

“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”

**Seguridad de los Automovilistas Indocumentados Y Grupo de Trabajo Para la Seguridad**

**Martes, Mayo 13, 2014  
10:00a.m. – 12:00p.m.  
Sala de Audiencias del Senado, Hall Legislativo**

**Asistencia a la Reunión**

**Miembros del Grupo de Trabajo:**

**Presentes:**

	<b><u>Correo Electrónico:</u></b>	<b><u>Teléfono:</u></b>
Senador Bryan Townsend	<a href="mailto:Bryan.Townsend@state.de.us">Bryan.Townsend@state.de.us</a>	302-744-4165
Senador Brian Pettyjohn	<a href="mailto:Brian.Pettyjohn@state.de.us">Brian.Pettyjohn@state.de.us</a>	302-744-4048
Representante Helene Keeley	<a href="mailto:Helene.Keeley@state.de.us">Helene.Keeley@state.de.us</a>	302-744-4351
Representante Joseph Miro	<a href="mailto:Joseph.Miro@state.de.us">Joseph.Miro@state.de.us</a>	302-744-4171
James Collins	<a href="mailto:James.Collins@state.de.us">James.Collins@state.de.us</a>	302-744-4222
Jefe William Topping	<a href="mailto:William.Topping@cj.state.de.us">William.Topping@cj.state.de.us</a>	302-856-6613
Javier Torrijos	<a href="mailto:DHC_Chair@state.de.us">DHC_Chair@state.de.us</a>	302-894-6329
Rosario Calvachi-Mateyko	<a href="mailto:Charitocw@aol.com">Charitocw@aol.com</a>	717-951-0905
Major Melissa Zebley	<a href="mailto:Melissa.Zebley@state.de.us">Melissa.Zebley@state.de.us</a>	302-270-8745
Ana Velasquez	<a href="mailto:avelasquez@thelatincenter.org">avelasquez@thelatincenter.org</a>	302-655-7338x7696
Jose Somalo	<a href="mailto:jose.somalo@gmail.com">jose.somalo@gmail.com</a>	302-854-0240
Bryan Cochran	<a href="mailto:bryan.cochran.idcb@statefarm.com">bryan.cochran.idcb@statefarm.com</a>	302-529-0556
Darlene Battle	<a href="mailto:dbattle@delaca.org">dbattle@delaca.org</a>	302-656-8200
Pastor Jeremias Rojas	<a href="mailto:cryingprophet@verizon.net">cryingprophet@verizon.net</a>	302-562-4597

**Ausentes:**

Senador Robert Marshall	<a href="mailto:Robert.Marshall@state.de.us">Robert.Marshall@state.de.us</a>	302-744-4168
Representante Andria Bennett	<a href="mailto:Andria.Bennett@state.de.us">Andria.Bennett@state.de.us</a>	302-744-4351
Deborah Gottschalk, Esq.	<a href="mailto:Deborah.Gottschalk@state.de.us">Deborah.Gottschalk@state.de.us</a>	302-255-9038
Matthew Heckels	<a href="mailto:Matthew@destatehousing.com">Matthew@destatehousing.com</a>	302-739-4263
Raymond Holcomb	<a href="mailto:Raymond.Holcomb@state.de.us">Raymond.Holcomb@state.de.us</a>	302-744-2678
Keyla Rivero-Rodriguez	<a href="mailto:Keyla.Rivero-Rodriguez@state.de.us">Keyla.Rivero-Rodriguez@state.de.us</a>	302-857-5873
Judy Diogo	<a href="mailto:jdiogo@cdcc.net">jdiogo@cdcc.net</a>	302-734-7513
Directora Jennifer Cohan	<a href="mailto:Jennifer.Cohan@state.de.us">Jennifer.Cohan@state.de.us</a>	302-744-2545
Claudia Peña Porretti	<a href="mailto:cporretti@laesperanza.org">cporretti@laesperanza.org</a>	302-854-9262x16
Sean Lugg	<a href="mailto:Sean.Lugg@state.de.us">Sean.Lugg@state.de.us</a>	302-577-8809
Karen Weldin Stewart	<a href="mailto:Karen.Stewart@state.de.us">Karen.Stewart@state.de.us</a>	302-674-7300
New Castle County Chamber of Commerce	-N/A	
Greater Georgetown Chamber of Commerce	-N/A	
Delmarva Poultry Industry	-N/A	

**Personal:**

Michelle Zdeb	<a href="mailto:Michelle.Zdeb@state.de.us">Michelle.Zdeb@state.de.us</a>	302-744-4059
Caitlin Del Collo	<a href="mailto:Caitlin.DelCollo@state.de.us">Caitlin.DelCollo@state.de.us</a>	302-744-4182
Mariclaire Luciano	<a href="mailto:Mariclaire.Luciano@state.de.us">Mariclaire.Luciano@state.de.us</a>	302-744-4180

Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

<b><u>Asistentes:</u></b>	<b><u>Organización:</u></b>	<b><u>Teléfono:</u></b>
Andrew Meehan	CSDL	202-312-1540
Brian Zimmer	CSDL	202-312-1540
Jorge Tuddon	Consulado de México	215-923-8384
Yarazetd Mendoza-Camargo	Consulado de México	215-923-8384
Rhonda West	Del. Dept. of Insurance	302-674-7300
Gene Reed	Del. Dept. of Insurance	302-674-7390

La reunión del Grupo de Trabajo fue traída a la orden a las 10:21 a.m.

## **INTRODUCCION**

Senador Townsend, co-presidente, agradeció a los miembros del Grupo de Trabajo y al público por asistir a la reunión. El Senador reconoció a Michelle Zdeb, Asistente Legislativo, por preparar la reunión del Grupo de Trabajo. El Senador Townsend presentó a Caitlin Del Collo, compañera legislativa, y anunció que iba a abordar el primer punto de la agenda.

