal efecto, previa acreditación de su identidad y, en su caso, de la identidad y personalidad de su representante de manera presencial, o por la Plataforma Nacional de Transparencia o correo certificado en cuyo caso no procederá la notificación a través de representante para estos dos últimos medios.

- e) La modalidad o medios de reproducción de los datos personales.

Según lo dispuesto en el artículo 92 de los Lineamientos Generales, la modalidad o medios de reproducción de los datos personales será a través de consulta directa, en el sitio donde se encuentren, o mediante la expedición de copias simples,

copias certificadas, medios magnéticos, ópticos, sonoros, visuales u holográficos, o cualquier otra tecnología que determine el titular.

- f)** Los plazos establecidos dentro del procedimiento —los cuales no deberán contravenir lo previsto en los artículos 51, 52, 53 y 54 de la LGPDPPSO— son los siguientes:

El responsable deberá establecer procedimientos sencillos que permitan el ejercicio de los derechos ARCO, cuyo plazo de respuesta no deberá exceder de veinte días contados a partir del día siguiente a la recepción de la solicitud.

El plazo referido en el párrafo anterior podrá ser ampliado por una sola vez hasta por diez días cuando así lo justifiquen las circunstancias, y siempre y cuando se le notifique al titular dentro del plazo de respuesta.

En caso de resultar procedente el ejercicio de los derechos ARCO, el responsable deberá hacerlo efectivo en un plazo que no podrá exceder de quince días contados a partir del día siguiente en que se haya notificado la respuesta al titular.

En caso de que la solicitud de protección de datos no satisfaga alguno de los requisitos a que se refiere el párrafo cuarto del artículo 52 de la LGPDPPSO, y el responsable no cuente con elementos para subsanarla, se prevendrá al titular de los datos dentro de los cinco días siguientes a la presentación de la solicitud de ejercicio de los derechos ARCO, por una sola ocasión, para que subsane las omisiones dentro de un plazo de diez días contados a partir del día siguiente al de la notificación. Transcurrido el plazo sin desahogar la prevención se tendrá por no presentada la solicitud de ejercicio de los derechos ARCO. La prevención tendrá el efecto de interrumpir el plazo que tiene el INAI para resolver la solicitud de ejercicio de los derechos ARCO.

Cuando el responsable no sea competente para atender la solicitud para el ejercicio de los derechos ARCO, deberá hacer del conocimiento del titular dicha situación dentro de los tres días siguientes a la presentación de la solicitud, y en caso de poderlo determinar, orientarlo hacia el responsable competente.

Cuando las disposiciones aplicables a determinados tratamientos de datos personales establezcan un trámite o procedimiento específico para solicitar el ejercicio de los derechos ARCO, el responsable deberá informar al titular sobre la existencia del mismo, en un plazo no mayor a cinco días siguientes a la presentación de la solicitud para el ejercicio de los derechos ARCO, a efecto de que este último decida si ejerce sus derechos a través del trámite específico, o bien, por medio del procedimiento que el responsable haya institucionalizado para la atención de solicitudes para el ejercicio de los derechos ARCO conforme a las disposiciones establecidas en los artículos 48 a 56 de la LGPDPPSO.

En el caso en concreto, se informa que no existe un procedimiento específico para solicitar el ejercicio de los derechos ARCO en relación con los datos personales que son recabados con motivo del cumplimiento de las finalidades informadas en el presente aviso de privacidad.

- g)** El derecho que tiene el titular de presentar un recurso de revisión ante el INAI en caso de estar inconforme con la respuesta.

El referido derecho se encuentra establecido en los artículos 103 al 116 de la LGPDPPSO, los cuales disponen que el titular, por sí mismo o a través de su representante, podrán interponer un recurso de revisión ante el INAI o la Unidad de Transparencia del responsable que haya conocido de la solicitud para el ejercicio de los derechos ARCO, dentro de un plazo que no podrá exceder de quince días contados a partir del siguiente a la fecha de la notificación de la respuesta.

En caso de que el titular tenga alguna duda respecto al procedimiento para el ejercicio de los derechos ARCO, puede acudir a la Unidad de Transparencia del IFT, ubicada en Avenida Insurgentes Sur #1143 (Edificio Sede), Piso 8, Colonia Nochebuena, Demarcación Territorial Benito Juárez, Código Postal 03720, Ciudad de México, enviar un correo electrónico a la siguiente dirección [unidad.transparencia@ift.org.mx](mailto:unidad.transparencia@ift.org.mx) o comunicarse al teléfono 55 5015 4000, extensión 4688.

#### **IX. Mecanismos, medios y procedimientos para ejercer el derecho de portabilidad de datos personales ante el IFT.**

Respecto al derecho a la portabilidad de datos personales, se informa que ninguna de las categorías y/o datos personales recabados es técnicamente portable, al no actualizar los supuestos a los que hace referencia el artículo 8 de los Lineamientos de Portabilidad<sup>1</sup>.

