



DISTRIBUCIÓN: General
J/11-01/SR
ORIGINAL: Inglés

Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte

Sesión ordinaria 11-01 del Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC) Mesa redonda: el transporte de carga sustentable en América del Norte

4 - 5 de abril de 2011

Hotel Royal del Pedregal
Jardines en la Montaña
Tlalpan, Distrito Federal, México

Acta resumida¹

El Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC) de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) de América del Norte celebró una sesión ordinaria el 4 y 5 de abril de 2011 en la Ciudad de México, México. Esta sesión pública tuvo como propósito analizar el borrador del Plan Operativo 2011-2012 de la CCA, poner al día sobre el mecanismo de peticiones ciudadanas para la aplicación efectiva de la legislación ambiental (SEM), presentar el cuestionario del CCPC sobre peticiones ciudadanas y moderar la participación en la presentación y el análisis público del informe del artículo 13 de la CCA titulado *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte*.

La presente acta resumida da cuenta de cada uno de los puntos que conforman el orden del día, registra las decisiones tomadas por el Comité e identifica puntos de acción y responsabilidades. (Véanse en el anexo A el orden del día y en el anexo B la lista de participantes.)

Puede solicitar actas resumidas anteriores, recomendaciones del CCPC al Consejo y otros documentos relacionados con el Comité a la Oficialía de Enlace con el CCPC o en el sitio web de la CCA: <www.cec.org>.

Lunes 4 de abril de 2011

Mensaje de bienvenida y discurso de apertura de la presidenta del CCPC, Irasema Coronado, y aprobación del orden del día provisional

La presidenta del CCPC dio la bienvenida a los participantes en la sesión pública y presentó una visión general de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA), señalando que la CCA fue establecida como acuerdo paralelo del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Su misión es promover la conservación, la protección y el mejoramiento del medio

¹ Si bien este resumen se preparó con todo cuidado, debe advertirse a los lectores que no fue revisado ni aprobado por los participantes y, por tanto, cabe la posibilidad de que no refleje con exactitud sus afirmaciones.

ambiente de América del Norte en beneficio de las generaciones presentes y futuras, en el contexto de los crecientes vínculos económicos, comerciales y sociales entre Canadá, Estados Unidos y México (las Partes), así como facilitar la colaboración y la participación ciudadana en esta tarea. También describió el papel que el Comité Consultivo Público Conjunto desempeña en la obtención de comentarios de la ciudadanía sobre temas ambientales clave y en la elaboración de recomendaciones al Consejo (los ministros de medio ambiente de Canadá y México y la administradora de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos).

El CCPC celebra tres o cuatro sesiones ordinarias al año, y ésta en la Ciudad de México es la primera de 2011. La próxima se verificará en Montreal, Canadá, en junio de este año y contará con la asistencia de los miembros del Consejo. Todas las reuniones están abiertas al público. Irasema Coronado anunció que el primer día de la sesión se transmitiría y podría ser vista por muchos otros participantes a través de Internet. Agregó que el CCPC está aprovechando al máximo tecnologías como Facebook y Twitter para asegurar discusiones equilibradas y ampliar el acceso a la participación ciudadana. Añadió que la sesión se transmitiría en forma simultánea en español, francés e inglés, y describió los servicios de traducción disponibles al público.

Irasema Coronado revisó el orden del día de la sesión pública y la aprobó en nombre del CCPC, indicando que habría segmentos de preguntas y respuestas y paneles de discusión. La sesión matutina se dedicó a la revisión del borrador del Plan Operativo 2011-2012 de la CCA, a la que seguiría un segmento de preguntas y respuestas. El programa vespertino ofreció la puesta al día sobre el estado del mecanismo de peticiones ciudadanas para la aplicación efectiva de la legislación ambiental (SEM) y la presentación y discusión del cuestionario del CCPC sobre peticiones ciudadanas. El segundo día se dedicaría a la presentación y a la mesa redonda sobre el informe del artículo 13 de la CCA titulado *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte*.

Coronado agradeció a todos por la organización del evento y pidió a cada uno de los miembros del CCPC presentarse al público. Las semblanzas de los miembros se pueden consultar en el sitio en Internet de la CCA, <www.cec.org>.

A continuación, la presidenta solicitó al director ejecutivo de la CCA, Evan Lloyd, que informara de los avances logrados a partir de la anterior reunión del CCPC.

Informe del director ejecutivo de la CCA, Evan Lloyd, sobre los avances de la CCA desde la última reunión del CCPC

Referencias:

- a) Presentación de la CCA por el director ejecutivo
- b) Programa de actividades de la CCA
- c) Propuesta de estructuras de gestión de la CCA
- d) Recomendación 10-04 del CCPC: Borrador de la Propuesta de revisión de las estructuras de gestión de la CCA y la instrumentación del ACAAN

En la rendición de su informe, Evan Lloyd señaló que se trataría de un listado parcial de las actividades realizadas desde su último informe al CCPC en noviembre de 2010 y que la presentación de seguimiento sobre el Plan Operativo 2011-2012 de la CCA ampliaría muchas de sus aseveraciones. Agregó sentirse muy complacido con los avances logrados desde la última reunión e hizo algunos comentarios sobre las actividades recientes de la CCA.

Acto seguido manifestó que la CCA tenía el gusto de anunciar la formación de la Alianza Regional para la Conservación de Pastizales del Desierto Chihuahuense, que busca mejorar la colaboración entre ambientalistas, ganaderos, especialistas y gobiernos. Estos pastizales fueron identificados como una de las regiones prioritarias de la Iniciativa para la Conservación de las Aves de América del Norte y la Estrategia para la Conservación de los Pastizales del Desierto Chihuahuense. Dicha alianza regional forma parte del proyecto de conservación de los pastizales de la CCA, que este año también presentará resultados del monitoreo de las aves y mapas actualizados de áreas prioritarias de conservación, todo ello en relación con los pastizales.

El director ejecutivo dijo después que la CCA lanzó el primer directorio trilateral en línea dedicado a la capacitación en empleos verdes en América del Norte, que enlista más de cien cursos de capacitación en energía renovable. Este nuevo directorio contiene un listado integral de cursos ofrecidos en las industrias de energía solar, eólica, hidroeléctrica, geotérmica, bioenergía y celdas de hidrógeno y combustible en Canadá, Estados Unidos y México. Un sistema de colaboración trilateral ayudaría a crear e intercambiar prácticas idóneas entre los tres países.

Con particular acento en las proyecciones descritas en el informe *Perspectivas ambientales en América del Norte para el año 2030* de la CCA, Evan Lloyd se refirió a las dificultades ambientales que enfrentaremos en el futuro. Destacó que las decisiones que tomemos al momento de elegir qué compramos, qué energía utilizamos y qué emisiones generamos pueden tener fuertes repercusiones en la calidad del medio ambiente de las próximas décadas. Actualmente, los rubros con mayores probabilidades de atenderse son uso de energía y emisiones relacionadas, así como uso de agua y tratamiento de aguas residuales. Los cambios más drásticos que se aproximan son el calentamiento constante y acelerado del planeta (en especial en el Ártico), la pérdida continua de biodiversidad terrestre y la persistencia de niveles elevados de ozono troposférico en zonas urbanas. Manifestó que entre los problemas dignos de mayor atención figuran crecimiento de las zonas urbanas y superficies edificadas, calidad y disponibilidad del agua dulce y de las aguas freáticas, efectos del cambio ambiental en la economía y la salud e impacto del consumo en América del Norte sobre el medio ambiente.

Después informó que el mes pasado la Comisión publicó los resultados de los trabajos sobre conservación de áreas marinas que venía realizando desde hace tiempo. Las fichas de evaluación ecológica en áreas marinas de la CCA se elaboraron en estrecha colaboración con dependencias de áreas protegidas de los tres países. La *Guía para la elaboración de fichas de evaluación ecológica en áreas marinas protegidas de América del Norte* tiene la finalidad de establecer un método estandarizado para que los gestores informen sobre la situación y tendencias de las condiciones ecológicas en las dos mil áreas marinas protegidas (AMP) del subcontinente cartografiadas como parte del [Atlas ambiental de América del Norte](#) en línea de la CCA. Agregó que lo anterior es producto del importante esfuerzo realizado por Canadá, Estados Unidos y México para salvaguardar los frágiles ambientes marinos de la región.

A continuación describió el recién publicado informe sobre transporte de carga, cuyo objetivo es examinar la oportunidad de mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores clave de la economía de la región. A la fecha, el sector transporte es la segunda fuente importante de gases de efecto invernadero en América del Norte, apenas detrás del sector de energía eléctrica, y se espera que en los próximos 20 años se posicione como el sector dominante en términos de consumo final de energía. Para 2030, la población de la región del TLCAN aumentará de 460 a 540 millones de habitantes, la economía de América del Norte crecerá entre 70 y 130 por ciento y se espera que el tonelaje de carga total casi se duplique en comparación con los niveles de 2002. Esta situación acarreará mayor consumo de combustible y más emisiones, congestión e impacto en la infraestructura de transporte. La conclusión del informe es que se necesitan ya las políticas, reglamentos, incentivos, inversiones y tecnologías necesarias para lograr un transporte de carga sustentable en toda América del Norte y para que nuestras economías sean más eficientes, competitivas y seguras desde la perspectiva energética.

Evan Lloyd se refirió después a la decimotercera edición del informe *En balance*, publicación del proyecto Registro de Emisiones y Transferencias de Contaminantes en América del Norte (RETC) de la CCA. Recalcó que el programa RETC no sólo está firmemente identificado en el nuevo Plan Estratégico del Consejo, sino que la propuesta del nuevo Plan Operativo 2011-2012 de la CCA incluye dos proyectos relacionados con el Registro que continuarán esta vital tarea. Más importante aún, este año veremos la creación de herramientas que permitirán que esta información esencial sea utilizada por las comunidades, algunas de las cuales padecen los efectos desproporcionados de la contaminación relacionada con la industria, para que puedan comprender y enfrentar los factores que afectan su salud ambiental y su bienestar. El director ejecutivo concluyó su presentación con un breve resumen de la actividad del mecanismo de peticiones ciudadanas (también llamado “mecanismo SEM”, por sus siglas en inglés) al interior de la CCA, agregando que dicho mecanismo se discutiría más adelante en la sesión. A continuación dio paso al segmento de preguntas.

Pregunta o comentario: Gustavo Alanís Ortega comentó que las publicaciones e informes de la CCA, a pesar de su gran calidad y de la información tan útil que contienen, no están llegando a las personas que podrían sacarles el máximo provecho. Le gustaría que se hablara de la difusión como medio para contribuir al enriquecimiento ambiental y al impacto estratégico que buscamos.

Respuesta: Evan Lloyd respondió que la elaboración de un informe es una etapa de la evolución de un proyecto y que lo importante es seguir adelante con la iniciativa e integrar los resultados a poblaciones y públicos específicos a quienes la información les pueda resultar útil y ojala actúen con base en la misma. Este año tenemos una iniciativa de comunicaciones específica que se desarrollará como parte del Plan Operativo y apoyará el trabajo en curso de la CCA y sus proyectos para asegurar la comunicación apropiada de los resultados.

Pregunta o comentario: Rodolfo Lacy comentó que todos los informes descritos por Evan Lloyd son muy valiosos y que si se van a emprender acciones con base en ellos, los principales destinatarios deben ser nuestros gobiernos. Solicitó información específica de los informes *En balance*, preguntando si los gobiernos los habían recibido y qué otros usos se les van a dar.

Respuesta: Evan Lloyd manifestó que todos los productos e iniciativas que describió son resultado de la amplia colaboración con funcionarios gubernamentales. A este respecto, el proceso es muy importante para lograr la participación de aquellos expertos y funcionarios que precisamente pueden aprovechar al máximo la información una vez que esté disponible. Los gobiernos son muy complejos y es importante saber colocar los materiales ante sus diversas dependencias para que puedan ser discutidos en diferentes foros. Es en la medida que las dependencias gubernamentales participan en la CCA, que se muestran receptivas a los resultados de las iniciativas de la Comisión y la consideran una plataforma útil para impulsar sus propios intereses y promover sus posturas. Agregó que aunque es posible que los gobiernos no reaccionen como quisiéramos, por lo general ordenan que se dé todo el apoyo y la atención necesaria a los temas abordados en el trabajo de la CCA y sus socios y con frecuencia ordenan trabajos de seguimiento.

Pregunta o comentario: Carlos Sandoval manifestó que le gustaría analizar el papel de la oficina de la CCA en México y qué más podría hacer ésta para ayudar en las labores de difusión y capacitación. Preguntó si podía hacer algo más para contribuir a los resultados de la CCA y a la capacitación ofrecida.

