



## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

29 de marzo de 2013

**Lic. Enrique Peña Nieto**  
**Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos**  
Presente

**Ref. Plan Nacional de Desarrollo 2013 a 2018.**

Señor Presidente,

Atendiendo a su convocatoria para que los ciudadanos mexicanos hagamos llegar a Usted propuestas para integrar el Plan Nacional de Desarrollo 2013 a 2018, a continuación le envío mi propuesta respecto de las acciones relativas necesarias para mejorar la seguridad vial en nuestro país.

Desde hace algunos años la Organización Mundial de la Salud ha clasificado a los accidentes viales como un problema de salud pública que puede clasificarse como una epidemia diseminada por todo el mundo. Ante el creciente número de personas que fallecen y resultan con lesiones incapacitantes, la Organización de las Naciones Unidas a través de la Organización mundial de la Salud (OMS) delineó el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, cuyo banderazo de inicio se dio el 11 de mayo de 2011.

Nuestro país decidió adherirse a la propuesta de la OMS, por lo que en la Cd. de México se llevó a cabo, al igual que en otras ciudades líderes del mundo, el lanzamiento mundial del Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011 – 2020, evento que se realizó en el Alcázar el Castillo de Chapultepec, siendo el evento presidido por los Secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes. El compromiso de nuestro país fue tal que en Junio 6 de ese año se decretó la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2020, con el objetivo de reducir en 50% la mortalidad y morbilidad resultantes de los accidentes viales. Durante el evento de lanzamiento se mencionó que en nuestro país los accidentes resultan en una fatalidad de alrededor de 26,000 personas por año con un costo para el país de \$130,000 millones de pesos. Otras instituciones como el Instituto de Desarrollo Empresarial Anáhuac (IDEA), han mencionado que el costo ronda los \$20 mil millones de dólares. Es de resaltarse que de acuerdo con el CONAPRA las fatalidades por accidentes viales son una de las principales causas de decesos en los grupos de población con edades menores a 40 años, esto es personas en plena edad productiva o personas en desarrollo hacia una edad productiva, lo que incide en una mayor afectación familiar desde el punto de vista emocional y económico.

Desde mi punto de vista, el problema es de una magnitud tal que su solución debe ser parte de un plan de acción formal por parte del Gobierno de la República, tanto desde su tres poderes formales, Ejecutivo, Legislativo y Judicial, así como en sus diferentes niveles de gobierno, Municipal, Estatal y Federal, de ahí que considero que esta propuesta deba de ser incluida en el Plan Nacional de Desarrollo,



## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

así como en los planes y programas de todas y cada una de las dependencias a cargo del ejecutivo federal que se ven involucradas en la solución a este problema, que atañe a toda la población, impulsado desde ahí las acciones necesarias al ámbito legislativo, así como a los gobiernos estatales y municipales.

Un buen punto de arranque lo es la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011 a 2020, cuyos trabajos para desarrollarla acopiaron una gran cantidad de valiosa información. Esta estrategia está basada en los 5 pilares que recomienda la OMS:

Pilar 1	Pilar 2	Pilar 3	Pilar 4	Pilar 5
Gestión de la seguridad vial	Vías de tránsito y movilidad más seguras	Vehículos más seguros	Usuarios de vías de tránsito más seguros	Respuesta tras los accidentes