## **CONSIDERACION DE LAS ACTAS DE LA REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO**

Caitlin Del Collo leyó un memo (ver adjunto) que detalla los cambios propuestos en las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo el 2 de Abril del 2014. El memo señaló errores de ortografía en el nombre de una persona en la versión en inglés de las actas, así como cambiar una palabra y un nombre en la versión en español de las actas.

Senador Townsend preguntó a los miembros del Grupo de Trabajo si había otros cambios que debían de hacerse a las actas.

Jeremias Rojas, miembro del Grupo de Trabajo en representación del Consejo Pastoral de Delaware (COPAD), indicó que su nombre estaba mal escrito en las Actas y en su tarjeta de presentación.

Senador Townsend pidió disculpas por la falta de ortografía.

Gene Reed, en nombre del Comisionado de Seguros Stewart, propuso cambiar el lenguaje de su declaración en la página 13 que refleja que los conductores que no tienen un registro de conducir en los EE.UU. “podrían tener” las mismas tarifas que los conductores nuevos.

Senador Townsend agradeció al Sr. Gene por la sugerencia. El Senador dijo que aprecia el hecho de que todas las personas se estén tomando el tiempo para asegurarse de que las Actas sean exactas, ya que de seguir hacia delante, se promoverán como un registro público. El Senador preguntó si alguien más tenía algún cambio que proponer. Al no haber ningún otro cambio, pidió una moción para aprobar las Actas con los cambios que la Sra. Del Collo mencionó anteriormente en el memo, así como los cambios propuestos por el Sr. Rojas y el Sr. Reed.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Representante Keeley, co-presidente, aprobó la moción de las Actas.

Senador Pettyjohn, miembro del Grupo de Trabajo, secundó la moción.

Se aprueban las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de fecha 2 de Abril del 2014.

## **DISCUSION DEL TEMA DEL SEGURO**

Senador Townsend invitó a Bryan Cochran de State Farm para liderar la discusión sobre el tema del seguro.

Bryan Cochran, en representación de la industria de los seguros privados, comenzó señalando que la asequibilidad de los seguros es un problema para todos los conductores, no sólo para los conductores indocumentados, y que está determinado por varios factores importantes. Uno de estos factores depende de que tan densamente poblada esta la zona. Por ejemplo las personas que viven en Wilmington, Delaware, tienen mayores tasas de seguros que las personas que viven en el condado de Sussex, debido a las diferencias en la densidad de la población.

Mr. Cochran informó al Grupo de Trabajo de que todos los estados con excepción de New Hampshire establecen un monto mínimo obligatorio para la cobertura del seguro. Señaló que la industria de seguros es muy competitiva, por lo tanto, las personas pueden y deben comparar las pólizas de seguro antes de comprar una.

Una forma de reducir las primas del seguro es hacer una investigación en el vehículo antes de comprarlo, ya que las características de seguridad del vehículo afectan las tasas del seguro. Es más caro asegurar a un hombre de 18 años con un Corvette, que a una mujer de 60 años con una F-150. En este ejemplo, la edad, el tipo de vehículo, y el historial de conducir, todos estos son factores que influyen en la tasa del seguro. Sr. Cochran reconoció que los conductores indocumentados se encuentran en desventaja debido a que no tienen un historial de manejo en los EE.UU. Desafortunadamente, no hay manera de probar estadísticamente que un conductor indocumentado ha conducido con seguridad en su país de origen. El Senador Townsend le preguntó al señor Cochran si otros estados que emiten las tarjetas de privilegio de conducir han intentado acceder a los registros de conducir de los individuos indocumentados de sus países de origen. Hasta la fecha no ha habido intentos de hacerlo, y no está claro cómo hacerlo.

El Sr. Cochran caracterizó el seguro de un automóvil como un impuesto por el privilegio de conducir. Mientras más caro es el vehículo, se requiere más cobertura del seguro. Muchos jóvenes sólo compran la cantidad mínima obligatoria de la cobertura del seguro. Además, el seguro completo y de colisión, que cubre los daños del vehículo, son opcionales. Este tipo de seguro no es necesario para un vehículo “cacharro” ya que las reparaciones del vehículo, costaría más que el valor del vehículo.

Los deducibles también pueden ser aumentados para reducir las tasas del seguro. Esto se puede hacer con la cobertura de responsabilidad, que es un componente necesario de la cobertura del seguro. Otro componente es el de protección contra lesiones personales (PIP), que cubre la pérdida de salarios y servicios médicos. Hay un mínimo de \$15,000 para la cobertura de PIP. State Farm no tiene un deducible por PIP, pero otras compañías de seguro si.

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Tomar un curso de manejo puede reducir las tasas del seguro. El primer curso puede reducir el seguro en un 10%, y el curso de actualización puede reducir las tasas en un 5% adicional.

Una nueva tecnología que puede reducir las tasas es un dispositivo que mide qué tan bien uno conduce. State Farm se refiere a este dispositivo como “Smart Drive” los dispositivos proporcionan datos en tiempo real a las compañías de seguros incluyendo la velocidad, millas de uso, etc. State Farm no penaliza a los conductores si no conducen “de forma segura”, medida por el dispositivo; más bien, estos conductores no serían elegibles para el descuento asociado al dispositivo. El descuento varía de compañía a compañía, y este podría ser de hasta un 25%.

Senador Townsend explicó que la razón por la cual se está discutiendo la asequibilidad del seguro es parte de un esfuerzo genuino de la Fuerza de Trabajo para hacer las carreteras en Delaware más seguras. El Senador Indicó que le gustaría abordar varios puntos planteados por el Sr. Cochran. Uno de estos puntos es que ningún otro estado ha emprendido esfuerzos para comparar los registros de conducir de otros países con las tasas de seguros para los conductores indocumentados. El Senador Townsend preguntó durante qué tiempo las compañías de seguro ofrecen la tasa de “nuevo conductor” a los conductores indocumentados.