#### **X. El domicilio de la Unidad de Transparencia del IFT.**

La Unidad de Transparencia del IFT se encuentra ubicada en Avenida Insurgentes Sur #1143 (Edificio Sede), Piso 8, Colonia Nochebuena, Demarcación Territorial Benito Juárez, Código Postal 03720, Ciudad de México, y cuenta con un módulo de atención al público en la planta baja del edificio, con un horario laboral de 9:00 a 18:30 horas, de lunes a jueves, y viernes de 9:00 a 15:00 horas, número telefónico 55 5015 4000, extensión 4688.

#### **XI. Los medios a través de los cuales el responsable comunicará a los titulares los cambios al aviso de privacidad.**

Todo cambio al Aviso de Privacidad será comunicado a los titulares de datos personales en el microsítio denominado “Avisos de privacidad de los portales pertenecientes al Instituto Federal de Telecomunicaciones”, disponible en la dirección electrónica: <http://www.ift.org.mx/avisos-de-privacidad>

Última actualización: (27/01/2020)

<sup>1</sup> Disponibles en el vínculo electrónico: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5512847&fecha=12/02/2018](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5512847&fecha=12/02/2018)

## II. Cuestionario de la Consulta Pública de Integración

**Nota 1:** El documento “Identificación de necesidades de espectro para sistemas de transporte inteligente en la banda 5850-5925 MHz”, es un documento de referencia que ayuda en la comprensión de los cuestionamientos listados en la siguiente tabla. Por sí mismo, dicho documento de referencia no se encuentra propiamente en consulta pública.

**Nota 2:** Se recomienda responder a todas las preguntas contenidas en la siguiente tabla, acompañado de los argumentos, planteamientos, justificaciones y elementos de análisis que se considere necesario para sustentar la opinión, incluyendo documentos de soporte que se deseen adjuntar.