Respuesta: Las Partes apoyan el que la oficina de la CCA en México aumente su eficacia a fin de ser una herramienta útil que contribuya a las relaciones con la Semarnat y a la difusión eficaz de la CCA.

Pregunta o comentario: Martín Gutiérrez preguntó si la CCA podía explicar cómo utilizar el componente web de los cursos de capacitación para contribuir a los conocimientos obtenidos de los informes y de la experiencia de la CCA en general. Preguntó si el sector energético colaboraba con la CCA en cuestiones de capacitación.

Pregunta o comentario: Irasema Coronado preguntó cuántas personas han participado en los cursos de capacitación ofrecidos por la CCA y si los cursos estaban disponibles en los tres idiomas.

Respuesta: Evan Lloyd contestó que la información contenida en el sitio web es un directorio con enlaces a diversos dominios ambientales basados en la red en donde se puede encontrar capacitación. No se trata de capacitación en línea, sino de un catálogo de cursos y dónde encontrarlos. Tecnología limpia e iniciativas verdes están generando empleos verdes y los tres países apoyan la capacitación para estos empleos. El sitio ayudará a las personas a encontrar la formación que necesitan. La información está disponible en los tres idiomas para todos los que deseen acceder a ella y es una lista integral de establecimientos de capacitación y de los servicios que prestan.

Pregunta o comentario: Irasema Coronado preguntó, con respecto a las comunicaciones, si había un mejor mecanismo para la publicación de información e informes. Preguntó si en las páginas en Internet de los gobiernos había enlaces con la CCA.

Respuesta: Evan Lloyd respondió que no estaba plenamente familiarizado con los sitios en Internet de las diversas dependencias de los tres gobiernos, pero su experiencia era que contenían

vastas cantidades de información. Manifestó que este tema le parecía interesante y que la CCA necesita colaborar con los enormes recursos existentes, con el fin de asegurar que en los tres países se pueda acceder con facilidad a información ambiental importante.

Pregunta o comentario: Jonathan Waterhouse preguntó si los cursos de capacitación eran accesibles a alumnos de universidades, escuelas vocacionales y secundarias de todo el sistema educativo. ¿Existe alguna forma de que los estudiantes dentro del sistema educativo sepan que pueden tener acceso a este tipo de capacitación?

Respuesta: Evan Lloyd manifestó que en este punto la CCA está en una fase de “mantenimiento”, en términos de información disponible, pero que se había puesto en contacto con cada una de las 235 instituciones para verificar que la información de contacto fuera correcta.

Pregunta o comentario: Rodolfo Lacy comentó que hay mucha información valiosa disponible y que el reto para la CCA era ponerla a disposición de las personas que pueden utilizarla. Sugirió que necesitamos analizar a nuestro público meta para saber si están haciendo o no uso de dicha información. Puso como ejemplo a Google Art y sugirió que nuestra situación con el *Atlas* es similar. Es posible que la información no esté llegando a quienes pueden cambiar las políticas ambientales y el comportamiento.

Respuesta: Evan Lloyd respondió que, con respecto al *Atlas*, se hizo un esfuerzo concertado para definir al público e investigar hasta qué punto estamos satisfaciendo sus necesidades. Hicimos una investigación a fondo del público e hicimos los análisis y ajustes apropiados y continuaremos mejorando iniciativas como ésta a medida que adquiramos más y más experiencia. Ésta es la razón por la que primero elaboramos marcos de trabajo y plataformas que después utilizamos para desarrollar oportunidades de que la información sea utilizada por quienes la necesitan.

Pregunta o comentario: Irasema Coronado dio lectura a una pregunta, hecha en línea, respecto de si había mecanismos para que el CCPC estuviera en contacto con miembros de la sociedad civil dentro de cada país.

Respuesta: Irasema misma contestó que indudablemente había vías para que la sociedad civil se acercara al CCPC y que una de ellas es la web, tal como lo hacía ahora quien formuló la pregunta. Otras vías son el correo electrónico directo o el acercamiento directo a los miembros del Comité en lo individual. Recalcó que cualquier miembro del CCPC estaría en la mejor disposición de contestar preguntas.

Pregunta o comentario: Linda Angove preguntó si los programas de capacitación en energía renovable de las universidades de América del Norte estaban enteradas de la transmisión vía webcast de las reuniones del CCPC y de la capacitación y los excelentes informes a que pueden acceder a través de la CCA.

Respuesta: Evan Lloyd manifestó que, con respecto al catálogo de programas de capacitación, había un vínculo directo con las universidades y la invitación a publicar la información y a

emplearla en su beneficio. Fuera de eso, la difusión de la CCA dirigida a las universidades es de naturaleza más general y con frecuencia se concentra en hechos o iniciativas específicas. Muchas veces la CCA colabora con universidades en particular y se asegura de que los resultados finales de las colaboraciones se pongan a disposición de ellas. Las universidades suscritas al sitio en Internet de la CCA seguramente fueron notificadas de esta reunión del CCPC.

Pregunta o comentario: Se hizo un comentario en línea que sugiere que el *Atlas* trilateral necesita mejorarse respecto del intercambio de datos y se agregó que el participante, que vive cerca de Nueva Brunswick, ha hecho investigaciones al respecto.

Respuesta: Evan Lloyd dio las gracias al participante por la sugerencia y lo invitó a ponerse en contacto con la CCA, agregando que la Comisión analizaría con mucho gusto las sugerencias específicas que reciba.

Pregunta o comentario: Martín Gutiérrez comentó que el tema de las comunicaciones y la eficacia de la difusión se ha repetido en muchas sesiones anteriores del CCPC. Preguntó qué podemos hacer para involucrar a más personas del sector ambiental y de otros sectores importantes que no tienen conocimiento de la CCA. Sugirió que todos necesitamos abocarnos a encontrar soluciones para este importante reto de comunicaciones.

Respuesta: Evan Lloyd señaló que en el borrador del Plan Operativo y presupuesto para el próximo año las Partes identifican la necesidad de hacer un esfuerzo concertado para elaborar un plan de comunicaciones integral para la CCA. Esta tarea se llevará a cabo con la estrecha colaboración de las Partes y se invitó al CCPC a participar en esta importante iniciativa.

Pregunta o comentario: Irasema Coronado preguntó si había talleres relacionados con los diversos informes, que permitan a las personas aprender a aprovechar mejor los conocimientos.

Respuesta: Evan Lloyd respondió que en muchos casos los productos en realidad surgen de talleres y son resultado de ejercicios de colaboración. Es frecuente que cientos de personas de diversas organizaciones se unan para formar una red de apoyo natural a quien la CCA informa los resultados. Agregó que, en otros casos, la Comisión participa de modo específico en la promoción y difusión de información a través de presentaciones similares a la de la iniciativa de transporte que se hará como parte de esta sesión del CCPC. La participación es específica de cada iniciativa y, por lo tanto, es variable.

Pregunta o comentario: Irasema Coronado preguntó cómo se determinan las asignaciones presupuestales para apoyar cada uno de los proyectos del Plan Operativo y quién a final de cuentas hace las asignaciones.

Respuesta: Evan Lloyd respondió que los presupuestos se elaboran a partir de los proyectos definidos, formulados y negociados por las Partes.

Pregunta o comentario: Una persona del público preguntó si se podía crear una estrategia referente al sector transporte. Se hizo la sugerencia de que para la presentación del informe sobre transporte, nuestra máxima prioridad debería ser invitar al ministro competente de cada uno de

los tres países. Si los ministros no tienen conocimiento de la CCA, sería muy difícil resolver los problemas del sector público y sin duda se necesitaría la experiencia gubernamental para alcanzar las metas. Agregó que públicos meta y cómo llegar a ellos son elementos muy importantes y preguntó si los expertos mencionados en el sitio web de la CCA estarían dispuestos a brindar su experiencia al sector transporte.

Respuesta: Evan Lloyd contestó que el directorio de la página web de la CCA contiene una lista de expertos relacionados en alguna forma con los cursos de capacitación que se ofrecen a través de las muchas instituciones que se ocupan del medio ambiente. La iniciativa de transporte —ejercicio de amplia colaboración en los tres países— contó con expertos tanto del gobierno como del sector privado. Manifestó que confía en que se ha alcanzado un alto nivel de entendimiento con todos los funcionarios. La siguiente etapa es comunicar esto con más precisión a los tres ministros.

La presidenta Irasema Coronado dio por terminado este segmento de la sesión, manifestando al público que el CCPC agradecerá las comunicaciones y sugerencias que ayuden a incrementar la eficacia del valioso trabajo que realiza la CCA.

Presentación del Plan Operativo 2011-2012 de la CCA, por la directora de Programas, Dolores Wesson

Referencias:

- a) Plan Operativo 2011-2012 de la CCA
- b) Convocatoria para la presentación de propuestas a la iniciativa NAPECA (22 de marzo de 2011)
- c) Directrices de la iniciativa NAPECA (Borrador del 22 de marzo de 2011)
- d) Cronograma revisado (18 de marzo de 2011) con comentarios del CCPC
- e) Plan Estratégico 2010-2015 de la CCA (10 de noviembre de 2010)
- f) Recomendación 10-03 del CCPC. Asunto: Plan Estratégico 2010-2015 de la Comisión para la Cooperación Ambiental
- g) Respuesta del Consejo a la Recomendación 10-03 del CCPC

Con ayuda de una presentación en PowerPoint (disponible en el sitio en Internet de la CCA), Dolores Wesson presentó un panorama de los procesos y los criterios empleados por las Partes para seleccionar los proyectos que se incorporarían al Plan Operativo 2011-2012 de la CCA. Comenzó por hacer una breve descripción del trabajo preliminar con los proyectos “de arranque” aprobados por el Consejo en agosto de 2010 (en Guanajuato) e iniciados en septiembre de 2010, en los siguientes términos:

- Mejoramiento de la comparabilidad de datos, metodologías para la medición e inventarios de emisiones en América del Norte, que es el proyecto 9 del Plan Operativo.
- Aplicación de la legislación ambiental apoyada en recursos de inteligencia a actividades relacionadas con los desechos electrónicos en América del Norte, que es el proyecto 8 del Plan Operativo.
- Manejo ambiental de los desechos electrónicos, que es el proyecto 8 del Plan Operativo.

A continuación informó que, como parte del programa piloto de subvenciones iniciado en abril de 2010, se habían otorgado tres subvenciones, a saber:

- Programa de monitoreo de Red Lake Band, en apoyo al *Lake of the Woods Multi-agency International Arrangement*.
- Implementación de programas para reducir o eliminar el riesgo de la exposición al mercurio en hospitales del estado de Sonora, México.
- Unidad de Pediatría Ambiental (UPA) del Lago de Chapala.

Dolores Wesson agregó que el Consejo ordenó el establecimiento de un programa de subvenciones de la Alianza de América del Norte para la Acción Comunitaria Ambiental (NAPECA, por sus siglas en inglés) para 2011 y que la convocatoria para la presentación de propuestas a la iniciativa NAPECA estaba próxima a lanzarse. Después de una breve revisión del Plan Estratégico manifestó que, de conformidad con los criterios de selección y las prioridades establecidas por el Consejo y descritas en dicho plan, los siguientes proyectos habían sido seleccionados para conformar en el Plan Operativo 2011-2012.

- Proyecto 1: *Desarrollo de capacidades para el mejoramiento de la salud ambiental de comunidades vulnerables en América del Norte.*
- Proyecto 2: *Mejoramiento de la calidad del aire intramuros para reducir la exposición a contaminantes atmosféricos, incluidas partículas finas y compuestos químicos, en poblaciones nativas de Alaska y otras comunidades indígenas de América del Norte.*
- Proyecto 3: *Pastizales de América del Norte: iniciativas de manejo y alianzas para aumentar la resiliencia de los ecosistemas y las comunidades.*
- Proyecto 4: *Colaboración Big Bend-Río Bravo para la conservación de paisajes transfronterizos.*
- Proyecto 5: *Enfoques para la identificación y el rastreo de las sustancias químicas en el comercio de América del Norte.*
- Proyecto 6: *Estrategias de mitigación de riesgos para reducir la exposición a sustancias químicas de preocupación común.*
- Proyecto 7: *Monitoreo y evaluación ambientales de sustancias químicas de preocupación mutua.*
- Proyecto 8: *Fortalecimiento de la aplicación de la legislación ambiental en América del Norte.*
- Proyecto 9: *Mejoramiento de la comparabilidad de datos, metodologías para la medición e inventarios de emisiones en América del Norte.*
- Proyecto 10: *Fuentes y almacenamiento de carbono en los ecosistemas: información para cuantificar y manejar las reducciones en las emisiones de gases de efecto invernadero.*
- Proyecto 11: *Plataforma interactiva, en línea, de información sobre el cambio climático en América del Norte.*
- Proyecto 12: *Mejoramiento de las condiciones para la construcción de edificaciones sustentables en América del Norte.*
- Project 13: *Mejoramiento del desempeño económico y ambiental de la cadena de abasto de la industria automotriz de América del Norte.*

- Proyecto 14: Rastreo de emisiones y transferencias de contaminantes en América del Norte (Proyecto RETC de América del Norte).