El Pilar 1 de la Estrategia, **gestión de la seguridad vial**, ha sido guardado en el olvido en el año y medio que ha transcurrido. Uno de los primeros objetivos de la estrategia en este pilar es de contar con información estadística confiable, algo que a la fecha no se ha logrado, ya que la estadística del INEGI tan solo incluye a los accidentes en zonas urbanas y suburbanas, en tanto que la estadística de carreteras federales la concentra el IMT, quedando sin cobertura la estadística en carreteras estatales. La estadística no es difundida a la ciudadanía en general, por lo que la dimensión del problema no es valorada y por tanto no hay “presión social” para atenderlo. Por otro lado un problema generalizado en el país, del cual escapan algunos municipios, es el otorgamiento de licencias de conducir a cualquier persona mayor de edad o a un menor acompañando de un mayor de edad que se haga responsable, sepa o no sepa conducir, la aplicación de sanciones por incumplimiento son esporádicas, el control de la velocidad se arregla con una plática y a veces con una compensación, los límites establecidos de velocidad máxima están decididos con las patas y no con el cerebro, permitiendo en algunos lugares velocidades increíblemente altas y en otros una velocidad ridículamente baja, los reglamentos federal y de cada estado no son consistentes entre sí, por lo que las reglas varían de lugar a lugar, y así todos los aspectos que tienen que ver con este asunto. Desde mi punto de vista, la gestión de la seguridad vial debiera tener una cabeza federal en donde se aglutinen las funciones inherentes al tema, con expertos en el mismo, que desarrollen y que tomen las experiencias de los diferentes estados y las plasmen para uso general. Las regulaciones federales en este tema debieran ser la base de las estatales y municipales, pudiendo las estatales y municipales ser más estrictas en uno u otro tema, dependiendo de la problemática local, pero sin dejar de ser similares en todo el país. Debiera existir una base de datos nacional de licencias de conducir, de tal forma que sea posible el implementar planes de sanción a conductores en base a deducción de puntos en la licencia de conducir, registro de capacitación a



## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

conductores; una base de datos nacional evitaría el hecho de que si a un conductor se le sanciona con retirarle la licencia, acuda a otro estado a tramitar otra, salvando así la sanción. Por otro lado el análisis de las causas de los accidentes viales es ligero, a menos de que se trate de un accidente mediático, rara vez se profundiza en el tema. Las pocas estadísticas que existen muestran que es el conductor la causa de los accidentes en cerca del 80% de los casos, algo que no es para nada extraño, pues los vehículos no se manejan solos; por aspectos de seguros, la mayoría de los accidentes viales se atribuyen a exceso de velocidad, pues en las autopistas de cuota han plantado sendos letreros que indican que los seguros del camino no cubren los daños en caso de que el accidente ocurra a exceso de velocidad. Mi experiencia me dice que la gran mayoría de los accidentes y los daños consecuenciales a personas, vehículos e infraestructura, son por causas multifactoriales, por lo que todos los accidentes debieran ser analizados desde varios aspectos; para que esto sea posible se requiere que la autoridad responsable de la gestión vial tenga también la responsabilidad del análisis de los accidentes, de tal forma que cuente con la información necesaria para mejorar las regulaciones.

El Pilar 2, **mejoramiento de la infraestructura vial y tránsito más seguro**. Este tema es todo un reto, ya que son muchas las instancias responsables (federal, estatal, municipal, concesionadas, etc.) de la infraestructura y pocas las reglas de diseño, construcción, operación y mantenimiento, y las pocas que existen son poco respetadas. La infraestructura vial debiera estar diseñada, construida y mantenida con el enfoque de seguridad vial en todos sus sentidos; considero inaceptable que existan letreros que indiquen "CRUCERO PELIGROSO" o "CURVA PELIGROSA" ya que indican que en la planeación, operación y mantenimiento de la vialidad no está considerada la forma de prevenir ese riesgo o peligro y se deja a la pericia de los conductores el reaccionar de forma tal que sea su responsabilidad la disminución del peligro; una curva no es por sí sola peligrosa, sino que lo es en función de la velocidad con la que se puede transitar sobre ella, de ahí que lo que se debe de informar al conductor es la velocidad máxima de tránsito seguro por esa curva, por ejemplo. Es por ello que considero que han de desarrollarse regulaciones sobre los diferentes aspectos de la infraestructura, señalización vertical y horizontal, balizada, diseño y construcción de calles, avenidas y carreteras acordes a las dimensiones y a los pesos permitidos a los vehículos, limitación al tránsito a vehículos con dimensiones o peso superior al permitido para determinados caminos, regulaciones que han de ser de observancia obligatoria para todos los involucrados en la construcción, operación y mantenimiento de infraestructura vial. Ni que decir de la gran infraestructura en TOPES, que dañan vehículos, la espalda de conductores, favorece la contaminación atmosférica al provocar que los conductores aceleren a fondo para recuperar el tiempo perdido, y todo porque la autoridad ha sido incompetente en regular la velocidad de tránsito en las avenidas y carreteras donde instalan esas barreras; el control de la velocidad es un aspecto de la gestión de la seguridad vial (pilar 1 de la estrategia), que al no ser eficiente se traslada a un problema a resolver con infraestructura dañina para la conducción. La movilidad es un reto, ya que durante muchos años el desarrollo de los centros urbanos se dejó a las fuerzas del mercado, por lo que cada ciudad, municipio o estado se desarrolló feudalmente a su conveniencia y no necesariamente a la conveniencia del



## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

ciudadano; por ejemplo, en la zona metropolitana de la Cd. de México a partir de los años ´70s del siglo pasado se desarrollaron como municipios dormitorio muchos que ahora son conurbados a la Cd. de México, con lo que los ciudadanos que acabaron viviendo en esos centros poblacionales tienen que realizar grandes trayectos para trabajar y para realizar estudios superiores, ya que tan solo se integraron con centros comerciales; este tipo de desarrollo implica la necesidad de movilidad y por tanto el desarrollo de infraestructura vial, o de transporte masivo de personas, que en general ha estado retrasado al desarrollo urbano; entre más largo sea el trayecto, las posibilidades de incidentes viales aumentan, de ahí que una planeación urbana equivocada requiera ahora de una mejor regulación en materia vial y de movilidad para enfrentar el problema creado.

El Pilar 3, **vehículos más seguros**, es el más atrasado de los pilares de la estrategia. Hoy en día, como lo mencioné, es obligación en muchos estados el que los ocupantes de un vehículo se abrochen el cinturón de seguridad, pero NO existe en México una regulación que obligue a los constructores de los vehículos a que instalen los cinturones, por solo mencionar una de las regulaciones faltantes; en el mundo civilizado las bolsas de aire, los frenos ABS, los indicadores de falta de agua en los limpiaparabrisas, y muchas otras funciones de seguridad son obligatorias, en tanto que en México esos se consideran accesorios de lujo en los vehículos, ante la falta de una regulación eficiente sobre requerimientos de seguridad que deban cumplir los vehículos que se comercializan por primera vez en nuestro país. Hoy en día tan solo existe una Norma Oficial Mexicana que establece regulaciones de seguridad que deben cumplir un tipo de vehículos, la *NOM-035-SCT-2-2010, remolques y semirremolques, especificaciones de seguridad y métodos de prueba*, NOM cuya verificación no es posible pues no existe la autoridad con atribuciones legales para esa función. En todos los países desarrollados existen leyes y regulaciones sobre los aspectos de seguridad que deben cumplir los vehículos para que puedan ser comercializados por primera vez en sus países; en los Estados Unidos la Ley sobre seguridad vehicular existe desde el año de 1966, en tanto que en Canadá existe desde el año de 1992. Otro aspecto que se ha dejado de lado es el de la inspección periódica de la condición física y mecánica de los vehículos en circulación. Para los vehículos de autotransporte federal hubieron de pasar dos lamentabilísimos accidentes en Abril del año pasado para que las autoridades de la SCT hicieran obligatoria la NOM sobre este tema, misma que había sido publicada en el año 2000, es decir les tomó 12 años para iniciar a hacerla obligatoria, habiendo entendido sólo a periodicosos. En el caso de los autos la regla para la verificación periódica de condiciones mecánicas no existe a la fecha y veo muy lejana su existencia pues cada vez que está cerca de lograrse se acerca alguna elección política y con tal de no enojar a la ciudadanía, mejor dejan el tema de lado. Me parece increíble que en Costa Rica sea obligatoria esta verificación y que cuenten con toda la infraestructura, y aún más me impresiona que el costo de la verificación mecánica en conjunto con la de emisiones sea similar al costo de la verificación de contaminantes en la Cd. de México; algo estamos haciendo mal. Esta falta de regulaciones permite que la importación de vehículos usados continúe sin parar y que se mantenga a la venta vehículos que en muchos otros países han sido abandonados por haber sido superada su tecnología de seguridad. El asunto no es cuestión de tecnología para la



## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

producción de vehículos, pues las plantas armadoras hoy día exportan cerca del 70% de su producción, principalmente a países que cuentan con rigurosas regulaciones de seguridad; el asunto es cuestión de que las autoridades mexicanas tomen conciencia de la necesidad de que existan esas reglas para reducir los índices de accidentabilidad y de daños a los ocupantes, y empiecen a tomar decisiones hacia la existencia de un sistema que regule el que los vehículos deban cumplir con requerimientos de seguridad desde que se comercializan por primera vez, así como durante su vida en circulación. La experiencia en otros países como Estados Unidos o Canadá ha resultado en la existencia de una instancia que planea desarrolla, establece y hace cumplir las regulaciones de seguridad de los vehículos para permitir su comercialización por primera vez en su territorio, independientemente de su origen de producción; una instancia que establece las características de seguridad que han de ser mantenidas por los propietarios de vehículos de autotransporte, así como las inspecciones periódicas que se deben cumplir para permitir su circulación en las carreteras; e instancias estatales que son responsables de hacer cumplir a los propietarios de vehículos particulares de la revisión periódica de sus unidades. Muchas acciones han de tomarse durante su periodo presidencial para lograr el objetivo de reducción de fatalidades y accidentes incapacitantes a través de vehículos más seguros.

El Pilar 4, **usuarios de vías de tránsito más seguros**, es el que mayor difusión ha tenido, así como al que las organizaciones de la sociedad civil más atención han prestado. Desde mi punto de vista las acciones gubernamentales debieran enfocarse más a la regulación y el cumplimiento de las reglas de conducción, la capacitación de conductores, la sanción a conductores que flagrantemente violan las reglas establecidas. Considerando que hoy día en la mayoría de las instancias estatales el otorgamiento de licencias de conducir no requiere de exámenes teórico – prácticos de aptitud y conocimientos de conducción y reglamentación, los conductores aprenden a conducir por consejos de otros conductores, así como por experiencias propias ante situaciones repentinas. La autoridad federal debiera establecer formalmente las reglas mínimas para que le sea otorgada la licencia de conducir a un ciudadano, así como las reglas para que un ciudadano sufra la sanción de retiro de la licencia y necesidad de capacitación para volver a tener la oportunidad de recibir una licencia nueva. Las autoridades estatales debieran ser las responsables del otorgamiento y del retiro de las licencias de conducir, cumpliendo con las reglas federales y reportando al responsable federal de todas las licencias otorgadas y retiradas. La autoridad federal debiera mantener una base de datos de licencias vigentes, así como de conductores con licencias suspendidas

En cuanto pilar 5, **respuesta tras los accidentes**, éste se relaciona con la atención de las autoridades una vez ocurrido un accidente vial, desde el abanderamiento, la atención prehospitalaria, el análisis de las causas del accidente. He observado las acciones a nivel federal, las cuales en general atienden de forma oportuna, realizando simulacros periódicamente para mantener entrenado al personal, así como coordinadas a las diferentes instancias que se involucran en la atención. Tengo la impresión de que este



## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

pilar está teniendo avances a nivel federal y en algunos estados por la fuerte ascendencia de la Secretaría de Salud en el tema.