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
1	¿Cuál considera que sea el uso más adecuado para la banda de frecuencias 5850-5925 MHz en México? Indique las razones que justifiquen su respuesta.	<p>El uso más adecuado de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz en México (banda 5.9 GHz) es el actual. Este uso ha demostrado ser eficiente, debido a que ha permitido la operación y desarrollo ordenado de los servicios para los que está atribuida la banda. Sus características de propagación han propiciado ampliamente el despliegue armónico de los tres tipos de usuarios que conviven en esta banda de frecuencias: los sistemas satelitales del Servicio Fijo por Satélite (SFS), los sistemas de radiocomunicación terrestre y aquellos con propósitos de radioaficionados que cuentan títulos habilitantes de uso privado y hacen uso de la banda a título secundario.</p> <p>Si bien en el documento de referencia se señala que los usuarios de sistemas de radiocomunicación terrestre operan en la parte alta de la banda (5900–5925 MHz), se debe tener en cuenta que el Servicio Fijo por Satélite (SFS) considera el uso de todo el rango de frecuencias 5850-5925 MHz (Banda C Extendida, sentido Tierra-espacio), y en México se tienen varias autorizaciones para dar servicio en ese rango. Conviene señalar que seguramente por la</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>fecha en que se preparó el Documento de Referencia, la información de la Tabla 1. (Concesionarios y autorizados de aterrizaje de señales en la banda 5850–5925 MHz conforme al RPC) necesita ser revisada y actualizada para reflejar adecuadamente todas las autorizaciones otorgadas para este uso satelital, pero en general esta Tabla 1 permite observar que el uso de la banda por parte del SFS, corresponde a autorizaciones debidamente otorgadas y por lo tanto se estima que cualquier intención de permitir una nueva operación o uso de ese espectro, debería estar justificada plenamente y contar, previo a la Consulta Pública de Integración, con manifestaciones de interés por parte de interesados, para tener la seguridad de qué efectivamente se operará la modalidad que se pretenda introducir y también debería de haberse considerado las estadísticas del desarrollo e implementación en la práctica del ITS en otros países y no solo su atribución, habida cuenta de las dificultades para introducirlo, por ejemplo, en los Estados Unidos a lo largo de veinte años.</p>
2	<p>¿Considera que el uso actual de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz debería mantenerse sin modificaciones? Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>El uso actual de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz debe mantenerse sin modificaciones, ya que como se menciona en el punto 1 anterior, es una banda de frecuencias en uso y operación por parte de los distintos servicios para los que está atribuida, conforme a autorizaciones debidamente otorgadas.</p> <p>Además, se tiene que tener en cuenta que el uso actual de esta banda ha permitido el desarrollo armónico de los servicios y en el caso del SFS resulta</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>de gran interés para actuales y futuros desarrollos satelitales. Si bien, en general, cualquier modificación en el uso del espectro radioeléctrico debe considerar primeramente la necesidad de protección de la operación y desarrollo de los servicios para los que esté atribuida la banda de frecuencias, en particular para esta banda de frecuencias el uso actual debe mantenerse sin modificaciones, ya que cualquier cambio podría generar incompatibilidades con el SFS debido bien sea a interferencias perjudiciales directas o por señales de interferencia agregada que deriven de la operación de nuevos servicios o modalidades de uso.</p> <p>Cabe reiterar que la banda 5850-5925 MHz (banda C Extendida) es utilizada por el Servicio Fijo por Satélite para aplicaciones y servicios en todo el país. Estas operaciones pueden incluir, entre otros, servicios críticos como distribución de canales y contenidos de televisión, conectividad a plataformas marítimas, redes VSAT, comunicaciones para servicios de emergencia y para la restauración de comunicaciones que en época de huracán resultan de gran relevancia para no dejar incomunicadas varios sectores y comunidades del país; cualquier cambio o modificación a la atribución actual podría correr el riesgo de una afectación en el desempeño los servicios anteriormente mencionados.</p> <p>También, se hace notar que según se sabe no existen manifestaciones por parte de interesados para nuevos usos del espectro radioeléctrico dentro de esta banda, ya que no está mencionado esto en el Documento de Referencia, ni se cuenta con</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>estadísticas sobre el desarrollo de usos distintos en otros países. No es conveniente contaminar el uso del espectro radioeléctrico saturándolo en papel con aplicaciones, usos o servicios que no se justifican en la práctica o para los que no hay manifestación previa de interés.</p>
3	<p>¿Considera viable que se habilite la operación de Sistemas de Transporte Inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz, o en partes de la misma? De ser afirmativa su respuesta, ¿Cuál considera que sea la cantidad de espectro radioeléctrico necesaria para la implementación de los Sistemas de Transporte Inteligente en México? Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>No es adecuado introducir la operación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz, debido a que no existe la justificación de la necesidad de introducir el ITS en nuestro país. Se recomienda que el Instituto elabore, antes de tratar de tomar cualquier decisión, un análisis de la proyección del mercado que justifique contundentemente esta medida, tomando en cuenta que, entre otras cosas, en los Estados Unidos su operación no tuvo éxito a lo largo de veinte años.</p> <p>El hecho de que en algunos países se hayan tomado medidas regulatorias o administrativas para permitir el uso de ITS, no necesariamente demuestra que el servicio se haya desarrollado con éxito.</p> <p>Podemos abundar como ejemplo en lo que ocurrió en los Estados Unidos para esta banda de frecuencias, ya que en 20 años el ITS no se desarrolló adecuadamente y la FCC terminó quitando 45 MHz a la atribución de 70 MHz otorgada en 1999 para los ITS. En noviembre de 2020 la FCC modificó y dejó únicamente 30 MHz en la parte superior de la banda para ITS (5895-5925 MHz). Además, es conveniente poner atención en la Declaración del Comisionado de</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>la FCC Michael O’Rielly en relación con la modificación de noviembre de 2020 (FCC-20-164A3), reconoció e hizo puntuales comentarios respecto a los siguiente: "While I understand that there are some roadside infrastructure and vehicles equipped with DSRC, most existing equipment is being used for testing purposes and experimental use. After 20 years, just over 15,000 cars were ever equipped with DSRC, and only 3,000 of those cars were commercially sold and none are currently for sale. That’s 3,000 cars out of the almost 275 million registered vehicles on the road in the U.S. today, with none on the lot waiting to be sold. Amazing. The roadside infrastructure, therefore, is not being used to keep Americans safe, but rather for government-funded demonstrations and trials of a system that will never come to be. That is essentially a road to nowhere."</p>
4	<p>¿Cuál considera que puede ser la disposición de frecuencias o canalización en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz para la operación de los Sistemas de Transporte Inteligente en México? Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>Ver la respuesta para el punto 3 anterior. Se reitera que no es adecuado introducir la operación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz, debido a que no existe la justificación de la necesidad de introducir el ITS en nuestro país, ni un estudio respecto al desarrollo e implementación en la práctica del ITS en otros países. Conviene tener en cuenta la experiencia de los Estados Unidos, en donde después de veinte años debido al poco interés por el ITS se decidió quitarle al ITS la mayor parte del espectro que se autorizó para su uso en 1999.</p>
5		<p>Independientemente de que no se considera adecuado permitir este uso en México debido a lo</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