Sr. Cochran respondió que él sólo puede hablar por State Farm, que establece la tarifa para los nuevos conductores por un periodo de tres años. State Farm cuenta con una compañía mutua y una compañía estándar. Los conductores nuevos, o los que no tienen un record de conducir, se colocan en la compañía estándar. Después de tres años, si el conductor no ha tenido multas o accidentes, califica para pasar a la Compañía Mutua.

Senador Townsend preguntó si hay alguna flexibilidad en esa política.

Sr. Cochran respondió que no hay.

Senador Townsend preguntó si el dispositivo inteligente se podría utilizar para reducir las tasas.

Sr. Cochran dijo que los conductores indocumentados pueden tomar ventaja de los mismos descuentos, que están a disposición de los otros conductores, incluyendo el dispositivo inteligente.

Senador Townsend pidió la confirmación de que no hay forma de pasar de una prima más alta a una prima inferior dentro de los primeros tres años de estar asegurado.

Sr. Cochran confirmó que para State Farm, no hay manera de bajar la tasa dentro de los primeros tres años.

Senador Townsend reiteró la afirmación del Sr. Cochran de que ningún estado ha tomado las medidas para proporcionar a los conductores indocumentados primas menos costosas, los cuales tendrían primas más bajas basadas en la experiencia de conducir.

Sr. Cochran confirmó esto, declarando que él no tiene conocimiento de que ningún otro estado este verificando los registros de conducir de países extranjeros.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Representante Keeley preguntó al Sr. Cochran si conoce la existencia de alguna compañía de seguros en los Estados Unidos que también venda seguros en América del Sur.

Sr. Cochran dijo que Farmer es una división de Zurich, que es una compañía internacional; sin embargo, no está seguro si ellos venden seguro de automóvil en América del Sur. Agregó que un colega suyo trabaja para MetLife en América del Sur, aunque el Sr. Cochran no sabe qué productos se venden allí, o lo que las leyes en América del Sur dictan sobre la cobertura del seguro.

Representante Keeley explicó que le gustaría saber si hay alguna manera de obtener información de conducir, que se pueda obtener de las compañías de seguros que venden tanto en los EE.UU. y América del Sur. La Representante considera que este tema debe ser investigado.

Senador Townsend, haciendo referencia a la pregunta de la Representante Keeley, declaró que le sorprende que no haya más flujo de información. Reiteró que las tasas del seguro son dinero real para las personas, por lo que es importante discutir la asequibilidad.

El Senador Townsend preguntó si se puede poner en marcha un sistema para que los conductores indocumentados puedan probar sus habilidades de conducir con el fin de obtener primas de seguros justas y asequibles. El senador prevé que este sistema pueda eludir el periodo de tres años que State Farm utiliza al momento de asegurar a los conductores nuevos.

Sr. Cochran respondió que State Farm ha logrado recopilar información de conducir desde el 1914. La industria está fuertemente impulsada por las estadísticas. El Sr. Cochran no está seguro de por qué los actuarios y suscriptores eligieron un plazo de tres años, él cree que los modelos estadísticos que se han ideado son los eficaces.

Senador Townsend indicó que no tienen ningún problema con el periodo de tres años para los conductores nuevos, pero él ve ese periodo de tiempo problemático cuando se aplica a los conductores experimentados que no tienen registro de conducir en los EE.UU.

Sr. Cochran está de acuerdo en que hay un problema de verificación.

José Somalo, en nombre de la Cámara de Comercio Hispana del Atlántico Medio, señaló que la discusión sobre la asequibilidad del seguro se ha basado en la suposición de que hay un registro de conducir para las personas indocumentadas en sus países de origen. Sin embargo, el Sr. Somalo cree que muchas personas que se beneficiarían de las tarjetas de privilegio de conducir han vivido en los EE.UU. por muchos años; por lo que sus registros de conducir en sus países de origen no son tan recientes y relevantes.

Senador Townsend dijo que está asumiendo que es difícil, si no imposible, obtener los registros de conducir de otros países para ser aceptados por las compañías de seguros de los Estados Unidos. El Senador se pregunta por qué no hay una solución alternativa, como una compañía de seguros comunitaria, que comprenda la situación de los conductores indocumentados y trabaje con ellos para proporcionarles cobertura a un precio razonable.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Sr. Cochran dijo que entiende las preocupaciones del Senador Townsend. Sin embargo, en la última reunión del Grupo de Trabajo se discutió que los documentos de otros países no siempre son confiables. Como tal, puede ser difícil de verificar los registros o records de conducir de otros países.

Senador Townsend afirmó que es fácil distinguir entre los buenos conductores y los malos conductores, sobre todo con la prueba de la carretera. En consecuencia el Senador se pregunta si se puede diseñar un sistema que pueda proporcionar cobertura de seguro a tasas que verdaderamente reflejen la experiencia, en lugar de proporcionar un seguro a un precio más alto por tres años.

Sr. Cochran dijo que hay es donde se encuentra el desacuerdo con la industria del seguro. La industria cree que el tiempo dirá si una persona es un buen conductor. Por otra parte, una persona puede conducir muy bien durante la prueba de la carretera, pero luego conducir irresponsablemente el resto del tiempo. State Farm está convencida de que las personas son buenos conductores si pueden estar tres años sin accidentes o multas.

Rosario Calvachi-Mateyko, en representación de la Comisión Hispana de Delaware, comentó que el período de tres años sin tener multas es injusto para los latinos, ya que estos son detenidos sospechosamente por ser indocumentados.

La Sra. Calvachi-Mateyko señaló que el Acuerdo de Libre Comercio de Norteamérica (NAFTA) y el Tratado de Libre Comercio de Centroamérica (CAFTA) existen para facilitar el comercio entre empresas de diferentes países de América del Norte y América Central. Como tal, ella cree que debe haber una manera para que las compañías puedan intercambiar la información de los conductores para así poder beneficiar a los inmigrantes indocumentados que viven en los Estados Unidos.