Dolores Wesson describió el marco de trabajo, el objetivo, el enfoque y los resultados de cada proyecto y recalcó la importancia del análisis público del CCPC y de la recomendación al Consejo que le seguiría. Destacó que el Consejo quería tomar en consideración la recomendación del CCPC y que esperaba aprobar el Plan Operativo para la semana del 16 de mayo de 2011.

Pregunta o comentario: Gustavo Alanís Ortega comentó que, en especial con respecto al proyecto 1, lo más importante es cómo poner las herramientas electrónicas creadas a disposición de las personas de comunidades que están siendo afectadas y que tal vez no tengan acceso electrónico a las mismas. Señaló que muchos de los proyectos, pese a su valor, serán efectivos sólo hasta que dichas herramientas estén disponibles.

Respuesta: La CCA está consciente de la posibilidad de que las comunidades vulnerables no cuenten con las herramientas, pero el programa de subvenciones de la iniciativa NAPECA puede ofrecer soluciones para subsanar esa laguna.

Pregunta o comentario: Felicia Marcus preguntó si el ponente podía explicar con más claridad el contenido de cada proyecto y cuáles serán sus resultados.

Pregunta o comentario: Refiriéndose al proyecto 8, Gustavo Alanís Ortega preguntó si habrá oportunidad de que tanto la ciudadanía como el CCPC ofrezcan sus perspectivas en lo referente a la aplicación de la legislación, o si el tema se discutirá únicamente entre funcionarios gubernamentales.

Respuesta: Dolores Wesson contestó que la delicadeza de algunos de los temas de aplicación de la legislación obliga a discutirlos a puerta cerrada. Agregó que la CCA puede ofrecer perspectivas y que tomará en cuenta el comentario.

La presidenta Irasema Coronado dio las gracias a Dolores Wesson por su presentación. Informó que el Plan Operativo está disponible en línea para revisión y comentarios de la ciudadanía e invitó a enviar aportaciones para que el CCPC pueda considerarlas al hacer la recomendación al Consejo. Agregó que la fecha límite para el envío de comentarios era el 27 de abril de 2011. Acto seguido dio paso al segmento de preguntas y comentarios.

Pregunta o comentario: Jonathan Waterhouse preguntó si se asignan funcionarios a cada uno de los proyectos para que supervisen el avance durante la vida del mismo. Preguntó de modo específico si dichos funcionarios se apersonan en el sitio para verificar que el trabajo se realice realmente. También sugirió que es posible que el proyecto dotado de 200,000 dólares para reducir en 30 por ciento los contaminantes atmosféricos intramuros en Alaska ni siquiera comience a atender el problema y que además es probable que los recursos asignados no logren el resultado buscado.

Respuesta: Dolores Wesson respondió que la mayor parte de los proyectos son administrados de manera interna y que normalmente no se hacen visitas al sitio. Este proyecto quedaría bajo la

tutela de la iniciativa NAPECA y el personal responsable, sin duda, daría seguimiento para verificar que se estuvieran implementando las acciones. Manifestó que tanto ella como las partes que desarrollaban los proyectos compartían la misma inquietud en cuanto a la supervisión y agregó que a medida que el CCPC elabore su recomendación se irán incluyendo sugerencias a ese respecto. Evan Lloyd comentó que existen herramientas para garantizar la rendición de cuentas y que todo mundo se concentra en ese aspecto. Agregó que el punto ya se había considerado y que este año algunos de los proyectos se manejarían de manera diferente a los del pasado.

Pregunta o comentario: Martín Gutiérrez preguntó si el Secretariado estaba a la espera de los comentarios del CCPC acerca del Plan Operativo. Señaló que no era posible que el CCPC pudiera cumplir con la fecha límite del 27 de abril de 2011 para presentar comentarios y llevar a cabo un proceso de consulta pública, y que es necesario agregar más información a los resúmenes de los proyectos que se han presentado. Preguntó si el Plan tenía la intención de involucrar a la ciudadanía de América del Norte, sugiriendo que quizá las Partes deseen revisar el alcance y los objetivos con los miembros del CCPC.

Respuesta: Dolores Wesson contestó que las Partes integran la lista de proyectos y que corresponde a la CCA ponerlos en marcha. Reconoció que con referencia al proyecto 9 ya no hay tiempo para la consulta pública y la recomendación del CCPC, pero para otros todavía queda tiempo, y declaró que cualquier recomendación es siempre bienvenida. Los documentos con los resúmenes de los proyectos entregados al CCPC son los únicos disponibles en este momento.

Pregunta o comentario: Rodolfo Lacy señaló que en conversaciones pasadas se hizo hincapié en algunos temas importantes que no fueron incluidos en el Plan Operativo. La CCA tiene soluciones para muchos retos ambientales, pero no se están aplicando, en especial con referencia a la falta de trabajo en proyectos de apoyo al informe del artículo 13. Manifestó que es importante que la CCA se involucre en las recomendaciones contenidas en el informe. En particular, con respecto al comercio, destacó que por su relevancia el canje de carbono debería ser una clara prioridad del Plan Operativo.

Respuesta: Evan Lloyd respondió que algunos de los proyectos elegidos por las Partes se consideraban meros puntos de partida. Dijo que el canje y el almacenamiento de carbono servirían de base para otros temas con importantes inquietudes de políticas que están sujetos a prioridades nacionales e internacionales de las Partes. Dolores Wesson agregó que el tema del cambio climático es una nueva prioridad y recalcó que primero deben colocarse los cimientos y que la planeación de los proyectos en etapas por las Partes resulta pertinente al momento de considerar todos los aspectos dentro de cada uno de los países.

Pregunta o comentario: Rodolfo Lacy sugirió que, en cuanto al proyecto 10, debería darse alguna explicación del propósito, agregando que era importante incorporar indicadores al trabajo.

Pregunta o comentario: Felicia Marcus sugirió que se había descrito una gran cantidad de trabajo importante, pero que el tema es el establecimiento de prioridades. Comprende que algunos de los proyectos eran continuación de trabajos iniciados en el pasado. Sugirió que la razón por la que se está realizando el trabajo no es del todo clara, en especial en algunos temas prioritarios que no

están en la lista, como el transporte de carga sustentable. Le gustaría ver una planilla de proyectos pasados y sus resultados. Agregó que, además del Plan Estratégico, hay otras cosas que se supone que la CCA está llevando a cabo. En particular, notó la ausencia del informe del estado del medio ambiente, el informe sobre el impacto ambiental del comercio o el Informe Anual de entre las prioridades operativas de la CCA.

Pregunta o comentario: Gustavo Alanís Ortega manifestó que, con respecto al proyecto 14, el problema de las descargas de agua quizá sea más desafiante en México. Sugirió que es necesario ayudar a los gobiernos locales y municipales a resolver este problema y que la CCA podría ser de utilidad a escalas local y estatal. Después preguntó cuál sería la posición de la Comisión en eventos ambientales de mayor alcance en los que es importante exponer los casos en que se ha logrado un cambio y sugirió que la CCA debería haber asistido a las reuniones de la COP 16 en Cancún. Con respecto a la captación y almacenamiento de carbono, sería importante analizar si se puede o no proceder con esta iniciativa.

Respuesta: Dolores Wesson contestó que el tratamiento del agua es, sin lugar a dudas, un reto enorme, pero los recursos con que cuenta la CCA son limitados y a pesar de que este asunto no se incluye en el Plan Estratégico, puede llegar a ser tema del manejo sustentable de los recursos ambientales e incluirse en la agenda. El tratamiento del agua no está incluido en las áreas en que la CCA se concentra actualmente y será oportuno atenderlo en algún momento específico en el futuro. Con respecto a la COP 16, señaló que no existe un marco legal para la participación de la CCA y, por lo tanto, está fuera del alcance del Plan Estratégico.

Pregunta o comentario: Rodolfo Lacy mencionó que el carbono negro no se incluye en ninguno de los 14 proyectos operativos, pero sigue siendo un componente de las emisiones de GEI y es un problema real pertinente para los inventarios del RETC. Martín Gutiérrez agregó que el problema del carbono negro se incluyó en una recomendación del CCPC al Consejo.

Respuesta: Evan Lloyd respondió que la evaluación de los inventarios de carbono negro está incluida en el Plan Operativo. Asimismo, con respecto al mercado del carbono, las Partes adoptaron el enfoque de asegurarse de la correcta elaboración de los inventarios. Algunos proyectos se incluyeron para incrementar el trabajo que ya realizan las Partes, sea de manera individual o paralela. Señaló que necesitamos tener cuidado y comprender que mucho del trabajo descrito en el Plan Operativo se suma a otros trabajos que se están llevando a cabo dentro de cada uno de los países y que quizá no sean visibles dentro del Plan. Agregó que también debemos reconocer que éste es un plan bienal y que aún no se determina el trabajo para el segundo año. Las Partes reconocen que no tenemos que tratar cada uno de los temas todos los años.

Pregunta o comentario: Irasema Coronado inquirió, con respecto a los proyectos 1 y 2 y a los componentes de salud de las comunidades vulnerables, si la falta de acceso a Internet las colocaba en situación de desventaja y sugirió que era importante ayudarlas al respecto. También preguntó, en relación con el proyecto 4, si Seguridad Nacional representaba un problema.

Pregunta o comentario: Felicia Marcus preguntó si habría un proyecto que diera seguimiento a la iniciativa de transporte de carga sustentable, ya que no lo veía en la lista de proyectos del Plan Operativo.

Por cuestiones de tiempo, la presidenta Irasema Coronado dio las gracias a todos por sus aportaciones y sus valiosas perspectivas, manifestando que sin duda habría oportunidad de hacer una recomendación al Consejo una vez concluidas las consultas públicas el 27 de abril. Sugirió que algunas de las preguntas que quedaron sin respuesta se tratarían durante el resto de la jornada y el día de mañana. Acto seguido describió los eventos para el resto del día y dio por terminada la reunión para pasar a un almuerzo de trabajo de redes.

Puesta al día sobre peticiones ciudadanas para la aplicación efectiva de la legislación ambiental, por el oficial jurídico de la Unidad sobre Peticiones Ciudadanas, Paolo Solano

Referencias:

- a) Informe del estado que guardan las peticiones conforme a los artículos 14 y 15
- b) Recomendación 10-04 del CCPC. Asunto: Borrador de la Propuesta de revisión de las estructuras de gestión de la CCA y la instrumentación del ACAAN

De regreso a la sesión, la presidenta Irasema Coronado nuevamente dio la bienvenida a todos y presentó al oficial jurídico de la Unidad sobre Peticiones Ciudadanas, Paolo Solano, para la puesta al día sobre dichas peticiones.

Paolo Solano ofreció a los asistentes una actualización sobre el estado y los antecedentes de las 76 peticiones recibidas por la CCA (presentación disponible en el sitio web de la Comisión), de las cuales 27 son peticiones relativas a Canadá, 39 a México, nueve a Estados Unidos y una tanto a Canadá como a Estados Unidos.

Antes de proceder a la revisión de las peticiones, recalcó que al parecer algunos peticionarios no han comprendido bien el mecanismo de peticiones ciudadanas (o “mecanismo SEM”). Agregó que es importante tener en cuenta que la CCA no es un órgano judicial y que dicho mecanismo no es un tribunal que se encargue de juzgar los asuntos. De las peticiones recibidas se ha podido deducir en ciertos casos el deseo de algunos peticionarios de utilizar el proceso para resolver problemas legales, pero ello no es posible.

Solano describió el mecanismo y los criterios para presentar una petición. Explicó cómo hacerlo y cómo asegurarse de que la petición esté completa, es decir, lo que se debe incluir como hechos, lo que es aceptable y lo que no y cómo garantizar que exista claridad. Después describió el trámite que se sigue una vez completada la petición inicial, los pasos que se requieren para que una petición llegue a ser un expediente de hechos y la forma en que las Partes y el Consejo manejan los expedientes de hechos. Luego regresó a las peticiones de cada país, informando del estado de aquéllas actualmente en revisión.