	<p>¿Considera viable que se habilite la operación de Sistemas de Transporte Inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz, o en partes de la misma, bajo la modalidad de espectro libre? O ¿Considera viable que se habilite la operación de Sistemas de Transporte Inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz, o en partes de la misma, bajo la modalidad de concesionamiento? Indique las ventajas y desventajas, así como las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>mencionado en los puntos anteriores, es un hecho que para un equipo como el de ITS integrado en el vehículo, no es práctico otorgar licencias para el equipamiento posventa o el equipo ITS integrado del vehículo.</p> <p>Eventualmente, lo que si debe considerarse es que para un sistema motivo de esta Consulta, se podría necesitar un mecanismo de coordinación de la infraestructura vial para la operación que garantice que los diferentes operadores de ITS (de existir estos), puedan coexistir en un ambiente de sana competencia, independientemente qué tengan que cumplir con ciertas condiciones para asegurar que no causen interferencias a los servicios actuales y futuros para los que está atribuida la banda.</p> <p>Una posibilidad sería un sencillo régimen de licencias o autorizaciones que, en este contexto, podría llevarse a cabo en línea mediante una base de datos que proporcione un número mínimo de características, y tener la posibilidad de una coordinación entre los diferentes operadores de ITS, teniendo al Instituto como árbitro técnico, cuando los operadores ITS no puedan alcanzar la coordinación.</p> <p>Se considera muy importante contar con información sobre los operadores ITS y sus usuarios, que permita verificar periódicamente el grado de desarrollo del uso del servicio y al cabo de cinco o seis años permita al Instituto decidir si se anula, modifica o se confirma la decisión de permitir el uso de los ITS.</p> <p>También se reitera que no se justifica introducir la operación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz. Se debe considerar que</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>seguramente, en los próximos años, aparecerán nuevas aplicaciones o tecnologías de los servicios existentes que necesitarán alojarse en alguna parte del espectro y bien la banda 5.9 GHz, en la medida que esté menos contaminada por usos que en la práctica no tienen éxito, podría ser motivo de análisis para usos adicionales que cuenten con manifestaciones previas de interés.</p> <p>Además, la introducción de la operación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz, no debe imponer restricciones al desarrollo del SFS que cuenta con título Primario, ni limitaciones adicionales a las restricciones existentes para la operación satisfactoria de los sistemas satelitales. El ITS no debe causar interferencia perjudicial al SFS y, en su caso, no reclamará protección de las estaciones terrenas del SFS.</p>
6	<p>¿Qué casos de uso de Sistemas de Transporte Inteligente considera que pueden ser habilitados en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz? Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>Para definir casos de uso es necesario contar con un diagnóstico sobre las necesidades reales del país para el despliegue de ITS, tomando en cuenta la infraestructura disponible aplicaciones que puedan ofrecer beneficios a los usuarios. En México se tiene pocas referencias sobre el estudio de posibles aplicaciones de estos sistemas. Por ejemplo el Instituto Mexicano de Transporte (IMT) en su artículo publicado sobre las ITS, sugiere el tipo de aplicaciones donde la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podría enfocarse como son: la Operación de Vehículos Comerciales; cobro</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>electrónico de peaje; administración de la operación de carreteras; operaciones de mantenimiento y construcción de carreteras; información regional a viajeros). En México, uno de los primeros ITS en operación fue el Sistema de Identificación Automática Vehicular (IAVE), desarrollado y aplicado por CAPUFE, inicialmente para la identificación y conteo de vehículos que cruzaban las plazas de cobro de peaje y posteriormente, para realizar el pago del peaje de forma electrónico.</p> <p>Asimismo el IMT concluye que la demanda de viajes afecta ya de manera muy importante la movilidad de los usuarios y en muchas áreas del país, por lo que ya no se tiene la opción de construir más caminos y vialidades que satisfagan la creciente demanda debido a la falta de terrenos, insuficientes, recursos económicos y aspectos de impacto ambiental, por lo que hace difícil poder tener otro tipo de aplicaciones que tengan que ver con control autónomo de transporte.</p> <p>Por otro lado, es necesario que la industria automotriz en México se manifieste sobre sus proyecciones y necesidades de espectro requeridos para el despliegue de estos sistemas considerando la cantidad de vehículos o uso de aplicaciones en el transporte, lo cual al momento no se tiene conocimiento que se haya hecho, previo a la decisión de publicar la Consulta Pública de Integración.</p> <p>Si bien el Instituto tiene que tener en cuenta lo anterior, es necesario para una mejor administración del uso adecuado del espectro radioeléctrico, que no</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>se incluyan en esta banda de frecuencias (5850-5925 MHz) otros servicios o aplicaciones para los que ya se ha identificado espectro en otros rangos o qué se está en proceso de permitir su uso en otras bandas de frecuencias, como sería el caso el espectro de uso libre para las WAS/RLAN que se estudia de conformidad con la Consulta Pública sobre el Anteproyecto de “Acuerdo mediante el cual el Pleno del Instituto Federal de Telecomunicaciones aprueba la clasificación de la banda de frecuencias 5925-7125 MHz como espectro libre y emite las condiciones técnicas de operación de la banda”.</p> <p>También, se debe evitar introducir aplicaciones o sistemas adicionales en esta banda sin los estudios de compatibilidad adecuados, debido a que el Servicio Fijo Satelital puede verse afectado por la interferencia agregada ocasionada por operaciones dentro de la cobertura de servicio satelital (Huella satelital).</p> <p>Cabe señalar que la FCC de los Estados Unidos, en noviembre de 2020, cuando recortó el uso del espectro radioeléctrico decidido en 1999 para los ITS, dejó únicamente 30 MHz (5895-5925 MHz) para ITS, reservados para que la industria automotriz solo pueda usarlos con fines de seguridad. Por ello, al parecer un uso posible de la banda de frecuencia 5895-5925 MHz sería designarla para la operación de aplicaciones de seguridad vial ITS, incluidas las aplicaciones críticas de seguridad vial y la eficiencia del tráfico.</p> <p>Cabe aclarar que no se apoya que se adopten las medidas que la FCC tomó en noviembre de 2020 para</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		los 45 MHz de la parte baja de la banda: La banda de frecuencia 5850-5895 MHz no debe tener cambios.
7	¿Qué condiciones técnicas de operación y coexistencia serían necesarias para la operación de Sistemas de Transporte Inteligente sin causar interferencias perjudiciales a los sistemas existentes en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz en México? Ejemplo: altura, ángulos de elevación, PIRE máxima, Densidad Espectral de Potencia (DEP) de PIRE máxima, DEP, potencia máxima conducida, ganancia de antenas, límites de emisión fuera de banda, anchos de canal máximos, etc. Indique las razones que justifiquen su respuesta y proporcione la fundamentación técnica correspondiente de cualquier aspecto relacionado.	Como ya se anotó en los puntos anteriores, no es adecuada la introducción de la operación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz; no obstante, resulta claro que cualquier introducción del ITS en esta banda de frecuencias o partes de la misma, no debe imponer restricciones al desarrollo actual y futuro del SFS, ni limitaciones adicionales a las restricciones existentes para la operación satisfactoria de los sistemas satelitales debido a que el Servicio Fijo Satelital puede verse afectado por la interferencia agregada que podría producirse tomando en cuenta la cantidad de dispositivos operando al mismo tiempo dentro de la huella (cobertura) de un satélite. El ITS no debe causar interferencia perjudicial al SFS y, en su caso, no reclamará protección de las estaciones terrenas del SFS.
8	¿Cuáles son las condiciones técnicas que considera necesarias aplicar para la protección de los sistemas existentes en bandas de frecuencias adyacentes, es decir, por debajo de la frecuencia 5850 MHz y/o por encima de la frecuencia 5925 MHz, en caso de la implementación de Sistemas de Transporte Inteligente que operen en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz en México? Ejemplo: límites de potencia, máscara de operación, bandas de guarda, etc. Indique las razones técnicas que justifiquen su respuesta.	De manera similar a lo que se comentó para el punto 7 anterior, no es adecuada la introducción de la operación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz; no obstante, resulta claro que cualquier introducción del ITS en esta banda de frecuencias o partes de la misma, no debe imponer restricciones a los servicios actualmente atribuidos en las bandas de frecuencias adyacentes, y en particular ni limitar el desarrollo actual y futuro