Agrupando las recomendaciones delineadas para cada uno de los aspectos anteriormente descritos, propongo que al menos los siguientes aspectos sean incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo, de tal forma que la seguridad vial en nuestro país muestre signos positivos de mejora:

ACCIONES A INCLUIR EN EL PND	DETALLES	DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS
<p>1. Enviar iniciativa para la existencia de una Ley de Seguridad Automotriz.</p>	<p>La ley debiera incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Definición de la dependencia o dependencias responsable(s) sobre los temas y las regulaciones de seguridad vial y de seguridad automotriz.</li> <li>b) Obligatoriedad de la emisión de regulaciones de seguridad con tiempo límite para la emisión.</li> <li>c) Obligatoriedad de cumplimiento de las regulaciones de seguridad.</li> <li>d) Sanciones por incumplimiento de las regulaciones.</li> <li>e) Obligatoriedad por parte de las armadoras y de los importadores independientes para hacer llamados a servicio por cuestiones de seguridad sin costo para el usuario.</li> <li>f) Aplicación de las regulaciones a nivel nacional, incluyendo la adecuación de los reglamentos de tránsito estatales y de matriculación para sólo matricular vehículos que cumplen con la regulación.</li> <li>g) Obligatoriedad de reportar periódicamente a la sociedad la estadística de accidentabilidad y de analizar la efectividad de las regulaciones implementadas.</li> <li>h) La obligación de una regulación que establezca los requerimientos mínimos que deben mantener los vehículos, para que se les permita el tránsito.</li> <li>i) La Ley debe plantear el que los Estados de la Federación participarán, aceptarán e</li> </ul>	<p>Secretaría de Economía Secretaría de Comunicaciones y Transportes Policía Federal Secretaría de Salud. Secretaría de Gobernación</p>



## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

ACCIONES A INCLUIR EN EL PND	DETALLES	DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS
	<p>implementarán la regulación.</p> <p>De tal forma que al convertirse la seguridad de los vehículos en una política de estado, su vigencia no quede restringida a la administración actual, sino que trascienda para beneficio y seguridad de los ciudadanos.</p>	
2. Crear el sistema estadístico de reporte de accidentes viales y sus causas	La estadística debiera ser reportada formalmente a la ciudadanía de forma periódica.	INEGI IMT
3. Formalizar un programa federal de licencias de conducir.	<p>El programa de licencias incluirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. El establecimiento de las reglas necesarias para la emisión de licencias en todo el país, incluyendo los requerimientos mínimos de capacitación teórica y práctica.</li> <li>b. La creación de una base de datos nacional de licencias de conducir y de conductores con licencia suspendida.</li> <li>c. Canales de comunicación y acuerdos de colaboración con todos los estados del país.</li> </ul>	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Secretaría de Gobernación. CONAPO.
4. Reglamento de tránsito modelo para todo el país.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) El reglamento debe ser elaborado, controlado y actualizado por las dependencias federales, con la participación de las estatales.</li> <li>b) El reglamento de tránsito federal será el más laxo de toda la república.</li> <li>c) Los reglamentos de tránsito de los estados estarán basados en el federal, pero podrán añadir requerimientos dependiendo de sus circunstancias especiales, pero sin contraponerse a la regulación federal.</li> <li>d) Las sanciones mínimas estarán establecidas en el reglamento</li> </ul>	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Policía Federal





## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

ACCIONES A INCLUIR EN EL PND	DETALLES	DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS
	federal, pudiendo ser mayores solo en los requerimientos especiales de cada estado.	
5. Establecer un sistema de auditoría de la condición de la infraestructura vial a nivel federal, estatal y municipal y a partir de ella desarrollar un plan de acción para llevar al nivel de seguridad deseado a las vías de tránsito terrestres.	La auditoría debiera comparar las mejores prácticas a nivel mundial con la situación real de nuestras vías de comunicación terrestre incluyendo: a) Los trazos viales. b) La señalización vertical y horizontal. c) Las incorporaciones de un carril de menor velocidad a uno de mayor. d) La cromática de las señales. e) Etc.	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Gobiernos de los Estados
6. Revisar las reglas de desarrollo urbano, de tal forma que contemplen a la seguridad vial, la movilidad y la cercanía de las actividades al centro habitacional	Las revisadas a nivel federal deberán ser adoptadas por los Estados de la Federación.	Secretaría de Desarrollo Urbano
7. Asegurarse de que se estén desarrollando las NOM's de requerimientos de seguridad para vehículos nuevos en las diferentes dependencias. Si se observan faltantes, promover su desarrollo.	Las organizaciones ciudadanas relacionadas con el tema de seguridad vial tendrán la posibilidad de proponer un listado de regulaciones de seguridad a implementarse en México, tomando en cuenta las que existen a partir del WP-29 y las que existen en Norteamérica. El observar lo que las diferentes dependencias están desarrollando permitiría evitar duplicidades y encontrar faltantes.	Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dependencia que se designe como responsable del tema de seguridad vial.
8. Asegurarse de que se estén desarrollando las NOM's de inspección periódica de las condiciones físico – mecánicas para TODOS los vehículos. Gestionar los acuerdos entre el Gobierno Federal y los	Muchas de las regulaciones federales han quedado trucas al no haber sido implementadas en los estados. La matriculación y el tránsito de los vehículos en las ciudades es responsabilidad de los Municipios y los Estados, por lo que el lograr los acuerdos para que esas NOM's sean de aplicación obligatoria en todo el país es una	Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dependencia que se designe como responsable del tema de seguridad vial. Gobiernos estatales





## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

ACCIONES A INCLUIR EN EL PND	DETALLES	DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS
Gobiernos de los Estados, para que se apliquen a todos los vehículos en circulación.	actividad prioritaria.	
9. Acuerdos con Estados para limitar la matriculación sólo a vehículos que cumplen con los requerimientos de seguridad.	Idem al anterior.	Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dependencia que se designe como responsable del tema de seguridad vial. Gobiernos estatales
10. Formalizar propuestas de renovación del parque vehicular incentivando la adopción de las regulaciones de seguridad.	Será conveniente que los incentivos para la renovación del parque vehicular incluyan, además del cumplimiento de las regulaciones de emisiones contaminantes, la inclusión de especificaciones de seguridad en los vehículos.	Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dependencia que se designe como responsable del tema de seguridad vial. Gobiernos estatales
11. Formalizar propuestas de incentivos que influyan en la decisión de invertir en vehículos con especificaciones de seguridad.	En tanto se logra que las regulaciones de seguridad sean obligatorias para todos los vehículos que se comercializan por primera vez en México, debiera existir un mecanismo que incentive la adquisición de los vehículos con especificaciones de seguridad determinadas, por encima de los que no las presentan, de tal forma que se sumen rápidamente los que las tienen al parque vehicular.	Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dependencia que se designe como responsable del tema de seguridad vial. Gobiernos estatales
12. Autorregulación en publicidad automotriz.	En virtud de la ausencia de regulaciones de seguridad que deben cumplir todos los vehículos, las campañas publicitarias debieran resaltar las características de seguridad en primera instancia.	Secretaría de Economía

Considero importante que para el desarrollo de lo mencionado con anterioridad se formen grupos de trabajo interdisciplinarios que incluyan a expertos en cada uno de los temas, autoridades que resulten



## SEGURIDAD VIAL

### Una propuesta hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

responsables del mismo a nivel federal, estatal y municipal, integrantes del poder legislativo, ya que es posible que se requieran cambios a leyes existentes o emisión de nuevas leyes, así como organizaciones de la sociedad civil que han sido propositivas para la solución del problema de seguridad vial.

De ser aceptada mi propuesta de incluir el tema de seguridad vial en el Plan Nacional de Desarrollo quedo a sus órdenes para participar en este importante proyecto de seguridad para nuestro País, que a la larga redundará en evitar fallecimientos y accidentes incapacitantes a los ciudadanos mexicanos en las vías de tránsito.

Atentamente,

Ing. Salvador de Jesús Saavedra Ceballos  
Correo electrónico: [salvador@ttsals.com](mailto:salvador@ttsals.com)