La Sra. Calvachi-Mateyko preguntó si el curso de seguridad para manejar, se puede tomar en línea o en persona, y si el curso de puede tomar en Español.

Sr. Cochran dijo que él no lo sabe.

Rhonda West, del Departamento de Seguros, dijo que AARP ofrece un curso de seguridad para manejar en español.

Senador Pettyjohn dijo que independientemente, sería importante contar con un registro o historial de conducir que refleje las normas y los reglamentos de los Estados Unidos, ya que las normas y reglamentos de conducir son diferentes según el país. El Senador cree que en vez de centrarse en el plazo que las compañías de seguros aplican a los conductores indocumentados, el Grupo de Trabajo debería concentrar sus esfuerzos en el uso de un registro de conducir para establecer y justificar las tasas de los seguros.

Jefe William Topping, en nombre del Consejo de Jefes de Policía, preguntó si el mismo tipo de base de datos que él utiliza para buscar información de los conductores se utiliza en otros países. El jefe dijo que está de acuerdo con la industria de seguros de que sería difícil el hecho de que el registro de conducir es de un país extranjero para la suscripción de seguros.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Sr. Cochran señaló que la cobertura mínima obligatoria de Delaware no ha cambiado en 40 años.

Representante Keeley dijo que al escuchar la discusión de cómo verificar los registros de conducir, parece que el gobierno federal tendría que intervenir para verificar que los registros de otros países sean dignos de confianza para ser usados.

La Representante examinó la posibilidad de que una compañía de seguros pueda abastecer el nicho del mercado de los conductores indocumentados.

Senador Townsend dijo que él espera que el sector privado se ocupe de este tema, ya que él no cree que todos los aspectos que se han considerado en el Grupo de Trabajo puedan ser legislados.

El Senador indicó el apoyo a la idea de que una compañía de seguros atienda el mercado de los conductores indocumentados para que la tarifa del seguro pueda reflejar la experiencia real de los conductores.

Sr. Reed dijo que está de acuerdo con la idea, pero que un mercado “nicho” para los conductores indocumentados sería considerado discriminatorio por parte del Departamento de Seguros. Sin embargo, las compañías podrían crear un nicho para respaldar políticas que sean más favorables que el periodo de espera de tres años. Dicho mercado tendría que ser abierto a todos.

El Sr. Reed mencionó que la Asociación de Comisionados de Seguros (NAIC) estudia un documento que elaboró un grupo sobre la disponibilidad y la asequibilidad de los seguros. Además, la Oficina Federal de Seguros (FIO) está realizando un estudio sobre la disponibilidad y asequibilidad de las personas de bajos ingresos. Aún se está recopilando información. El Departamento está trabajando en un documento que aborda estos temas emergentes.

Sr. Cochran dijo que él está consciente de los reportes de la NAIC, y que estos muestran que los seguros de los vehículos han disminuido el porcentaje del presupuesto de las personas en los últimos 15 años. El Sr. Cochran interpreta esto como evidencia de que la competencia en el sector ha hecho bajar los costos.

Sr. Reed dando seguimiento al comentario del Sr. Cochran, afirmó que el mercado está trabajando en Delaware debido a que el grupo de riesgo asignado actualmente es menor de lo que sido en años anteriores.

Sr. Cochran explicó que un grupo de riesgo asignado o de alto riesgo es donde se asignan los peores conductores. Por ejemplo, una persona que ha tenido un DUI será asignado a ese grupo de riesgo por un periodo de tres años. Riesgo asignado significa que ninguna compañía quiere suscribir una póliza a esa persona, por lo que la persona es asignada aleatoriamente a una compañía.

Senador Townsend dijo que espera que una compañía, ya sea actualmente establecida o nueva, se ocupe de este tema, y que utilice toda la información posible para proporcionar seguros con tarifas justas a los conductores indocumentados.

Javier Torrijos, en nombre de la Comisión Hispana de Delaware, preguntó cómo se verán afectadas las tarifas de los seguros de las personas indocumentadas, que obtengan una tarjeta de privilegio de conducir, y han tenido violaciones anteriormente, debido a que no tenían una

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

licencia válida. El Sr. Torrijos preguntó si las compañías de seguros serán indulgentes en ese punto ya que la oportunidad de obtener una tarjeta de privilegio de conducir no existía en el pasado.

Sr. Cochran dijo que él no sabe cómo será tratado ese tema.

Senador Townsend Invitó al Sr. Cochran a comentar sobre cómo el factor de las multas o violaciones afecta la tarifa.

Sr. Cochran dijo que las violaciones de transito se toman en cuenta.

Senador Townsend preguntó cómo se registra en el sistema la información de los conductores indocumentados cuando son detenidos.

Jefe Topping dijo que la información se registra en el sistema. Si una persona indocumentada comete una violación la DMV crea un número con el nombre de esa persona. Si la violación es grave, como un DUI, la Oficina Estatal de Identificación tendrá un número y el nombre de esa persona. Jefe Topping no cree que la DMV sea capaz de “dar marcha atrás” una violación que ya está en el registro o record de una persona.

Senador Townsend aclaró que “dar marcha atrás” no significa “borrar”. El Senador preguntó por qué la falta de violaciones no es un factor que se toma en consideración en las tarifas del seguro de las personas.

Jefe Topping señaló que incluso si una persona indocumentada ha evitado tener violaciones, el mismo acto de conducir en primer lugar es una violación.

Sr. Cochran dijo que es problemático sólo basarse en la palabra de alguien que dice que no ha cometido ninguna violación.

Senador Townsend aclaró su punto. Dijo que si alguien tiene documentación de que ha trabajado en Delaware durante cinco años, es razonable suponer que esa persona ha manejado en Delaware. Si el nombre de esa persona no se encuentra en ninguna base de datos por violaciones de transito, se asume que esa persona ha conducido de manera segura durante los cinco años. Al Senador le gustaría saber por qué esta información no es tomada en consideración para fijar las tasas del seguro.