Comenzó por describir las peticiones que el Secretariado revisa para determinar si cumplen con los criterios del artículo 14(1) y, en dado caso, si ameritan solicitar una respuesta de la Parte implicada conforme al artículo 14(2). Después se refirió a las peticiones en las que el

Secretariado, en conformidad con el artículo 14(2), otorgó a los peticionarios un plazo de 30 días para presentar información nueva o complementaria.

Acto seguido Paolo Solano describió las peticiones en proceso de revisión por el Consejo para determinar si ameritan la elaboración de expedientes de hechos conforme al artículo 14(1). El Consejo, con el voto de las dos terceras partes, puede ordenar al Secretariado la elaboración de expedientes de hechos de estas peticiones. Concluyó su intervención describiendo varias peticiones de las que el Secretariado está elaborando expedientes por órdenes del Consejo.

La presidenta Irasema Coronado agradeció a Paolo Solano por su presentación y dio paso al segmento de preguntas y comentarios.

Pregunta o comentario: Rodolfo Lacy preguntó si había criterios técnicos establecidos para decidir si se acepta una petición, como el criterio de poder demostrar daño ambiental.

Respuesta: Paolo Solano respondió que en caso de daño es necesario demostrar que existe y que fue ocasionado por la omisión o falta de aplicación. Agregó que al evaluar este tipo de peticiones es importante emplear el sentido común.

Pregunta o comentario: Gustavo Alanís Ortega comentó que no era absolutamente necesario que hubiera impacto o daño ambiental, sino que también podía alegarse falta de aplicación. Preguntó cómo ha manejado la CCA los asuntos pendientes dentro de un país específico y cuáles son las directrices para atender peticiones presentadas por dos países.

Respuesta: Paolo Solano manifestó que el artículo 14(2) contenía directrices específicas y agregó que no es un requisito indispensable demostrar la existencia de daño real: basta con saber que existe la posibilidad de dicho daño. La falta de aplicación de la ley es un tema preocupante. Si los peticionarios ya recurrieron a una Parte e iniciaron algún procedimiento, la CCA no puede proceder con el mecanismo SEM. Dado que la Comisión no es una instancia para la resolución de problemas legales, sólo presenta información fáctica y no pretende interferir con los procedimientos legales seguidos en cualquier otro lugar.

Pregunta o comentario: Malcolm Roberts de Alaska preguntó qué pasa con la petición sobre estanques de residuos en Alberta.

Respuesta: Paolo Solano señaló que la CCA había recibido una petición ciudadana por omisiones en la aplicación efectiva de la legislación ambiental, en particular con referencia a la Ley de Pesca. La CCA está considerando si la petición amerita respuesta del gobierno de Canadá.

Pregunta o comentario: Rodolfo Lacy comentó que un tema recurrente es la lentitud de los expedientes de hechos y la complejidad del proceso. Preguntó si, dado que la CCA no es un órgano judicial, sería posible acortar el proceso y tratar de decir las cosas como son. Es decir, si existe daño ambiental, señalarlo tal cual, porque el hecho de no mencionar el daño únicamente hace más lento el proceso.

Respuesta: Paolo Solano manifestó que la CCA tiene tiempos internos para todas las peticiones. En algunos de los casos más complejos, los recursos de la Comisión resultan insuficientes para cumplir con los plazos. Sin embargo, no todas las demoras son su responsabilidad y este año la Comisión involucrará en el proceso a los demás participantes para tratar de resolver el problema de los tiempos. Las Partes han respondido bien a las preocupaciones relativas a la puntualidad y debe haber mejoras. A continuación explicó sistemáticamente por qué algunas de las peticiones toman más tiempo que otras.

Pregunta o comentario: Gustavo Alanís Ortega comentó que es muy importante aclarar a los participantes que el artículo 14(2) establece los criterios para que la CCA represente al peticionario. Preguntó qué ocurre cuando un peticionario presenta una petición, pero no hace lo que exige el proceso.

Respuesta: Los artículos 14(1) y 14(2) describen los requisitos que, de acuerdo con los reglamentos, deben tenerse en consideración y cumplirse. El problema pueden ser los recursos con que se cuenta para cumplir con los criterios.

Pregunta o comentario: Martín Gutiérrez comentó que los asuntos de las peticiones son pertinentes y agregó que la CCA es una herramienta para crear una perspectiva justificable. Manifestó que se iba a celebrar una reunión de la Unidad sobre Peticiones Ciudadanas para mejorar el sistema y preguntó si se había celebrado y si había contado con la asistencia del CCPC. Inquirió si el sistema se va a modificar o seguirá siendo una herramienta con todos sus retos actuales.

Respuesta: Paolo Solano respondió que no estaba seguro de si se había celebrado o no la reunión, y añadió que no le correspondía decidir si el CCPC debía asistir. Declaró que considera que el sistema funciona, puesto que presenta hechos pertinentes.

Presentación del cuestionario del CCPC sobre peticiones ciudadanas, por el Grupo de Trabajo del CCPC

Referencias:

- a) Cuestionario del CCPC (borrador original y versión publicada en línea para comentarios de la ciudadanía)
- b) Correo-e enviado por M. Orozco con respecto a la parte de la reunión dedicada al SEM (15 de marzo de 2011)
- c) Acta resumida de la conferencia telefónica del Grupo de Trabajo SEM del CCPC (10 de marzo de 2011)

La presidenta del CCPC, Irasema Coronado, dio las gracias a Paolo Solano por su intervención. Señaló que se revisaría el cuestionario sobre peticiones ciudadanas (puesto en circulación previamente) y preguntó si debía enviarse a todos los peticionarios para generar datos respecto del proceso y cómo mejorarlo. A continuación abrió el segmento de comentarios acerca del cuestionario.

Pregunta o comentario: Felicia Marcus comentó que, con el tiempo, el mecanismo de peticiones ciudadanas se ha ido haciendo cada vez más complejo. Sugirió agregar un preámbulo al cuestionario que explique que el motivo del mismo es hacer a las Partes y al Consejo las mejores recomendaciones para mejorar el mecanismo. Agregó que, en beneficio del mejoramiento continuo, quizá también deberíamos preguntar cómo mejorar el propio cuestionario.

Pregunta o comentario: Gustavo Alanís Ortega solicitó que, como miembro del Grupo de Trabajo, se le conceda tiempo para hacer comentarios sobre el cuestionario. Recalcó que el objetivo de la iniciativa debería ser obtener respuestas para la sesión del CCPC en junio y agregó que si existen 76 peticiones debe haber mucho interés.

Pregunta o comentario: La presidenta Coronado manifestó que cualquier persona puede hacer comentarios sobre el cuestionario y que puede hacerlo por correo electrónico, mediante los micrófonos en la sala o por cualquier otra vía que desee. Preguntó si la CCA ofrece asistencia técnica a los peticionarios, haciendo el comentario de que el mecanismo de peticiones es muy burocrático y que los peticionarios precisan ayuda para concluir el proceso. Después informó que Diane Takvorian estaba en la línea telefónica y le pidió, en su calidad de líder del Grupo de Trabajo, hacer sus comentarios y sugerir la mejor forma de aplicar el cuestionario.

Respuesta: Diane Takvorian explicó las metas del Grupo de Trabajo y los antecedentes del cuestionario, manifestando que la meta hasta el día de hoy era mejorarlo con las aportaciones de la ciudadanía y decidir si debía enviarse, cuándo y a quién.

Pregunta o comentario: Gustavo Alanís Ortega sugirió que el CCPC necesita primero definir las preguntas y después enviar el cuestionario en el plazo de una semana, con un tiempo de respuesta de tres semanas.

Pregunta o comentario: Rodolfo Lacy agregó la sugerencia de que el CCPC distribuya el seguimiento al cuestionario entre los diversos miembros del Comité para que haya contacto personal con cada peticionario. Agregó que el cuestionario en su formato actual es muy útil, pero sugirió al CCPC incluir cinco o seis preguntas cerradas al frente del mismo.

Pregunta o comentario: Martín Gutiérrez sugirió que el CCPC debe enviar el cuestionario a más personas, no sólo a los peticionarios, y que también debería incluirse al personal que labora dentro del sistema; agregó que de esta forma no sólo obtendríamos aportaciones valiosas, sino que se haría saber al personal que respetamos sus trabajo y sus opiniones.

Pregunta o comentario: Felicia Marcus sugirió al CCPC hablar también con los representantes de cada una de las Partes.

Pregunta o comentario: La presidenta resumió la discusión sugiriendo que las acciones deben ser finalizar el cuestionario para el 18 de abril y enviarlo, y que los grupos del CCPC se distribuyan las respuestas para analizar los resultados.

Pregunta o comentario: Martín Gutiérrez agregó que una vez que se analicen los resultados el CCPC debe enviar una recomendación formal al Consejo.

La presidenta Irasema Coronado agradeció a todos por sus comentarios y cerró el segmento correspondiente al cuestionario sobre peticiones ciudadanas. A continuación presentó a Jorge Guzmán, coordinador general de la Secretaría de Asuntos Ambientales del CAFTA-DR, quien habló de las experiencias del CAFTA-DR con su propio mecanismo equivalente al SEM.

Presentación del coordinador general de la Secretaría de Asuntos Ambientales del CAFTA-DR, Jorge Guzmán

Jorge Guzmán inició su intervención (disponible en el sitio web de la CCA) presentándose a sí mismo y describiendo los antecedentes del CAFTA-DR (el Tratado de Libre Comercio entre la República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos). El programa inició con la celebración de un tratado de libre comercio y de cooperación ambiental entre la República Dominicana y los cinco países de América Central y Estados Unidos, por el que los países miembros se comprometieron a cooperar para proteger, conservar y mejorar el medio ambiente y a contribuir a la consecución de la meta colectiva del desarrollo sustentable en beneficio de las generaciones presentes y futuras.

Jorge Guzmán abundó diciendo que la protección del ambiente demanda el esfuerzo conjunto de los gobiernos y la sociedad civil —en la que están incluidas las organizaciones no gubernamentales (ONG)—, el sector privado y el público en general y que todos estos sectores participan activamente en el programa. El tratado se concentra en cuatro rubros, a saber:

- Crear fortaleza institucional para mejorar y aplicar las leyes y permitir la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones.
- Preservar la biodiversidad y el hábitat.
- Promover la conservación basada en el mercado.
- Fomentar en las empresas privadas la adopción de prácticas respetuosas del medio ambiente.

A continuación describió su experiencia en la formulación, al amparo del CAFTA-DR, de un programa centroamericano, administrado desde la República Dominicana, similar al mecanismo SEM de la CCA. Una de las principales diferencias es que ellos contaban con los medios y con mecanismos ya establecidos para aplicar la legislación ambiental. En comparación con la experiencia de la CCA con el SEM, que ya lleva 17 años en operación, la experiencia de América Central es relativamente nueva. Concluida la presentación, la presidenta Irasema Coronado dio inicio al segmento de preguntas y comentarios.

Pregunta o comentario: Gustavo Alanís Ortega preguntó si los casos que involucraban a Estados Unidos se presentaban al amparo del CAFTA o si se remitían al TLCAN. Después preguntó cuánto tiempo lleva generar el primer expediente de hechos. También preguntó cómo se manejan en el CAFTA las peticiones basadas en informes de los medios.

Respuesta: Jorge Guzmán respondió que el proceso está restringido a las Partes del CAFTA-DR y que en los casos que involucran a Estados Unidos los ciudadanos de la región del CAFTA recurren a dicho Tratado, en tanto que los ciudadanos estadounidenses recurren al gobierno de su país, que a su vez remite los asuntos a las dependencias competentes.

Pregunta o comentario: Martín Gutiérrez se refirió a la parte de la presentación en donde Jorge Guzmán manifestó que, para efectos de una petición, las infracciones tenían que ser constantes y recurrentes. Preguntó cómo y quién define esto. También preguntó qué estrategias de comunicación se utilizan para dar a conocer el proceso a los peticionarios y si alguna de las peticiones había generado una reacción de la CCA.

Respuesta: Jorge Guzmán respondió que utilizaban ampliamente los videos para comunicarse con los diversos países del Tratado.

Pregunta o comentario: Gustavo Alanís Ortega hizo referencia a la parte de la presentación en donde se dijo que cualquier ONG o ciudadano puede presentar una petición si un gobierno omite la aplicación efectiva de las leyes ambientales. Preguntó si el ponente podría describir el proceso y su puesta en operación.

Respuesta: Jorge Guzmán contestó que el proceso es sólo para poner las omisiones en contexto. En 2010 las Partes del CAFTA decidieron que se requería mayor difusión, en especial para atender las diferencias culturales entre los países participantes. El principal mecanismo de comunicación fueron los videos dirigidos a los medios, además de que se aumentó la difusión a los medios a través de talleres.