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>del SFS, ni imponer limitaciones adicionales a las restricciones existentes para la operación satisfactoria de los sistemas satelitales. El ITS no debe causar interferencia perjudicial al SFS ni en cocanal ni en canales adyacentes y, en su caso, no reclamará protección de las estaciones terrenas del SFS.</p> <p>Sin embargo, los ITS a los que se permita operar en estos rangos de frecuencia tendrán que proteger al SFS y no reclamar protección de las estaciones terrenas que estén operando en esa banda.</p>
9	<p>¿Qué otras consideraciones estima que sean aplicables para la operación de los Sistemas de Transporte Inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz en México? Ejemplo: método de transmisión dúplex, corrección de errores en recepción, esquema de modulación, control de acceso al medio, etc. Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>Primeramente, reiterar que no se considera adecuada la introducción de la operación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz. En cuanto a la pregunta de qué otras consideraciones se estima que sean aplicables para la operación de los Sistemas de Transporte Inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz en México, se debe tener en cuenta que cualquier operación del ITS en esta banda de frecuencias o partes de la misma, no debe imponer restricciones al desarrollo actual y futuro del SFS, ni limitaciones adicionales a las restricciones existentes para la operación satisfactoria de los sistemas satelitales. El ITS no debe causar interferencia perjudicial al SFS y, en su caso, no reclamará protección de las estaciones terrenas del SFS.</p>
10	<p>¿Qué otra cuestión podría comentar sobre la posible implementación de Sistemas de Transporte Inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz en México? Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>En cuanto a la pregunta sobre qué otra cuestión podría comentar sobre la posible implementación de Sistemas de Transporte Inteligente en la banda de</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>frecuencias 5850-5925 MHz en México, es importante tener en cuenta que el ITS no se desarrolló con éxito en los Estados Unidos y qué conviene conocer cómo se comportó su implementación y desarrollo en los países en los que se ha permitido su introducción, algunos desde hace unos 15 años. También conviene tener en cuenta que no se pueden replicar las decisiones adoptadas en otros países en relación con el uso de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz por los ITS, debido a que las necesidades y las condiciones de las atribuciones de espectro en cada país no necesariamente son iguales.</p>
11	<p>¿Considera viable que se habilite alguna porción de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz para aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente bajo la modalidad de espectro libre? De ser afirmativa su respuesta, ¿Cuál considera que sea la cantidad de espectro radioeléctrico necesaria para la implementación de otras aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente en México? Indique las ventajas y desventajas, así como las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>No se considera adecuado que se habilite alguna porción de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz para aplicaciones adicionales distintas a los sistemas de transporte inteligente bajo la modalidad de espectro libre.</p> <p>En especial se debe tener cuidado en no considerar incluir en esta banda de frecuencias (5850-5925 MHz) o parte de ella, otros servicios o aplicaciones para los que ya se ha identificado otro espectro, o se está en proceso de permitir su uso en otras bandas de frecuencias, como sería el caso el espectro de uso libre para las WAS/RLAN que se estudia de conformidad con la Consulta Pública sobre el Anteproyecto de “Acuerdo mediante el cual el Pleno del Instituto Federal de Telecomunicaciones aprueba la clasificación de la banda de frecuencias 5925-7125 MHz como espectro libre y emite las condiciones técnicas de operación de la banda”.</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>El incluir aplicaciones adicionales, distintas a los sistemas de transporte inteligente, bajo la modalidad de espectro libre, pondría en riesgo las operaciones actuales y futuras del SFS debido a la interferencia agregada que podría producirse tomando en cuenta la cantidad de dispositivos operando al mismo tiempo dentro de la huella (cobertura) de un satélite.</p>
12	<p>¿Cuál considera que puede ser la disposición de frecuencias o canalización en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz para la operación de aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente bajo la modalidad de espectro libre en México? Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>El incluir aplicaciones adicionales, distintas a los sistemas de transporte inteligente, bajo la modalidad de espectro libre, pondrían en riesgo las operaciones actuales y futuras del SFS debido a la interferencia agregada que podría producirse tomando en cuenta la cantidad de dispositivos operando al mismo tiempo dentro de la huella (cobertura) de un satélite.</p> <p>Además, es poco recomendable poder incluir en esta banda de frecuencias otros servicios o aplicaciones para los que ya se ha identificado otro espectro, o se encuentra proceso de habilitar su uso en otras bandas de frecuencias, como sería el caso el espectro de uso libre para las WAS/RLAN que se estudia de conformidad con la Consulta Pública sobre el Anteproyecto de “Acuerdo mediante el cual el Pleno del Instituto Federal de Telecomunicaciones aprueba la clasificación de la banda de frecuencias 5925-7125 MHz como espectro libre y emite las condiciones técnicas de operación de la banda”.</p>
13	<p>¿Qué casos de uso para aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente considera que pueden ser habilitados en la</p>	<p>El incluir aplicaciones adicionales, distintas a los sistemas de transporte inteligente, bajo la modalidad</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
	<p>banda de frecuencias 5850-5925 MHz bajo la modalidad de espectro libre en México? Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>de espectro libre, pondrían en riesgo las operaciones actuales y futuras del SFS debido a la interferencia agregada que podría producirse tomando en cuenta la cantidad de dispositivos operando al mismo tiempo dentro de la huella (cobertura) de un satélite.</p> <p>Además, es poco recomendable poder incluir en esta banda de frecuencias otros servicios o aplicaciones para los que ya se ha identificado otro espectro, o se encuentra proceso de habilitar su uso en otras bandas de frecuencias, como sería el caso el espectro de uso libre para las WAS/RLAN que se estudia de conformidad con la Consulta Pública sobre el Anteproyecto de “Acuerdo mediante el cual el Pleno del Instituto Federal de Telecomunicaciones aprueba la clasificación de la banda de frecuencias 5925-7125 MHz como espectro libre y emite las condiciones técnicas de operación de la banda”.</p>
14	<p>¿Qué condiciones técnicas, de operación y coexistencia serían necesarias para la operación de aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente bajo la modalidad de espectro libre sin causar interferencias perjudiciales a los sistemas existentes en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz en México? Ejemplo: altura, ángulos de elevación, PIRE máxima, Densidad Espectral de Potencia (DEP) de PIRE máxima, DEP, potencia máxima conducida, ganancia de antenas, límites de emisión fuera de banda, anchos de canal máximos, etc. Indique las razones que justifiquen su respuesta y proporcione la fundamentación técnica correspondiente. Indique las razones que justifiquen su respuesta y proporcione la fundamentación técnica correspondiente de cualquier aspecto relacionado.</p>	<p>Primeramente, reiterar que no se considera adecuada la introducción de operación de aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente (ITS) bajo la modalidad de espectro libre, en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz. En cuanto a la pregunta, se debe tener en cuenta que cualquier operación de aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente (ITS) bajo la modalidad de espectro libre, en esta banda de frecuencias o partes de la misma, podría poner en riesgo las operaciones actuales y futuras del SFS debido a la interferencia agregada que podría producirse tomando en cuenta la cantidad de dispositivos operando al mismo tiempo dentro de la</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>huella (cobertura) de un satélite. Estas operaciones de aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente (ITS) bajo la modalidad de espectro libre, no deben imponer restricciones al desarrollo actual y futuro del SFS, ni limitaciones adicionales a las restricciones existentes para la operación satisfactoria de los sistemas satelitales. Tanto el ITS como las operaciones de aplicaciones distintas, no debe causar interferencia perjudicial al SFS y, en su caso, no reclamarán protección de las estaciones terrenas del SFS.</p>
15	<p>¿Cuáles son las condiciones técnicas que considera necesarias aplicar para la protección de los sistemas existentes en bandas de frecuencias adyacentes, es decir, por debajo de la frecuencia 5850 MHz y/o por encima de la frecuencia 5925 MHz, en caso de la implementación de aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente que operen en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz bajo la modalidad de espectro libre en México? Ejemplo: límites de potencia, máscara de operación, bandas de guarda, etc. Indique las razones técnicas que justifiquen su respuesta.</p>	<p>De manera similar a lo que se comentó para el punto anterior, no se considera adecuada la introducción de aplicaciones bajo la modalidad de espectro libre, en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz; no obstante, es conveniente manifestar que cualquier implementación de nuevas aplicaciones en esta banda de frecuencias o partes de la misma, no debe imponer restricciones a los servicios actualmente atribuidos en las bandas de frecuencias adyacentes, y en particular ni limitar el desarrollo actual y futuro del SFS, ni imponer limitaciones adicionales a las restricciones existentes para la operación satisfactoria de los sistemas satelitales. Las posibles nuevas aplicaciones, al igual que el pretendido ITS, no deberían causar interferencia perjudicial al SFS ni en cocanal ni en canal adyacente y, en su caso, no reclamarán protección de las estaciones terrenas del SFS.</p>
16	<p>¿Qué otras consideraciones estima que sean aplicables para la operación de aplicaciones distintas a los sistemas de transporte</p>	<p>Considerando las respuestas anteriores, no se considera adecuado permitir la operación de</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
	<p>inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz bajo la modalidad de espectro libre en México? Ejemplo: método de transmisión dúplex, corrección de errores en recepción, esquema de modulación, control de acceso al medio, etc. Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz bajo la modalidad de espectro libre. En su caso, se debe asegurar que no haya ningún tipo de interferencia perjudicial y que no se imponga ningún tipo de restricción al desarrollo del SFS, ni limitaciones adicionales a las restricciones existentes para la operación satisfactoria de los sistemas satelitales.</p>
17	<p>¿Qué otra cuestión podría comentar sobre la posible implementación de aplicaciones distintas a los sistemas de transporte inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz bajo la modalidad de espectro libre en México? Indique las razones que justifiquen su respuesta.</p>	<p>En relación con la pregunta, se indica que no se considera conveniente implementar cualquier tipo de aplicación distintas a los sistemas de transporte inteligente en la banda de frecuencias 5850-5925 MHz bajo la modalidad de espectro libre en México, sin que el Instituto haya recibido previo a esta Consulta Pública de Integración, las debidas manifestaciones de interés por parte de interesados, plenamente justificadas por estudios de mercado. Se debe evitar contaminar el uso del espectro radioeléctrico con aplicaciones poco prácticas que no deriven de necesidades e intereses reales.</p>
18	<p>¿Cuáles serían las condiciones técnicas de operación y coexistencia necesarias en la banda 5850-5875 MHz para la operación de Sistemas de Transporte Inteligente con aplicaciones Industriales, Científicas y Médicas (ICM) en México?</p>	<p>Se debe tener en cuenta que cualquier servicio de radiocomunicación que funcione bandas designadas para aplicaciones industriales, científicas y médicas (ICM), de conformidad con la regulación nacional (CNAF) y la internacional (RR UIT), debe aceptar la interferencia perjudicial resultante de estas aplicaciones.<sup>2</sup></p>