Senador Pettyjohn preguntó como los suscriptores de las pólizas sabrían si dicha persona ha estado conduciendo; tal vez ellos han estado siguiendo las reglas y no han conducido.

Mr. Cochran dijo que por ley, las compañías de seguros sólo pueden mirar hacia atrás en los registros de una persona durante tres años. Los registros de conducir no son el mejor indicador de violaciones. En Delaware hay un programa de escapatoria, este se conoce como periodo de prueba antes del juicio (PBJ), mediante el cual a las personas con multas, le dan un periodo de prueba, tienen que pagar la multa, y así evitan que la violación sea asignada a su registro de conducir. El Sr. Cochran entiende que PBJ es bastante común en Delaware. Las compañías de

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**



**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

seguros no pueden utilizar los registros a menos que se realice un juicio o condena. PBJ frustra el registro. Como tal, las compañías de seguros no se basan únicamente en los registros de conducir. El Sr. Cochran estima que hay 25 factores que afectan las tasas de los seguros.

Sr. Torrijos pidió confirmación al Sr. Cochran que las personas pueden adquirir un seguro con una licencia de conducir, y que se le dará seguimiento al registro de conducir.

Sr. Cochran dijo que no cree que State Farm vendería una póliza sin una licencia.

Jefe Topping declaró que esto es hecho por las compañías de seguro.

Sr. Cochran dijo que no está seguro que sea una práctica comercial legítima, y cree que esas empresas deben ser reportadas al Departamento de Seguros. Sr. Cochran dijo que su compañía de seguros le vende el seguro a una persona con una licencia extranjera.

Senador Townsend señaló que él no quiere que el Sr. Cochran, el Sr. Reed, o la Sra. West sean culpados por los temas que se están discutiendo. El Senador espera tener una conversación sobre lo que está sucediendo en la comunidad y que cambios se necesitan hacer. El Senador preguntó si alguien podría explicar con detalles lo que se está practicando en la comunidad.

Sr. Torrijos dijo que en las reuniones de la comunidad que se han celebrado algunas personas han dado a conocer que han comprado seguro sin tener licencia. El Sr. Torrijos está preocupado por la seguridad en las carreteras. Las personas de la comunidad quieren cumplir con la ley, por lo cual compran el seguro, pero todavía les falta la tarjeta de privilegio de conducir.

Sr. Reed dijo que no tiene conocimiento de ninguna compañía de seguros que emita pólizas a personas sin licencia de conducir, a menos que haya una estipulación en la que en la suscripción de la póliza se hagan excepciones por periodos de tiempo limitados, tales como de 30 ó 60 días.

Jefe Topping dijo que en la experiencia del Departamento, se han detenido operadores los cuales no tienen una licencia, pero si tienen seguro. El Departamento ha llamado a la compañía de seguros en el momento de la detención de tránsito para verificar la cobertura. Muchas veces las pólizas se emiten de forma temporal de 30 ó 60 días, y se cancelan inmediatamente después. Las fechas en la tarjeta de seguro parece válida, pero la póliza ya esta expirada. En Delaware es legal comprar y registrar un vehículo sin tener una licencia de conducir.

Senador Townsend preguntó si las personas están comprando intencionalmente las pólizas sólo para obtener una tarjeta y luego cancelar la póliza.

Jefe Topping dijo que esto ocurre porque se corre la voz de que esta práctica existe. El dijo que se están aprovechando de los conductores en su búsqueda por cumplir con la ley. Se emiten pólizas de seguros, y, o bien la compañía se da cuenta de que el conductor no tiene licencia y cancela la póliza, o el conductor cancela la póliza. Además, en algunos casos las personas aseguran los vehículos en nombre de otras personas.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Senador Townsend dijo que está sorprendido de que los miembros del Grupo de Trabajo se sorprendan de saber acerca de esta práctica, ya que esto se debatió en la primera reunión.

Representante Miro hizo referencia a la afirmación del Sr. Cochran de que miles de residentes de Delaware utilizan el periodo de prueba antes del juicio (PBJ) para evitar tener las multas en sus registros de conducir. El Representante preguntó al Jefe Topping si esta práctica es frecuente, y qué criterios se utilizan en la implementación de PBJ.

Jefe Topping dijo que para tener derecho a PBJ, uno debe de tener un historial de conducir limpio durante los últimos cinco años. PBJ sólo se aplica a violaciones de tráfico habituales, tales como el exceso de velocidad. Violaciones más graves, como conducir de manera peligrosa, y DUIs, no son elegibles para PBJ.

Representante Miro preguntó si la elegibilidad para PBJ se determina en el momento de la detención o en la corte.

Jefe Topping la elegibilidad para PBJ se determina en la corte.

Representante Miro preguntó si el registro de conducir mostrará una violación si se paga la multa sin ir a la corte.

Jefe Topping indicó que la violación iría al registro o record, ya que al pagar la multa se admite culpabilidad.

Senador Townsend señaló que la Directora Cohan y otras personas de la DMV no pudieron asistir a la presente reunión debido al Día de Apreciación del Empleado.

Sra. West declaró que solía trabajar para la DMV. Señaló que PBJ se regula con un proceso. Añadió que cree que las violaciones que son manejadas a través de PBJ pueden aparecer en los registros de las personas, pero que no se asignan puntos a la licencia de conducir.

Sr. Cochran aclaró que las compañías de seguros no pueden usar violaciones de PBJ en su tasación porque no son convicciones. Declaró que su entendimiento era que PBJ no es fuera de lo común.

Jefe Topping respondió que es poco común.

Sr. Cochran sugirió obtener los números oficiales para confirmar que tan común PBJ es.

Jefe Topping dijo que él cree que PBJ es poco común porque muchas personas no califican ó no conocen de esto.

Senador Townsend invitó al público a emitir sus comentarios.