Pregunta o comentario: Irasema Coronado preguntó si el representante de Estados Unidos provenía del Departamento de Estado o de la Agencia de Protección Ambiental.

Respuesta: El representante de Estados Unidos depende del Departamento de Estado.

La presidenta agradeció al ponente y declaró que éste era el último evento del día. El siguiente evento se llevaría a cabo en la universidad el día de mañana. Después anunció instrucciones para los que asistirían a la recepción en la universidad esa misma noche. Agradeció a sus colegas del CCPC, al público y a todos los asistentes por su participación y dio por concluido el día uno de la sesión.

Martes 5 de abril de 2011

Informe del artículo 13 de la CCA titulado

Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte

El segundo día de la sesión ordinaria 11-01 del Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC) se dedicó a la presentación del informe del artículo 13 de la CCA titulado *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte*. La actividad, que tuvo lugar en el Tecnológico de Monterrey, campus Ciudad de México, constó de un panorama general por el director ejecutivo de la CCA, Evan Lloyd, un panel de discusión con miembros del Grupo Asesor y una mesa redonda sobre el transporte de carga sustentable en América del Norte.

Panorama general por el director ejecutivo de la CCA, Evan Lloyd

Referencias:

- a) Informe del artículo 13 de la CCA titulado *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte*
- b) Acta resumida de la conferencia telefónica del Grupo de Trabajo del CCPC en la Ciudad de México (11 de marzo de 2011)
- c) Acta resumida de la conferencia telefónica del Grupo de Trabajo del CCPC en la Ciudad de México (18 de febrero de 2011)

Evan Lloyd inició su intervención haciendo una semblanza de la CCA, su historia y sus funciones. A continuación presentó el informe, agregando que era el informe independiente más reciente del Secretariado de la CCA. Describió los informes previos elaborados por la Comisión y los relacionó con el tema de este documento sobre el transporte de carga.

Manifestó que aunque existen otras publicaciones que tratan el tema, este informe es único porque lo aborda desde la perspectiva de América del Norte. Acto seguido describió el grupo de trabajo internacional conformado por múltiples sectores interesados que guió la elaboración del documento. Señaló que algunos de los miembros del Grupo Asesor estaban presentes y mencionó a cada uno. Agregó que el informe se había nutrido de las contribuciones de cientos de otros sectores interesados, incluidos funcionarios gubernamentales de cada uno de los tres países.

Previa distribución del informe, Evan Lloyd se concentró en las conclusiones. Dijo que para solucionar los constantes retos que plantea la emisión de gases de efecto invernadero relacionados con el transporte de carga no bastan combustibles y tecnologías más limpias, sino que hace falta visión y disposición de todo el subcontinente para promover un sistema de transporte de carga integrado e inteligente en toda la región. Un sistema de tal naturaleza desempeñaría un papel importante en la ecologización o mejoramiento ambiental de las economías de los tres países.

El informe esgrime argumentos sólidos que justifican la acción inmediata e identifica varios desafíos clave que demandan atención a fin de alcanzar dicha visión. Se anticipa 20 años en el tiempo y aborda cada uno de los retos que surgirán a lo largo de ese lapso. Con una expectativa de crecimiento poblacional elevado durante ese periodo, el informe predice un crecimiento económico de entre 70 y 130 por ciento. La demanda de traslados interestatales aumentará de 1.11 a poco más de 2.09 billones de kilómetros, lo que equivale a un incremento de 1.3 millones de camiones más en circulación para 2030 sólo en Estados Unidos. Todo esto trae consigo más consumo de combustible y más emisiones, congestión e impacto en la infraestructura relacionada.

Las conclusiones del informe son que el sector transporte de América del Norte ocupa el segundo lugar en emisiones de CO₂, apenas detrás del sector eléctrico. El control del CO₂ también se traducirá en importantes beneficios de salud ambiental para la población del subcontinente. De los tres países, las emisiones en México son las que observaron el más rápido crecimiento.

Evan Lloyd aseveró que la buena noticia es que el sector de transporte carretero es particularmente receptivo a las soluciones de eficiencia. Sin embargo, las normas que recientemente se pusieron en marcha en Canadá y Estados Unidos serán insuficientes para resolver el problema de las emisiones. El informe identifica siete desafíos principales para la sustentabilidad del transporte de carga en América del Norte y Evan Lloyd los describió uno a uno, agregando que, además de tales desafíos, la infraestructura de transporte simplemente no está recibiendo el apoyo adecuado y otros bloques comerciales están dejando atrás a América del Norte en la modernización de este elemento esencial de la competitividad.

Después, Evan Lloyd se concentró en las principales recomendaciones, mencionando que el informe está disponible en formato impreso y en línea para quienes deseen conocer más detalles. La recomendación más importante es que los socios del TLCAN deben trabajar en forma más estrecha para promover un sistema de transporte de carga integrado e inteligente con un conjunto de vínculos perfectamente enlazados y eficientes que acerquen más a nuestros tres países en el sentido funcional, si no en el literal.

Las ineficiencias actuales cuestan, aumentan la contaminación y frenan la competitividad en todos los lugares. El informe sugiere la creación de un foro de ministros sobre transporte subcontinental, que trabajen en colaboración con grupos interesados y la industria para promover un sistema de transporte de América del Norte. La segunda recomendación propone un precio transparente para el carbono, que posibilite dar a todos indicaciones claras de dónde invertir sus esfuerzos. Se recomienda además que una parte apropiada de los ingresos se destine al sistema de transporte de carga para asegurar su modernización y sustentabilidad. En este rubro se incluiría el análisis de la posibilidad de poner precio al carbono para contribuir a un fondo de infraestructura subcontinental que permita reducir al mínimo la congestión a lo largo de los corredores y en las fronteras.

Una de la recomendaciones más significativas es la referente al uso de la gestión de la cadena de abasto para reducir costos mediante la administración más eficiente del sistema y el mejoramiento ambiental de la cadena. Otra recomendación considerada esencial fue la capacitación de los conductores, a fin de optimizar su desempeño ambiental y económico para que ahorren energía al conducir. Dar prioridad a la recopilación e intercambio de datos también se consideró una recomendación importante del informe; la falta de datos de calidad comparable es un obstáculo para alcanzar las eficiencias que son esenciales para la economía y el medio ambiente por igual.

A continuación, Evan Lloyd presentó a los miembros del panel y les pidió ocupar sus lugares en el estrado para iniciar el diálogo abierto con el público.

Panel de discusión con los miembros del Grupo Asesor

Referencias:

- a) Folleto promocional *Informe del artículo 13. Un solo destino: la sustentabilidad*
- b) Informe del artículo 13 de la CCA titulado *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte*

c) Semblanzas de los miembros del Grupo Asesor

El director ejecutivo de la CCA, Evan Lloyd, presentó a los panelistas, manifestando que le gustaría comenzar por escuchar algunos comentarios iniciales de cada uno de ellos para después dar paso al diálogo con los asistentes. También invitó a todos a la mesa redonda sobre transporte de carga sustentable en América del Norte organizada por el CCPC que tendrá lugar en la biblioteca de la universidad al concluir el actual panel de discusión, así como a un almuerzo.

Los panelistas (semblanzas disponibles en el sitio web de la CCA) fueron:

Rodolfo Lacy, miembro del CCPC por México

Juan Carlos Camargo Fernández, director de ecología, Wal-Mart México

Robert McKinstry, gerente de investigaciones económicas y de política, Asociación de Ferrocarriles de Canadá

Mark Stehly, ex vicepresidente adjunto de Investigación y Desarrollo, Ambiental de Burlington Northern and Santa Fe Railway Company

Rodolfo Lacy comentó que el informe ilustra la visión combinada de los tres países, agregando que los GEI y la contaminación del sector transporte ocupan el segundo puesto entre lo peor de la economía de América del Norte. Este informe es una instantánea de nuestra huella ecológica, que tiene gran importancia económica. Citó el ejemplo de Francia, que dejará de importar manzanas de Chile a causa de la huella ecológica de esa industria. El informe nos proporciona ciertos indicadores antes de adentrarse en la importante contribución de su tema al cambio climático y la salud humana. Felicitó a la CCA por un documento bien escrito que incorpora excelentes indicadores, manifestando que marca la pauta para el desarrollo de normas y diagnostica a qué debe darse seguimiento. Señaló que se sentía motivado por el informe, que propone una agenda para la administración del sector transporte que incluye incrementar el uso del ferrocarril para aminorar el impacto en el ambiente.

Robert McKinstry aseveró que el informe es la semilla de un plan para impulsar el potencial del sistema de transporte gracias a sus conclusiones y recomendaciones, todas relacionadas entre sí. Recalcó que muchos de los enfoques se basan en el mercado y que el mejoramiento ambiental de la cadena de abasto es una iniciativa en la que todos salen ganando, con Wal-Mart como líder reconocido. Dijo que el informe era un documento de políticas sólido que toca todos los temas correctos y subrayó que precisa de mecanismos formales para impulsar la puesta en operación de sus recomendaciones.

Juan Carlos Camargo Fernández comentó que en su opinión el informe era un documento medular pertinente. Sus conclusiones y recomendaciones crean la misma ventaja competitiva, mediante eficiencias en el transporte de carga, que las estrategias de compraventa de inventarios de mercancías. Necesitaremos la participación de la cadena de abasto y, si la obtenemos, podremos influir en el futuro tanto en el plano económico como en el ambiental. También habló del crecimiento y dio algunos ejemplos del fortalecimiento ambiental de la cadena de abasto de Wal-Mart. Las eficiencias en la cadena de abasto también desempeñan un papel en los factores humanos relacionados con el medio ambiente; en este tenor, la capacitación será importante para lograr la eficacia de la cadena.

Mark Stehly dijo que el informe es reflejo de la diversidad que existe dentro de América del Norte. Sugirió que la puesta en marcha de las recomendaciones requiere de mucho trabajo y agregó que algunas medidas generan una recompensa económica inmediata, mientras que otras son más desafiantes. Algunos de los retos pueden ser difíciles, como convencer a los operadores de la necesidad de invertir. Recalcó que este informe describe una ruta que todos podemos seguir para el mejoramiento de nuestras empresas y de nuestro medio ambiente.

Evan Lloyd dio las gracias a los panelistas por su discurso de apertura y a continuación dio paso al segmento de preguntas y comentarios.

Pregunta o comentario: Wal-Mart ha dado pasos muy importantes en la reducción de la huella ambiental de sus actividades de transporte. De acuerdo con su experiencia, ¿hay algo más que Wal-Mart pueda aportar a las empresas?

Respuesta: Por el lado del empaquetado podemos reducir las emisiones de GEI centrándonos en el diseño del empaque. Por ejemplo, con empaques más pequeños se crea un ciclo y esquema eficaz que puede incidir en toda la cadena de abasto, ya que no sólo disminuye el volumen de transporte, sino también el de anaqueles, y además se facilita la eliminación de los empaques. Menos anaqueles significa bodegas más pequeñas, menor necesidad de espacio de almacenamiento, menor consumo de energía por unidad y espacio libre para otros artículos.

Pregunta o comentario: El participante solicitó información sobre la edad del parque vehicular, preguntando cuál era la edad de la flota vehicular en los países del TLCAN y cómo se renuevan los vehículos.

Respuesta: El orden de magnitud es diferente entre México y Estados Unidos. En México, 50 por ciento del parque vehicular tiene 18 años o más y 20 por ciento tiene una antigüedad de 30 años; es indudable que el país necesita renovar sus vehículos, pero la renovación incrementaría los costos de operación. Casi la mitad del parque vehicular de México está compuesto de vehículos viejos reciclados procedentes de Estados Unidos, que ya no cumplen con la regulación estadounidense pero son vendidos legalmente en México. Los estadounidenses por lo general conservan sus vehículos durante diez años y después los venden en mercados secundarios. Las máquinas de ferrocarril son mucho más grandes y más caras y pueden tener hasta 30 años de edad, siendo la edad promedio de 15 años. A las máquinas más nuevas se les da mayor uso y las viejas se destinan a trabajos ligeros. El costo es un factor y la recuperación de costos y los rendimientos son consideraciones importantes. En Canadá, el gobierno federal incrementó la desgravación del costo de capital, lo que ocasionó la disminución del número de máquinas más nuevas.

Pregunta o comentario: En el caso de Wal-Mart, cuando no cuentan con su propia flotilla ¿pueden agregar cláusulas a sus contratos de flete para exigir más eficiencia en los métodos de transporte?

Respuesta: Existen diversas opciones, pero la respuesta es “sí”; ésta es una de las estrategias utilizadas por Wal-Mart.