<sup>2</sup> De conformidad con la nota 5.150 del Cuadro de Atribución de Bandas de Frecuencias, del artículo 5, Atribuciones de frecuencia, del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>Igualmente así está reconocido en los artículos 124 y 125 del Reglamento de Telecomunicaciones de México que también establece protección contra interferencias perjudiciales a los equipos ICM.</p> <p>Adicionalmente existe la Norma Oficial Mexicana NOM-121-SCT1-2009, la cual se orienta a los equipos de sistemas de más amplia utilización: Salto de Frecuencia, Modulación Digital e Híbrida que operen en las bandas 902 MHz a 928 MHz, 2400 MHz a 2483.5 MHz y 5725 MHz a 5850 MHz, por lo que el uso de estas bandas es importante tener en cuenta su uso actual.<sup>3</sup></p> <p>Considerando lo anterior y tomando en cuenta los servicios existentes en la banda motivo de este cuestionario, se solicita al Instituto evalúe y reconsidere la implementaciones de las ICM, ya que los servicios a título Primario tendría que protegerlos, lo cual resultaría en un conflicto regulatorio.</p> <p>Asimismo y como se ha mencionado en los puntos anteriores cualquier aplicación adicional a las bandas donde está el Servicio Fijo por Satélite debe ser protegido así como la operaciones de las estaciones terrenas presentes y futuras, y no debe imponer restricciones al desarrollo del SFS, ni limitaciones adicionales a las restricciones existentes para la operación satisfactoria de los sistemas satelitales.</p>