Jorge Tuddon, del Consulado de México, compartió su experiencia personal cuando él compró un seguro sin ser residente. Dijo que cuando vivió en Georgia por primera vez, no pudo adquirir

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

un seguro en ese estado ya que no era residente. Como tal, tuvo que comprar una extensión a la compañía de seguros que tenía en la Ciudad de México hasta que el pudiera calificar como residente del estado de Georgia. En ese momento, el pudo obtener una licencia de conducir y una póliza de seguros de una compañía con sede en Georgia.

El Sr. Tuddon también compartió cómo él obtuvo una licencia en los Estados Unidos. El ya tenía una licencia de México y del Departamento de Estado. El tuvo que presentar una carta de la Secretaria de Transporte de la Ciudad de México la cual debía verificar que tenía un historial de conducir limpio durante los últimos tres años. La carta tardó aproximadamente 15 días para llegar.

México tiene Ministerios de Transporte en cada estado, al igual que la DMV en los EE.UU. Cada estado tiene sus propias reglas para obtener la licencia y el seguro. En la ciudad de México es mandatorio comprar cobertura de seguro a terceros; sin embargo, no todos los estados requieren esta cobertura. El Sr. Tuddon sugirió que si hay comunicación entre las compañías de seguros en los Estados Unidos, las compañías de seguros en México, la DMV en Delaware, y los Ministerios de Transporte en México, algo bueno se puede hacer.

Senador Townsend comentó que incluso si la Asamblea General no puede legislar un proceso tal como lo describe el Sr. Tuddon, al menos, el Grupo de Trabajo podrá señalar los vacíos que existen y cómo pueden ser llenados por las diferentes partes interesadas.

El Senador repitió la observación hecha por el Sr. Somalo que muchos inmigrantes indocumentados pueden tener mucho tiempo conduciendo, ó el historial que tienen de manejo en los EE.UU. es el más reciente.

Sr. Somalo añadió que muchos de los inmigrantes indocumentados de Delaware han estado en los EE.UU. durante los últimos tres años, por lo tanto los registros de conducir más recientes estarían en los EE.UU.

Representante Miro hizo constar que su distrito tiene una gran cantidad de inmigrantes indocumentados que no son hispanos, incluyendo inmigrantes procedentes de Asia. Muchas de estas personas han estado conduciendo aquí por muchos años.

Senador Townsend reconoció la declaración del Representante Miro, y señaló que parte de la razón por la cual Darlene Batalla de la Alianza para el Progreso de la Comunidad de Delaware (DACA) fue nombrada miembro del Grupo de Trabajo fue para reconocer el hecho de que hay inmigrantes indocumentados de muchos lugares. Sin embargo, la mayoría de las personas indocumentadas en Delaware son latinas.

El Senador dijo que las agencias estatales tienen que tomar decisiones sobre que lenguaje se debe utilizar en la prestación de servicios, ya sea por ley o en la práctica. Puede ser más fácil para los sectores público, privado y sin fines de lucro comunicar cambios en la política a la comunidad latina, ya que son la mayoría de los inmigrantes indocumentados, pero será más difícil hacerlo para los inmigrantes que hablan otros idiomas que no es el español.

Sra. Batalla, haciendo referencia a los números de los casos que la DMV les asigna a los conductores indocumentados que cometen violaciones de tráfico, preguntó si las compañías de seguros podrían utilizar dicha documentación para determinar las tasas del seguro una vez que las tarjetas de privilegio de conducir sean emitidas.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Jefe Topping dijo que imaginaba que esos registros se podrían utilizar para tal fin. La dificultad para la policía es saber a quién se está deteniendo. Si alguien no tiene una licencia o una identificación, el registro que se crea en la DMV es con el nombre que la persona le da al policía.

Senador Townsend preguntó si las huellas digitales son parte de esos registros.

Jefe Topping dijo que no lo son, a menos que se cometa un delito criminal. Si alguien da un nombre falso, está cometiendo un delito criminal. Si se descubre que alguien dio un nombre falso, el nombre falso permanece en el registro de la Oficina Estatal de Identificación.

Sra. West sugirió que la Directora Cohan y otros en la DMV tendrán que lidiar con esas personas que proporcionan nombres diferentes, a los nombres que tienen en su licencia ó en su tarjeta de privilegio de conducir en el momento que son detenidos en una parada de tráfico. Esos registros no desaparecen.

Senador Townsend dijo que no le sorprendería que las compañías de seguros utilicen el número de caso de la DMV para tasar las pólizas de los conductores indocumentados. El Senador señaló que la ausencia de información también puede ser información.

Representante Miro afirmó que a pesar de los cuestionamientos con respecto a la validez de las tarjetas consulares mexicanas, las tarjetas son una forma de identificación y en la mayoría de los casos no son fraudulentas.

Jefe Topping, haciendo referencia a las Actas de la reunión anterior del Grupo de Trabajo, se pronunció a favor de la utilización de un sistema de capas de identificación para obtener una identificación positiva. Tan pronto como una persona sospechosa falsifica su identidad, todo lo que la persona dice es cuestionable.

Senador Townsend anunció que en la reunión del Grupo de Trabajo del mes de Junio el Jefe Topping y el Mayor Zebly presentaran la perspectiva de la policía.

Sr. Torrijos indicó que la tarjeta de privilegio de conducir será la mejor forma posible de identificación que las personas pueden presentar cuando son detenidas por una parada de tráfico, a pesar de que no son para propósitos de identificación, los oficiales saben que las tarjetas han sido asignadas a esas personas específicamente. A la Comisión Hispana de Delaware le gustaría que los conductores indocumentados tengan un medio legal y seguro para conducir y que puedan adquirir un seguro asequible.

Senador Townsend preguntó si existen informes acerca de conductores indocumentados que hayan comprado un seguro y luego se les ha negado las reclamaciones.