Pregunta o comentario: ¿Existen programas que se puedan aplicar a las áreas urbanas? Cuando el informe habla de requisitos de uso de suelo y zonificación ¿se refiere a requisitos para la planeación del transporte?

Respuesta: Evan Lloyd respondió que el informe no aborda directamente este tema, pero sí menciona la necesidad de adoptar un enfoque integrado con respecto a la planeación, en particular la planeación de uso del suelo y la planeación del transporte.

Pregunta o comentario: ¿Podemos examinar el tema del mercado de canje de carbono en el sector transporte, en especial al cambiar del transporte terrestre al ferroviario? ¿Existe una metodología o un proceso de estimación?

Respuesta: Evan Lloyd y el panel respondieron que se estaba dando mucha atención a las oportunidades para cambiar de un modo a otro, pero que es un asunto muy complejo. La experiencia obtenida en otros lugares no ha producido los resultados que la gente esperaba. A final de cuentas, éste es un tema basado en el mercado en donde las decisiones se toman partiendo de diversos factores. Debemos reconocer que las industrias del transporte ferroviario y carretero son buenos clientes uno del otro y por tanto ya mantienen una relación muy estrecha. Camiones y trenes son socios intermodales naturales, pero la falta de contabilización del costo total y de infraestructura son problemas generales que impiden que los factores externos se reflejen en el precio al costo total. Si se contabilizara dicho costo, las opciones elegidas y las modalidades utilizadas serían muy diferentes a lo que ocurre en la actualidad.

Pregunta o comentario: ¿Cuáles son las oportunidades de mejoramiento en el transporte ferroviario o terrestre de materiales peligrosos a través de las fronteras?

Respuesta: Entre Estados Unidos y Canadá hay procedimientos armonizados que incorporan normas de seguridad. Existe la oportunidad de aumentar las eficiencias modernizando la cadena de abasto de materiales peligrosos para evitar rutas innecesariamente largas. Las distancias recorridas se podrían reducir mediante el trueque de materiales como gas cloro. Pueden surgir oportunidades similares entre México y Estados Unidos. La CCA está trabajando con dependencias fronterizas para automatizar y hacer posible el intercambio de información en línea. Para principios de este año podría haber un sistema totalmente en línea.

Pregunta o comentario: ¿Ha habido contacto constante con los gobiernos con referencia al tema del cálculo de los GEI? El diésel de ultrabajo contenido de azufre no está tan disponible como debiera y como debiera garantizarse. ¿Cómo se calculan los GEI?

Respuesta: En Estados Unidos, el sistema ferroviario está obligado a presentar informes al Consejo de Transporte de Superficie, mientras que en Canadá el sector ferroviario informa las emisiones de manera voluntaria. Las demoras en las fronteras y la marcha en vacío podrían reducirse todavía más en el futuro.

Pregunta o comentario: Con motivo del reciente acuerdo fronterizo entre Estados Unidos y México, ¿se van a abrir las fronteras para permitir con más libertad el paso de los camiones?

Respuesta: Cuando se hizo el anuncio, la respuesta fue muy positiva, en especial en Estados Unidos. Esto fue hace 20 años y, dada la naturaleza tan diferente de la flota de camiones mexicana, no vislumbramos ningún cambio de importancia en el corto plazo, ya que hay problemas con la edad de los vehículos que deben resolverse. Sin embargo, existe una enorme oportunidad de avance ambiental siempre que podamos vencer algunos de los retos de políticas. Necesitamos analizar la situación desde la perspectiva de América del Norte y manejarla como un sistema. Necesitamos considerar no sólo los beneficios ambientales, sino también nuestro desempeño económico y nuestra competitividad como bloque de comercio.

No habiendo más preguntas, Evan Lloyd dio las gracias a todos por su asistencia y su interés en este importante tema. Agradeció a los panelistas por sus aportaciones al informe y por su participación en este evento.

Mesa redonda: El transporte de carga sustentable en América del Norte

Referencias:

- a) Semblanzas de los expertos invitados
- b) Orden del día provisional
- c) Informe del artículo 13 de la CCA titulado *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte*

La presidenta Irasema Coronado dio la bienvenida a todos a la mesa redonda. Señaló que para esta sesión los miembros del CCPC harían participar a los expertos invitados y a los miembros del público en una discusión acerca de las recomendaciones contenidas en el informe sobre transporte de carga sustentable en América del Norte. Agregó que esta sesión sería moderada por Felicia Marcus, miembro del CCPC por Estados Unidos, y le cedió el uso de la palabra para el inicio de su discurso de apertura.

Para comenzar, Felicia Marcus dio las gracias a todos por su asistencia y presentó a los panelistas. Señaló que el tema de la mesa redonda era “y ahora qué sigue”, en referencia al informe. Después, los panelistas dirigieron al público unas palabras de introducción y describieron brevemente sus antecedentes. Los panelistas (semblanzas disponibles en el sitio en Internet de la CCA) fueron los siguientes:

Juan Carlos Camargo Fernández, director de Ecología, Wal-Mart México

Blanca Durán, vicepresidenta, Coalición de Transportistas de Carga Internacional, AC

Robert McKinstry, gerente de investigaciones económicas y de política,
Asociación de Ferrocarriles de Canadá

Malcolm Roberts, investigador titular, Institute of the North

Ben Sharpe, investigador del Consejo Internacional para el Transporte Limpio, San Francisco, CA, Estados Unidos

Mark Stehly, ex vicepresidente adjunto de Investigación y Desarrollo Ambiental de Burlington Northern and Santa Fe Railway Company

Felicia Marcus inició la sesión preguntando a cada uno de los panelistas qué les había gustado más del informe y, más importante aún, qué le faltaba. En sus respectivos discursos de apertura, los panelistas sugirieron que había algunos puntos en los que era necesario centrarse para llevar adelante las conclusiones del informe.

Las acciones planteadas en el informe se deben asociar con indicadores de desempeño, en especial respecto al reto de lo que significa “sustentable”. La sustentabilidad es un proceso, no un destino, y los GEI se refieren a muchas cosas, pero un factor significativo es la economía de combustible. Los trenes pueden competir con la industria del transporte carretero, incluso poniendo precio al carbono. Es importante hacer inversiones, pero es necesario que produzcan rendimientos porque, aunque la reducción de costos es importante, hay incertidumbres relacionadas con la base de los activos a largo plazo (equipo rodante) que no se pueden cambiar de la noche a la mañana. Además, se señaló que la implementación del informe generaría incremento de costos antes de disfrutar del rendimientos de las inversiones y que las familias de menores ingresos serían las más afectadas por dicho incremento.

También se sugirió que era necesario establecer el seguimiento práctico del informe. Se precisa de mucho trabajo con los ministros de medio ambiente y de otros campos relacionados. El área de los cruces fronterizos es un caso ilustrativo y se sugirió que para poner en práctica las ideas del informe, es decir, para pasar de la estrategia a la acción, se requiere de la asignación de recursos que además de escasos son muy peleados.

Por último, el punto medular para llevar a cabo las sugerencias del informe debe basarse en el mercado. Aunque es innegable que las tres economías están inmersas en reglamentos federales, estatales o provinciales y municipales propios de cada país, se necesitan enfoques sistémicos que produzcan vías que permitan a la cadena de abasto trabajar en forma conjunta.

El público en general comentó que el informe estaba bien elaborado y reducía un tema muy extenso a un tamaño manejable, además de que extraía los puntos importantes que era necesario plantear. Manifestó que el material visual era excepcional y que las ideas estaban bien presentadas. Felicitó a la CCA por un informe tan completo y declaró que la complejidad de los temas se había retratado bien, con conclusiones claras y lógicas.

Se dijo que el gas natural licuado (GNL) no se había mencionado como solución y se sugirió que puede ser el combustible puente del futuro, y que con el gas de esquistos Estados Unidos ahora tiene reservas inesperadas de combustible para más de cien años. Se sugirió que los corredores de gas de esquistos existentes a lo largo de las planicies podrían alimentar el sistema de transporte de carga y debe considerarse como posibilidad.

También se hizo la conjetura de que hay acciones tanto a corto como a largo plazo que deben seguirse a raíz del informe y que es necesario identificar acciones tempranas para aprovechar el impulso del documento.

Pregunta o comentario: ¿Qué provocaría el mayor impacto en esta área?

Respuesta: Quizá la mejor estrategia sería la autorregulación por medio de incentivos de mercado. Se sugirió que los gobiernos deben establecer el marco que incluya las reglas y las directrices y que el mercado se encargue de llevarlo a la práctica. Para esto sería esencial establecer un precio al carbono que debe estar vinculado a incentivos fiscales.

Martín Gutiérrez dijo que el informe ha generado emoción porque guiará al medio ambiente en la dirección correcta. Señaló que debemos llevar el informe a la fase de implementación, sugiriendo la necesidad de proyectos derivados. Agregó que, con respecto a las políticas, las decisiones correctas se deben tomar de alguna manera y que el precio al carbono era uno de los temas más importantes a tratar.

Malcolm Roberts manifestó que es necesario establecer normas desde un principio y que debemos describir lo que se va a hacer, en vez de preguntarnos lo que otros van a hacer.

Linda Angove sugirió establecer normas y apoyarlas con acreditación, como lo ha hecho Eco-Smart. Agregó que es necesario que las empresas obtengan certificación ambiental.

Ben Sharpe dijo que los programas de incentivos son esenciales para dar a las compañías el impulso que necesitan para elevar sus normas, como sucedió con Smart Way. También sugirió que el impuesto al carbono sería útil sólo si el dinero se destina a propósitos útiles y relacionados.

Jonathan Waterhouse manifestó que le parecía bien concentrarse en nuevos camiones y mejores máquinas e híbridos, así como en el gas natural como combustible, pero que también debemos considerar que incluso con estas opciones no existe infraestructura para la recarga de combustible. Sugirió que además de este estudio se deberían investigar los incentivos para la industria con el fin de determinar qué se necesita para crear infraestructura de apoyo. Agregó que había importantes diferenciales de costos por superar y citó como ejemplo que la diferencia de costo entre un camión híbrido y uno regular era de 100,000 dólares, es decir, un factor significativo a tomar en cuenta.

Martín Gutiérrez sugirió que es tanto el trabajo requerido que todos los involucrados deberán apoyarse entre sí. Las metas para reducir las emisiones deben ir acompañadas de incentivos y también debemos estar atentos a los costos de políticas. Agregó que el CCPC necesita hacer recomendaciones claras y ser muy preciso al hacerlas.

Después, Felicia Marcus pidió una discusión general para generar recomendaciones sobre los pasos a seguir y abrió el diálogo. La discusión, intensa y fructífera, produjo las siguientes ideas:

- Generar un modelo de cruces fronterizos para cada uno de los tres países.
- Tratar de influir en el ciclo de vida de las mercancías que fluyen a lo largo de los corredores de transporte.
- Crear un órgano formal que coordine las acciones.
- Comisionar otro estudio en el que participen todos los sectores interesados para dar seguimiento a este informe, a fin de proponer iniciativas de implementación.
- Hacer un análisis del sistema multimodal que incluya puertos, trenes y camiones.

- Hacer un análisis financiero de los temas relacionados con la implementación de las recomendaciones del informe.
- Por cada una de las recomendaciones, elaborar una visión de cómo sería el 2030 en cada una de las áreas y describir a qué objetivo va dirigido el trabajo.
- Dar menos atención al CO₂ y voltear a otras áreas, como el carbono negro, y a otras estrategias de reducción.
- Elaborar un plan de implementación formal que identifique no sólo las actividades sino también a los responsables de obtener resultados, y que incluya costos, indicadores y un cronograma.
- Agregar el gas natural como opción al cuadro 2 del informe.
- Promover vigorosamente el incremento del comercio dentro del TLCAN y reducir el comercio con China.
- Resolver los problemas de los cruces fronterizos y el tiempo que toman.
- Ordenar por prioridades la página 43 del informe (principales conclusiones).
- Crear un sistema de autorización previa para los camiones en México.
- Involucrar a los departamentos de transporte de los tres países.
- Reducir los tiempos de espera de los cruces fronterizos que requieren la participación de las aduanas.
- Informar a las aduanas de los problemas tanto en tiempos de espera como en cuestiones de seguridad.
- Capacitar a conductores de camiones y a sus propietarios para generar mayor conciencia ambiental.
- Estudiar la ampliación masiva del sistema ferroviario en todo el subcontinente y determinar lo que se requiere para hacerla realidad.
- Elaborar un plan operativo para estudiar el incremento del uso del sistema de gas natural en Estados Unidos y qué se necesita para la conversión de los vehículos.
- Estudiar la autorización previa de los camiones en todos los cruces fronterizos de los tres países.
- Traducir cada una de las estrategias del informe en una serie de tareas.
- Difundir profusamente el informe y ampliar de manera significativa la difusión actual.
- El CCPC debe informar a los ministros de las dificultades encontradas para que el informe llegue a las manos adecuadas.
- Convertir el informe en una recomendación al Consejo para garantizar que llegue al nivel más alto de los tres gobiernos.
- En cuanto a los aspectos legales del informe, se debe tratar de estandarizar el marco legal en los tres países.
- Comisionar una norma de eficiencia de combustible y contar con combustibles más limpios con menor contenido de azufre.
- Involucrar a los departamentos de finanzas de los tres países en la evaluación de incentivos y su relación con el cumplimiento.
- Generar un compendio de las alianzas y asociaciones necesarias requeridas, junto con los puntos fundamentales de los acuerdos referentes a los resultados.
- Crear una lista de los vínculos requeridos para lograr la participación de otras autoridades relacionadas, como las de finanzas, salud, transporte, comercio, medio ambiente, etcétera.