<sup>3</sup> SCT (2009) NOM-121-SCT1-2009: Telecomunicaciones-radiocomunicación-sistemas de Radiocomunicación que Emplean la Técnica de Espectro Disperso-Equipos de Radiocomunicación por Salto de Frecuencia y por Modulación Digital a Operar en las Bandas 902-928 Mhz, 2400-2483.5 MHz y 5725-5850 M. Disponible en <https://vlex.com.mx/vid/radiocomunicacion-emplean-disperso-modulacion-222734590>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
19	¿Cuál sería la cantidad de espectro radioeléctrico necesaria para la implementación de aplicaciones ICM en la banda de 5850-5925 MHz, en la modalidad de espectro libre?	<p>La que está señalada desde hace muchos años en el CNAF, que es la misma que está en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT. En este caso la banda 5725–5875 MHz se ha designado desde hace muchos años para las aplicaciones industriales, científicas y médicas (ICM) y el propio Documento de Referencia para esta Consulta Pública de Integración, reconoce que banda en Consulta considera una porción de 25 MHz, esto es 5850-5875 MHz, para ICM.</p> <p>Asimismo se reiteran los comentarios proporcionados en la pregunta anterior.</p>
20	¿Qué pruebas técnicas prácticas considera necesarias realizar a efectos de comprobar la compatibilidad y coexistencia de los sistemas ITS con las aplicaciones o servicios que operan en la banda 5850-5925 MHz?	<p>Se reitera que como se mencionó en la pregunta 1, el uso más adecuado de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz en México (banda 5.9 GHz) es el actual, el cual debe (comentarios a la pregunta 2) mantenerse sin modificaciones, ya que (comentarios a la pregunta 3) no es adecuado introducir la operación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz, debido a que no existe la justificación de la necesidad de introducir el ITS en nuestro país.</p>
21	¿Existe algún otro aspecto general de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz que considere relevante compartir con el Instituto?	<p>Que se tenga en cuenta que no se pueden replicar las decisiones en otros países en relación con el uso de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz por los ITS, debido a que las necesidades y condiciones de las</p>