Sra. Calvachi-Mateyko dijo que ella comenzará a preguntarle a los residentes de la comunidad si han tenido este tipo de experiencia. Ella dijo que los residentes han reportado que se les ha dicho que ellos pueden comprar un seguro, por lo que creen que una vez que están asegurados, ellos pueden conducir legalmente.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Sr. Reed dijo que la unidad de fraude del Departamento de Seguros investiga casos de conductores asegurados que permiten a individuos indocumentados usar sus tarjetas de seguro. Si no se pagan las primas, las compañías de seguros tienen todo el derecho de cancelar la cobertura o negar reclamaciones.

Sr. Somalo afirmó que hay casos de personas que hace años pudieron obtener licencias de conducir, pero luego no pudieron renovar las licencias. El Sr. Somalo no sabe lo que pasó con la cobertura de seguros de estas personas al no poder renovar sus licencias.

Jefe Topping reiteró que todos los oficiales de la policía quieren saber quién es la persona a quien se está deteniendo durante una parada de tráfico. La identificación es de extrema importancia. Si la DMV verifica los documentos antes de emitir las tarjetas de privilegio de conducir a las personas, entonces la policía podrá seguir hacia delante cuando se trata de identificar a las personas en las paradas de tráfico.

Jefe Topping dijo que encuentra ofensiva las palabras “discriminación racial”, porque cada detención realizada por su Departamento se debe a que alguna persona cometió una violación. Señaló que cuando alguien va a exceso de velocidad en la noche, él no puede decir el color o la raza de la persona. Jefe Topping dijo que no tolera la discriminación racial en su jurisdicción.

Sra. Velásquez preguntó al Jefe Topping si la policía apoyaría las tarjetas de privilegio de conducir, ya que éstas proporcionarían la forma más cercana de identificación positiva durante una detención de tráfico.

Jefe Topping dijo que él fue elegido para su cargo por lo que tendría que consultar con sus electores antes de comentar. Sin embargo, reiteró la importancia de tener una identificación. Si la DMV asume la responsabilidad de emitir tarjetas de privilegio de conducir, él no va a cuestionarlo.

Sra. Calvachi-Mateyko le preguntó al Jefe Topping quiénes son sus electores.

Jefe Topping dijo que sus electores son los otros 42 jefes de policía en el estado de Delaware.

Senador Townsend explicó que el Jefe Topping es el presidente del Consejo de los Jefes de Policía de Delaware.

El Senador dijo que discusiones adicionales sobre temas relacionados con el seguro deben ser parte de una conversación dirigida por DACA, la Comisión Hispana de Delaware, y otras partes interesadas acerca de lo que ocurrirá para informar al público sobre la tarjeta de privilegio de conducir. El Senador espera que esto se pueda lograr en la reunión de Junio, durante la cual el Jefe Topping y el Mayor Zebley harán una presentación.

## **DISCUSION ABIERTA POR EL GRUPO DE TRABAJO**

Senador Townsend invitó a los miembros del Grupo de trabajo a proponer otros temas que requieren mayor discusión en la reunión de Junio.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Sr. Torrijos dijo que a nadie le gusta “discriminación racial”, sin embargo, la comunidad latina se siente como si la están discriminando racialmente. Elogió a la oficina del Jefe Topping por no tolerar la discriminación racial. El Sr. Torrijos ha escuchado historias de personas que fueron detenidas con la presunción de que no tienen una licencia. Dijo que la tarjeta de privilegio de conducir eliminará el temor de ser detenido.

Jefe Topping respondió que él entiende la observación del Sr. Torrijos. El dijo que él no puede controlar cómo se siente la población, pero si puede controlar lo que él les enseña a sus oficiales.

Sra. Calvachi-Mateyko dijo que las cosas están cambiando en lo que respecta a la discriminación racial. Por ejemplo, la Sra. Calvachi-Mateyko fue detenida en el camino por la policía y recibió una boleta en que decía que ella era blanca y anglosajona. Ahora la boleta permite al policía poner la raza y el color correcto de la persona.

Representante Miro sugirió que en preparación para la reunión del Grupo de Trabajo en el mes de Junio, se debe hacer una investigación sobre como los funcionarios de seguridad pública y los oficiales del gobierno verificaban la identidad de los inmigrantes durante la década de los 1900s.

Senador Townsend respondió señalando que los requisitos de inmigración solían ser menos estrictos, y los inmigrantes fueron acogidos en el país.

Jefe Topping dijo que nuestra sociedad se ha vuelto más digital después de lo que sucedió en 9/11. Cuando el Jefe comenzó su carrera tenía que llamar al centro de despacho para obtener información sobre una licencia de conducir, pero ahora esto lo puede hacer desde su patrulla.

Representante Miro dijo que el punto que quería hacer es identificar qué criterios fueron utilizados por las autoridades portuarias.

Jefe Topping dijo que es una suerte que el Grupo de Trabajo está disponible para ayudar a la DMV a identificar los criterios para la identificación.

Senador Townsend dijo que es importante incluir a los inmigrantes indocumentados que viven en Delaware dentro del sistema. El Senador planteó la pregunta de qué ocurre cuando los inmigrantes no se aprovechan de la oportunidad de ser parte del sistema. Propuso que este tema sea discutido en la reunión de Junio.

Sra. Batalla sugirió hacer preguntas que examinen la tarjeta de privilegio de conducir y que señale las siguientes preocupaciones: 1) que los conductores conozcan que sólo pueden utilizar la tarjeta para conducir en Delaware; 2) que los conductores conozcan que no pueden utilizar la tarjeta de privilegio de conducir con propósitos de identificación; y 3) que los conductores conozcan que el Estado de Delaware no es responsable de violaciones que ocurran fuera del estado.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Senador Townsend reconoció la importancia de establecer dentro de la comunidad cuál es el propósito de la tarjeta de privilegio de conducir y para qué ésta sirve, y qué diseminación educativa tiene que ocurrir. La comunidad tiene la responsabilidad de ayudar a hacer que esto funcione.

## **COMENTARIOS DEL PÚBLICO**

Senador Townsend invitó al público a hacer comentarios.