- Establecer criterios para compañías de transporte de carga y premiarlas por alcanzar metas, como la reducción de GEI.
- Acortar la cadena de abasto, para fomentar el uso más eficiente del transporte, como el uso de camiones vacíos.

Blanca Durán comentó que es necesario que los cambios se hagan poco a poco y que el primer paso debe ser la creación de conciencia. Sólo hasta que se logre crear conciencia habrá oportunidad de avanzar con más rapidez.

Se hizo la observación de que el informe era un documento valioso pero breve, que no profundiza en los temas ni los enuncia con claridad. Tal como está, es una lista de lo que se desea, pero no distingue las diferencias entre los tres países. El participante apuntó la necesidad de que los países avanzados den mayores detalles para que los que van detrás puedan adoptar las prácticas idóneas. En específico, México podría seguir a otros países que lo aventajan; es necesario detener el flujo de vehículos fuera de norma hacia México y que haya disponibilidad de combustible de ultrabajo contenido de azufre.

Un representante de Semarnat manifestó que el informe estaba bien integrado y que la forma de traducirlo en acciones concretas es muy importante. Sugirió que el trabajo debe ir más allá del CO₂ e incluir otros contaminantes, añadiendo que era importante contar con los combustibles correctos que cumplan con las normas vigentes. Es necesario establecer programas en México basados en el programa Smart Way de Estados Unidos. Es preciso crear programas fronterizos y se requiere capacitación para que los operadores fronterizos estén enterados del ahorro que se puede obtener. Agregó que el costo inicial podría cubrirse con préstamos de bajo costo y sugirió también que es necesario desarrollar estrategias para áreas urbanas.

Respuesta: Evan Lloyd sugirió enfáticamente que, al dar respuesta al informe, la pregunta principal que se debe hacer a los gobiernos es cómo van a responder a las conclusiones y las recomendaciones. Sugirió además que una pregunta importante para el CCPC es qué va a hacer, puesto que cada uno de sus miembros tiene acceso al ámbito ministerial y la oportunidad de influir, un privilegio del que muy pocos gozan. Este tema necesita ser reconocido en la arena de las políticas y es necesario que la respuesta al informe se convierta en un imperativo de políticas. El sistema necesita trabajar unido a fin de representar un triunfo de políticas para cada uno de los tres gobiernos. Alentó al CCPC a no limitarse a su papel de asesor del Consejo y recomendó la ruta que los gobiernos en su conjunto deben seguir para lograr cambios positivos para el medio ambiente de América del Norte por cuanto se refiere al transporte de carga sustentable.

Felicia Marcus preguntó a los miembros de la mesa redonda si tenían alguna otra observación antes de proceder a levantar la sesión.

Varios de los participantes felicitaron a la CCA por el trabajo y el informe y dieron las gracias al CCPC por la organización de esta mesa redonda.

Rodolfo Lacy manifestó que había una cuestión de papeles muy importante, ya que todos los presentes en la sala influyen de una u otra forma en los encargados del avance de la iniciativa.

Mark Stehly sugirió agregar la sustentabilidad ambiental a las metas de todos los que participan en el sector transporte y comentó que foros como éste ayudan a todos a “recargar las pilas”. Agregó que es importante poner en circulación el informe hasta que llegue a manos de quienes pueden tomar medidas respecto al mismo. Es necesario decidir cómo proyectar este documento hacia el futuro.

Linda Angove sugirió que necesitamos explorar la mejor forma de convencer al Consejo de respaldar el informe y sus recomendaciones y necesitamos analizar qué otras organizaciones podrían ayudar a influir en los funcionarios gubernamentales apropiados.

Jonathan Waterhouse señaló que la CCA y el CCPC tienen una responsabilidad y que el Comité es la voz de la ciudadanía y debe darse tiempo en junio para obtener las respuestas del Consejo acerca de cómo van a responder al informe y qué van a hacer respecto al mismo.

Gustavo Alanís Ortega dijo que el informe es una de las mejores publicaciones de la CCA y que es necesario incrementar su difusión, en especial haciendo uso de los medios. Sugirió incluir a los medios masivos como vehículo e invitarlos a un taller para hacerlos participar como socios con todo el poder que poseen. Además, es importante incluir cámaras de comercio, asociaciones, sindicatos y otros sectores interesados e invitarlos como socios.

No habiendo más comentarios, Felicia Marcus agradeció a los miembros del panel por su presencia, sus conocimientos y consejos. Dio las gracias a todo el público por su asistencia y su participación en esta fructífera discusión y cedió el uso de la palabra a la presidenta del CCPC, Irasema Coronado.

Comentarios finales de la presidenta del CCPC, Irasema Coronado

Irasema Coronado pronunció los comentarios finales, haciendo notar que había sido una sesión provechosa con aportaciones de gran calidad. Agradeció a Felicia Marcus por su colaboración como moderadora de la mesa redonda y al personal de la CCA por su excelente labor en la organización de todos los eventos. También expresó su agradecimiento por el trabajo del personal de audio y video, así como el de traducción. Agregó que había mucho trabajo por hacer a resultas de esta sesión del CCPC y que las aportaciones recibidas se utilizarán para formular una recomendación al Consejo. Todas las presentaciones estarán disponibles en el sitio web de la CCA y, en ese mismo espacio, se podrán formular preguntas con fines de seguimiento.

La presidenta puso punto final señalando que todos somos parte de la comunidad de América del Norte y, por tanto, todos vamos en el mismo barco. Sugirió que debemos pensar en grande y con la mira puesta en todo el subcontinente.

Se levantó la reunión y, con ésta, la sesión ordinaria 11-01 del CCPC.



Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) de América del Norte

**Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC)
Sesión ordinaria 11-01**

4-5 de abril de 2011

Ciudad de México, México

Orden del día provisional

Lunes 4 de abril de 2011

Sede: **Hotel Royal del Pedregal**
Jardines en la Montaña
Tlalpan, Distrito Federal, México
Tel. (55) 5449-4000

8:00-9:00 **Registro de participantes** – *Vestíbulo salones Obsidiana 1, 2, 3*

9:00-15:45 **Sesión ordinaria 11-01 del CCPC** – *Salones Obsidiana 1, 2 y 3*

9:00-9:10 Mensaje de bienvenida y discurso de apertura, por la presidenta del CCPC, **Irasema Coronado**

a) Aprobación del orden del día provisional

9:10-9:30 Informe del director ejecutivo de la CCA, **Evan Lloyd**, sobre los avances de la CCA desde la última reunión del CCPC

9:30-10:15 Segmento para preguntas

10:15-10:30 Receso

10:30-10:50 Presentación del Plan Operativo 2011-2012 de la CCA, por la directora de Programas, **Dolores Wesson**

10:50-12:00 Segmento para preguntas

12:00-13:00 **Almuerzo para trabajo de redes** (cortesía)

- 13:00-13:30 Puesta al día sobre peticiones ciudadanas para la aplicación efectiva de la legislación ambiental, por el oficial jurídico de la Unidad sobre Peticiones Ciudadanas, **Paolo Solano**
- 13:30-14:00 Segmento para preguntas
- 14:00-14:20 Presentación del cuestionario del CCPC sobre peticiones ciudadanas, por el Grupo de Trabajo del CCPC
- 14:20-15:00 Sesión de análisis pública
- 15:00-15:15 Presentación por parte del coordinador general de la Secretaría de Asuntos Ambientales del CAFTA-DR, **Jorge Guzmán**
- 15:15-15:30 Segmento para preguntas
- 15:30-15:45 Resumen de la sesión, por la presidenta del CCPC, **Irasema Coronado**
- 15:45 Fin de la sesión

Martes 5 de abril de 2011

Sede: **Campus Ciudad de México del Tecnológico de Monterrey**
 Calle del Puente 222
 Col. Ejidos de Huipulco, Tlalpan, 14380, México, D.F.
 Tel. (55) 5483-2020
Auditorio, planta baja

11:30-13:00 Informe de la CCA conforme al artículo 13: *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de las emisiones de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en América del Norte*

11:30-11:45 Examen general, por el director ejecutivo de la CCA, **Evan Lloyd**

11:45-13:00 Panel de discusión con miembros del Grupo Asesor

Moderador: **Evan Lloyd**, director ejecutivo de la CCA
Rodolfo Lacy, coordinador de programas y proyectos del Centro Mario Molina
Glen Wright, presidente de PrinterOn Corporation
Juan Carlos Camargo Fernández, director de ecología de Wal-Mart México
Robert McKinstry, gerente de investigaciones económicas y de política de la Asociación de Ferrocarriles de Canadá

Sede:

**Tecnológico de Monterrey Campus
SALA DE CONSEJO**
edificio Biblioteca, 4 piso

14:30-17:45 Mesa redonda: el transporte de carga sustentable en América del Norte

Moderador: **Felicia Marcus**, miembro del CCPC por Estados Unidos
Ben Sharpe, investigador del Consejo Internacional para el Transporte Limpio
(*International Council for Clean Transportation, ICCT*)

Mark Stehly, exvicepresidente adjunto de Investigación y Desarrollo
Ambiental de BNSF Railway

Malcolm Roberts, investigador titular del Institute of the North

Juan Carlos Camargo Fernández, director de Ecología de Wal-Mart México

Blanca Durán, vicepresidenta de la Coalición de Transportistas de Carga
Internacional, AC

Robert McKinstry, gerente de investigaciones económicas y de política
de la Asociación de Ferrocarriles de Canadá

17:30-17:45 Resumen de la sesión, por la presidenta del CCPC,
Irasema Coronado

17:45 Cierre de la sesión

**JPAC 11-01 Regular Meeting List of Participants
Mexico City, Mexico. 4-5 April, 2011**

1. **Aduna Barba, Maria de Lourdes**
Ingeniera,
Iniciativa Gemi
México, D.F.
México
Tel : 5 574 6500
Fax : 5 574 5977
e-mail : lourdes_aduna@prodigy.net.mx
2. **Alanís Ortega, Gustavo**
JPAC Member,
Centro Mexicano de Derecho Ambiental
México, D.F.
México
Tel : 555 286 3323 ex.13
e-mail : galanis@cemda.org.mx
3. **Almanza Muñoz, Feliciano Luis**
Contador público,
Gobierno Municipal Nezahualcoyotl México
Nezahualcoyotl, Estado de México
México
Tel : 5 716 9070 ext.2701
Fax : 5 716 9070
e-mail : fluisalmanza_mu@yahoo.com.mx
4. **Amezcuca, Cintia**
Directora de Aspectos Comerciales,
SEMARNAT
México, D.F.
México
Tel : 5 628 3910
e-mail : cintia-amezcua@semarnat.gob.mx
5. **Anghel, Cezar**
Network Administrator,
Commission for Environmental Cooperation, CEC
Montreal, Quebec
Canada
Tel : 514 350 4300
Fax : 514 350 4314
e-mail : canghel@cec.org
6. **Angove, Linda**
JPAC Member,
Consultant
Burlington, Ontario
Canada
Tel : 905 634 7377
e-mail : lm.angove@rogers.com
7. **Antúnez, Gloria**
Interpreter,
Boadella Interpretation Services
El Paso, TX
USA
Tel : 915 526 5704
e-mail : boadella@terra.com.mx
8. **Bermúdez Lozano, Estefanía**
Subdirectora de Área,
Procuraduría General de la República
México, D.F.
México
Tel : 555 346 0000 x 0286
e-mail : estefania.bermudez@pgr.gob.mx
9. **Camargo, Juan Carlos**
Environmental Manager,
Walmart Mexico
México, D.F.
México
Tel : 52 552 629 7805
Fax : 52 552 629 7805
e-mail : juan.camargo@wal-mart.com
10. **Castañon, Juan David**
Technician,
Equipos técnicos para conferencias
México, D.F.
México
Tel : 555 843 3071
e-mail : etcwvaldez@yahoo.com.mx
11. **Castro, Mario**
Technician,
Equipos técnicos para conferencias
México, D.F.
México
Tel : 555 843 3071
e-mail : etcwvaldez@yahoo.com.mx
12. **Cerf, Edna**
Interpreter,
Boadella Interpretation Services
El Paso, TX
USA
Tel : 915 526 5704
e-mail : boadella@terra.com.mx
13. **Copeland, Matt**
Webcast Technician,
ISI Global Webcasting
Ottawa, Ontario
Canada
Tel : 613 737 3378
e-mail : matt.copeland@isiglobal.ca