No. de pregunta	Pregunta	Comentarios, opiniones o aportaciones
		<p>atribuciones de espectro en cada país, no necesariamente son iguales.</p> <p>Además, la eventual introducción de la operación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) o de nuevas aplicaciones en toda o en cualquier parte de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz, no debe imponer restricciones al desarrollo del SFS, ni limitaciones adicionales a las restricciones existentes para la operación satisfactoria de los sistemas satelitales. El ITS o nuevas aplicaciones en esta banda de frecuencias, no deben causar interferencia perjudicial al SFS y, en su caso, no deben reclamar protección de las estaciones terrenas del SFS. El Servicio Fijo por Satélite opera de conformidad con autorizaciones debidamente otorgadas y realiza importantes inversiones para poder prestar el mejor y más satisfactorio servicio a sus usuarios.</p>

### III. Comentarios, opiniones, aportaciones generales u otros elementos de análisis formulados por el participante

**Nota 3:** En la presente sección se podrán realizar comentarios, opiniones, aportaciones u otros elementos de análisis de carácter libre relacionados con el uso de la banda de frecuencias 5850-5925 MHz. En caso de realizar aportaciones relacionadas con el documento de referencia “Identificación de necesidades de espectro para sistemas de transporte inteligente en la banda 5850-5925 MHz”, colocar la sección correspondiente en la primera columna; de lo contrario, colocar la leyenda “N/A” (No Aplica).

**Nota 4:** El interesado deberá añadir las filas que considere necesarias para formular los comentarios, opiniones, aportaciones u otros elementos de análisis que considere pertinentes.

Número de página del estudio/documento de referencia	Comentario(s), opinión(es), aportación(es) u otros elementos de análisis