Brian Zimmer, de la Coalición por una Licencia de Conducir Segura (CSDL), dijo que la emisión de pólizas de seguro para las personas sin licencias no es una práctica nueva. Algunas de las compañías de seguros que hacen esto están operando legalmente, mientras que otras se aprovechan de la gente. Los requisitos para obtener los seguros se originaron por que los bancos no podían permitir que alguien financiara un vehículo a menos que este haya sido asegurado. Las personas usan cancelar sus pólizas una vez que el préstamo del vehículo ha sido pagado.

El Sr. Zimmer señaló que hay aproximadamente 20 millones de personas con visas que están legalmente en este país. Estas personas pueden obtener un seguro por que existe reciprocidad entre los estados y ciertos países en relación con los privilegios de conducir. Por otra parte, bajo el NAFTA, todas las licencias de conducir de los mexicanos son válidas en los EE.UU. Lo mismo que para las licencias canadienses. Hay canales bien establecidos para la elaboración de los seguros.

El cree que el desafío consiste en alentar a los inmigrantes indocumentados a solicitar la tarjeta de privilegio de conducir, lo cual puede ser riesgoso si las leyes federales cambian o si hay cambios en la administración.

El Sr. Zimmer también destacó el hecho de que muchos inmigrantes indocumentados no son hispanos. La DMV verá inmigrantes de muchos lugares los cuales aplicarán por la tarjeta de privilegio de conducir. En el 2013 Utah emitió 40,000 tarjetas de privilegio de conducir. El estado de Utah está preocupado por que 40,000 es un número demasiado alto basado en las estimaciones de la población.

El Sr. Zimmer concluyó diciendo que mientras más ayuda y flexibilidad el Grupo de Trabajo le pueda ofrecer a la DMV en establecer las normas, más exitoso el programa será. Alentó al Grupo de Trabajo para que le dieran flexibilidad a la DMV de hacer cambios en respuesta a los problemas que puedan surgir, y de usar pasaportes como forma de identificación. Elogió la DMV de Delaware y los catalogó como muy capaces de asumir esta iniciativa.

Sra. Batalla informó al Grupo de Trabajo que el 90% de las personas de DACA que ayudan en la presentación de impuestos son asiáticos. Esta comunidad está a favor de la tarjeta de privilegio de conducir. La Sra. Batalla reconoció que es responsabilidad de la comunidad asegurarse de que las personas de todas las etnias y nacionalidades conozcan de las tarjetas de privilegio de conducir.

Senador Townsend agradeció al Sr. Zimmer por elogiar a la DMV, y dijo que su punto con respecto a darle flexibilidad a la DMV es bien recibido.

El Senador reiteró que cada agencia estatal deberá enfrentar en dónde trazar la línea en la prestación de servicios en otros idiomas aparte del inglés.

El Senador preguntó si había alguna otra pregunta o comentario.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.  
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

Sra. Calvachi- Mateyko dijo que cada vez que la Comisión Hispana de Delaware les pregunta a los miembros de la comunidad que es lo que más desean, la respuesta número uno es la licencia de conducir. La comunidad ha indicado que ellos confiarían en el gobierno, si el gobierno les ofrece protección.

Senador Townsend respondió que espera que se ofrezca protección, especialmente teniendo en cuenta los comentarios del Jefe Topping sobre la importancia de que la policía pueda identificar las personas.

Todavía hay temas por explorar, particularmente la forma de estructurar la tarjeta de privilegio de conducir y lo que la comunidad puede hacer.

El Senador agradeció al Grupo de Trabajo por su tiempo y esfuerzo, e indico que Michelle Zdeb le comunicará la fecha de la próxima reunión.

Se levantó la sesión a las 12:13p.m.



**“Solo la versión en inglés de las Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las Actas oficiales del 13 de Mayo del 2014.”**

## **ADJUNTO**

**MEMO:** SCR 36 Grupo de Trabajo  
**FECHA:** Mayo 13, 2014  
**PARA:** Miembros del Grupo de Trabajo  
**DE:** Michelle Zdeb, Asistente Legislativa  
**RE:** Actas de la Reunión del Grupo de Trabajo y Versión en Español del Documento  
**LEIDO POR:** Caitlin Del Collo, Compañera Legislativa

Estimados Miembros del Grupo de Trabajo:

Antes de que ustedes aprueben las Actas de la Reunión del 2 de Abril queríamos recomendar un cambio que debe adherirse en el documento con su permiso. Scott Vien quien habló en nombre de la Directora Cohan, se observó en las Actas de la Reunión como Scott **Vier**, con una r no con una n. Nos gustaría sugerir cambiar su nombre con la aprobación de ustedes, si las Actas de la Reunión son aprobadas para su publicación. Esto se llevaría a cabo en las **páginas 2, 7, 10 y 19**.

---

En la Versión en Español del documento, recomendamos a los miembros los siguientes cambios, antes de que sean publicados junto con las Actas de la Reunión. Nos gustaría hacer los siguientes tres cambios en el documento:

**En la Página 3:**

Miembro del Grupo de Trabajo: Rosario Calvachi-Mateyko el apellido se escribió con una e en lugar de una a. Sugerimos cambiar su apellido de **Calvechi** a Calvachi.

**En la Página 7:**

Se sugiere modificar dando a dar en la siguiente declaración: “que cometieron un error con tan solo **dando** las tarjetas y se cometió fraude.”

**En la Página 19:**

Se sugiere modificar Senador Torrijos a Senador Townsend en la siguiente declaración: “Sr. Torrijos confirmó que la declaración del **Senador Torrijos** habla de su preocupación.”

---

Nos gustaría dar las gracias a Rosanna Mena de DELDOT por todos sus esfuerzos traduciendo las Actas de la Reunión, nosotros que somos parte del Grupo de Trabajo podemos afirmar que esto no es un trabajo fácil.

Gracias por su tiempo.