- 14. Coronado, Irasema**
JPAC Member,
University of Texas at El Paso
El Paso, Texas
United States
Tel : 915 747 7611
e-mail : Icoronado@utep.edu
- 15. Correa, Sylvia**
Senior Advisor for North America,
USEPA
Washington, District of Columbia
United States
Tel : 202 564 6443
e-mail : correa.sylvia@epa.gov
- 16. Costain, Kimble**
Senior Policy Advisor,
Environment Canada
Gatineau, Quebec
Canada
Tel : 819 953 9774
e-mail : kimble.costain@ec.gc.ca
- 17. Díaz-Infante de la Mora, Armando**
Ingeniero Civil,
Facultad de Ingeniería - UNAM
México, D.F.
México
Tel : 55 5 635 2272
Fax : 555 635 4937
e-mail : adim@peusa.com.mx
- 18. Durá Sepúlveda, Blanca Margarita**
Vicepresidenta,
Coalición de Transportistas de Carga Inernacional de
Cd. Juárez
Juárez, Chihuahua
México
Tel : 656 6271221
Fax : 656 6190189
e-mail : ctcijuarezac@prodigy.net.mx
- 19. Durán-de-Bazúa, María del Carmen**
Profesora Dra-Ing.,
UNAM, Facultad de Química
México, D.F.
México
Tel : 5 622 5300
Fax : 5 622 5303
e-mail : mcduran@unam.mx
- 20. Galvan, Raul**
Presidente filial cd. Nezahualcóyotl,
Consejo municipal para la proteccion a la
biodiversidad y el desarrollo sustentable
Netzahualcóyotl, Estado de México
México
Tel : 5 716 9782
Fax : 5 716 9782
e-mail : raul.galvan@hotmail.com
- 21. Gámez Ramos, Aaron Fabián**
Analista de Mercadotecnia,
Kansas City Southern de México
Monterrey, Nuevo León
México
Tel : 83 05 7900
e-mail : agamez@kcsouthern.com.mx
- 22. Gómez, Daniel**
Abogado,
Vera & Carvajal
México, D.F.
México
Tel : 5 545 7200
e-mail : dgomwz@vc.com.mx
- 23. Grimaldi, Federico**
Director Técnico,
Cámara Nac. Ind. Jabones y Detergentes
MÉXICO, D.F.
México
Tel : 5 511 5263
e-mail : fgrimaldi@canajad.org.mx
- 24. Gutiérrez Lacayo, Martín**
JPAC Member,
Pronatura México, A. C.
México, D.F.
México
Tel : 555 635 5054
e-mail : martingutierrez@pronatura.org.mx
- 25. Guzmán, Jorge**
Coordinador General,
Secretaría de Asuntos Ambientales CAFTA-DR
Guatemala, Guatemala
Guatemala
Tel : 5 024 017 5586
e-mail : jguzman@sieca.int
- 26. Harrison Pineda, Mario José**
Gerente Administrativo y de Operaciones,
Yukon River Inter-Tribal Watershed Council,
Guatemala
Guatemala
Tel : 502 2368 2151
Fax : 502 2368 1071
e-mail : mharrison@saa-sem.org
- 27. Hernández Toledo, Gabriel**
Contador público,
Direccion de desarrollo economico de nezahualcoyotl,
mexico
Nezahualcóyotl, Estado de México
México
Tel : 5 716 9070 ext. 2701
Fax : 5 716 9070
e-mail : gabo_hernandez_toledo@hotmail.com

- 28. Huerta, Toni**
 Interpreter,
 Boadella Interpretation Services
 El Paso, TX
 USA
 Tel : 915 526 5704
 e-mail : boadella@terra.com.mx
- 29. Ibarra Flores Ramírez, Mónica**
 Ejecutiva de Cuenta,
 Guerra Castellanos & Asociados, Comunicación
 Estratégica
 México, D.F.
 México
 Tel : 555 246 0100 x 315
 Fax : 5 596 1810
 e-mail : mibarra@gcy.a.net
- 30. Lacy, Rodolfo**
 JPAC Member,
 Centro Mario Molina
 México, D.F.
 México
 Tel : 559 177 1670 x 114
 e-mail : rlacy@centromariomolina.org
- 31. Lloyd, Evan**
 Executive Director,
 Commission for Environmental Cooperation, CEC
 Montreal, Quebec
 Canada
 Tel : 514 350 4300
 Fax : 514 350 4314
 e-mail : melhadj@cec.org
- 32. Lyons, Liliana**
 M.I.,
 Instituto de Ingeniería UNAM
 México, D.F.
 México
 Tel : 5 623 3500 EXT. 1031
 e-mail : LLyonsB@iingen.unam.mx
- 33. Manzano-León, Natalia**
 Investigador,
 Instituto Nacional de Cancerología
 México, D.F.
 México
 Tel : 5 628 0462
 e-mail : natmanzano@gmail.com
- 34. Marcus, Felicia**
 JPAC Member,
 Natural Resources Defense Council
 San Francisco, California
 United States
 Tel : 415 875 6100
 e-mail : fmarcus@nrdc.org / ljones@nrdc.org
- 35. Marshall-Waterhouse, Mary**
 Anchorage, Alaska
 United States
 Tel : 907 223 8332
- 36. McKinstry, Robert**
 Manager, Policy and Economic Research,
 The Railway Association of Canada
 Ottawa, Ontario
 Canada
 Tel : 613 564 8103
 Fax : 613 567 6726
 e-mail : robertm@railcan.ca
- 37. Mendoza, Fernando**
 Maestro en Ciencias,
 Instituto Mexicano del Transporte
 Sanfandila, Mpio. Pedro Escobedo, Querétaro
 México
 Tel : 442 216 9777
 e-mail : jmendoza@imt.mx
- 38. Merlo, Agustin**
 Planeta Azul
 México, D.F.
 México
 Tel : 5 228 9977 x 3762
 e-mail : informacionazul@yahoo.com.mx
- 39. Monroy D., Marina**
 Corporación de Viajes S.A. de C.V.
 México, D.F.
 México
 Tel : 5 536 9096
- 40. Mora González, Ana Karen**
 Analista de Sustentabilidad,
 Empresas ICA
 México, D.F.
 México
 Tel : 555 272 9991 x 2023
 e-mail : ana.mora@ica.com.mx
- 41. Moreno, Ana Rosa**
 Maestra en Ciencias,
 Facultad de Medicina, UNAM
 México, D.F.
 México
 Tel : 56 232 1445 Ext. 45192
 Fax : 5 616 0146
 e-mail : morenoar@gmail.com
- 42. Morin, Jocelyne**
 JPAC Assistant,
 Commission for Environmental Cooperation, CEC
 Montreal, Quebec
 Canada
 Tel : 514 350 4300
 Fax : 514 350 4314
 e-mail : jmorin@cec.org

- 43. Mould, Roy**
JPAC Member,
Merides Business Solutions
Toronto, Ontario
Canada
Tel : 416 488 7753
- 44. Olivan, José Luis**
Vicepresidenta,
Coalición de Transportistas de Cd. Juárez
Juárez, Chihuahua
México
Tel : 656 208 4933
Fax : 656-6820818
e-mail : jolivan@apachewagon.com
- 45. Orozco, Marcela**
JPAC Liaison Officer,
Commission for Environmental Cooperation, CEC
Montreal, Quebec
Canada
Tel : 514 350 4300
Fax : 514 350 4314
e-mail : morozco@cec.org
- 46. Perezdiaz, Roberto**
Intérprete de tribunal,
RPDCS Independiente
El Paso, Texas
United States
Tel : 915 581 0716
e-mail : rpdcs@sbcglobal.net
- 47. Posadas, Alejandro**
Representante de SEMARNAT,
Embassy of Mexico in the USA
Washington, DC
United States
- 48. Powell, Keith**
IT Manager,
Commission for Environmental Cooperation, CEC
Montreal, Quebec
Canada
Tel : 514 350 4300
Fax : 514 350 4314
e-mail : kpowell@cec.org
- 49. Roberts, Cindy**
Creative Strategist,
Malcolm B. Roberts & Assoc.
Anchorage, Alaska
United States
Tel : 907 227 8054
e-mail : cindy.roberts@gci.net
- 50. Roberts, Malcolm Blair**
Senior Fellow,
Institute of the North
Anchorage, Alaska
United States
Tel : 907 444-9311
e-mail : mbroberts@gci.net
- 51. Ruiz Palomares, Jorge Alberto**
Licenciado en Derecho,
Centro de Estudios sobre Derecho Ambiental
Mexicano A.C.
México, D.F.
México
Tel : 5 877 5634
e-mail : jorge.basteri@live.com.mx
- 52. Sandoval, Carlos**
JPAC Member,
Consejo Nacional de Industriales Ecologistas
México, D.F.
México
Tel : 52 555 559 3611
Fax : 52 555 575 2337
e-mail : ecologia@conieco.com.mx
- 53. Sharpe, Ben**
Researcher,
The International Council on Clean Transportation
San Francisco, California
United States
Tel : 415 202 5746
Fax : 415 399 9172
e-mail : ben@theicct.org
- 54. Solano, Paolo**
Legal Officer, Submissions on Enforcement Matters
Unit,
Commission for Environmental Cooperation, CEC
Montreal, Quebec
Canada
Tel : 514 350 4300
Fax : 514 350 4314
e-mail : psolano@cec.org
- 55. Sotelo, Olga**
Logistics Assistant,
Commission for Environmental Cooperation, CEC
Montreal, Quebec
Canada
Tel : 514 350 4300
Fax : 514 350 4345
e-mail : osotelo@cec.org

- 56. Stehly, Mark**
 Asst Vice President Environmental & Research &
 Development, Retired,
 BNSF Railway Company
 White Bear Lake, Minnesota
 United States
 Tel : 651 728-2463
 e-mail : marstehly@yahoo.com
- 57. Stoub, Jeffrey**
 Coordinator, Communications,
 Commission for Environmental Cooperation, CEC
 Montreal, Quebec
 Canada
 Tel : 514 350 4300
 Fax : 514 350 4314
 e-mail : jstoub@cec.org
- 58. Teitelbaum, Benjamin**
 Regional Development & Special Projects
 Coordinator,
 Commission for Environmental Cooperation, CEC
 Montreal, Quebec
 Canada
 Tel : 514 350 4300
 Fax : 514 350 4314
 e-mail : bteitelbaum@cec.org
- 59. Valdez Mendoza, Wenceslao**
 Technician,
 Equipos técnicos para conferencias
 México, D.F.
 México
 Tel : 555 843 3071
 e-mail : etcwvaldez@yahoo.com.mx
- 60. Vázquez López, María Inés**
 Químico Farmacéutico Biólogo,
 Instituto Nacional de Cancerología
 México, D.f.
 México
 Tel : 5 628 0462
 Fax : 5 628 0432
 e-mail : inesvazlo@yahoo.com
- 61. Velghe, Wanda**
 Interpreter,
 Boadella Interpretation Services
 El Paso, TX
 USA
 Tel : 915 526 5704
 e-mail : boadella@terra.com.mx
- 62. Viadas, Eduardo**
 Media and Outreach Officer,
 Commission for Environmental Cooperation, CEC
 Montreal, Quebec
 Canada
 Tel : 514 350 4300
 Fax : 514 350 4314
 e-mail : eviadas@cec.org
- 63. Villaseñor E., Ana Patricia**
 Enersave
 México, D.F.
 México
 Tel : 552 623 0555
 e-mail : ana@enersave-is.com
- 64. Waterhouse, Jonathan**
 JPAC Member,
 Yukon River Inter-Tribal Watershed Council
 Anchorage, Alaska
 United States
 Tel : 907 258 3337
 e-mail : jwaterhouse@yritwc.org
- 65. Wesson, Dolores**
 Director of Programs,
 Commission for Environmental Cooperation, CEC
 Montreal, Quebec
 Canada
 Tel : 514 350 4300
 Fax : 514 350 4314
 e-mail : dwesson@cec.org