

## Una revisión del desempeño de CSA indica que se debe poner a CSA fuera de servicio y revocar su autoridad.

De acuerdo con la Circular A-123 de la Oficina de Gestión y Presupuesto (Office of Management and Budget's Circular A-123) y la Ley de Resultados y Desempeño del Gobierno (Government Performance and Results Act-GPRA, PL 103-62), cada Agencia Federal debe someterse a una revisión de desempeño para determinar si los programas y regulaciones de las Agencias son efectivos. en el cumplimiento de la declaración de misión establecida de dicha Agencia. La declaración de misión de la FMCSA para su institución del programa CSA “[es] implementar formas más efectivas y eficientes para que la FMCSA, sus socios estatales y la industria camionera prevengan accidentes, muertes y lesiones de vehículos motorizados comerciales (Commercial Motor Vehicle-CMV).<sup>1</sup> Por lo tanto, a través de esta declaración, FMCSA ha establecido los parámetros para su revisión de desempeño.

Durante una reunión con la FMCSA y la Academia Nacional de Ciencias (National Academy of Science) sobre la CSA, un funcionario de la FMCSA declaró que la Agencia analiza y evalúa las “tendencias en la seguridad de los transportistas” antes de emitir una calificación de seguridad, o una determinación de aptitud para la seguridad, para el transportista.

Por lo tanto, OOFI ha examinado las tendencias de seguridad que han ocurrido desde la implementación de CSA y ha descubierto que, si bien el número de accidentes fatales, con lesiones y con PDO ha disminuido consistentemente en un 34 por ciento, 33 por ciento y 26 por ciento respectivamente de 2004 a 2009, la El número total de accidentes aumentó entre 2010 y 2014. Una mirada a los siguientes hechos demuestra que entre 2009 y 2014 ha habido un aumento del 14 por ciento en accidentes fatales, un aumento del 55 por ciento en accidentes con heridos y un aumento del 36 por ciento en accidentes con daños a la propiedad únicamente (Property Damage Only- PDO).

Como explicación parcial del aumento de accidentes y muertes que involucran camiones grandes en los últimos cinco años, la FMCSA ha declarado que tanto el número de millas recorridas como el número de matriculaciones de camiones y autobuses grandes han aumentado cada año desde 2010. Según la FMCSA , este aumento ha provocado un aumento de la exposición y, por tanto, de un mayor número de colisiones. Sin embargo, lo que no mencionan es que el número de millas recorridas por vehículos antes de la CSA 2010 era mayor, y que el número de camiones y autobuses registrados también era mayor, aunque con una tasa de mortalidad y lesiones mucho menor.

Año	MVMT †	Registros de vehículos †	Tasas de accidentes por 100 MVMT †			
			Fatal	Lesión	DOP	Total
2009	302,693	11.815.207	1.05	19,82	0,92	1.13
2014	295,131	11.777.983	1.24	31,51	1.28	1.61
<b>Cambio porcentual</b>	<b>-2,5%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>17,2%</b>	<b>59,0%</b>	<b>39,8%</b>	<b>43,0%</b>

<sup>1</sup> Carrier Safety Measurement System Methodology, Version 3.0, revisada en diciembre de 2012 , FMCSA pág. 1-1.



En lugar de abordar un programa que ha demostrado ser infructuoso y altamente problemático, la FMCSA ha desplazado la crisis del aumento de muertes y lesiones a conductores fatigados como la principal causa de accidentes. Desde entonces, los defensores de la seguridad y los vendedores de apnea del sueño se han sumado a la causa y han exigido medidas a la Agencia para detener la supuesta epidemia. A partir de aquí, FMCSA, fabricante de esta crisis, ha ofrecido soluciones como un cumplimiento más estricto de las horas de servicio mediante dispositivos de registro electrónico y una propuesta de pruebas obligatorias de apnea del sueño, pareciendo así solucionar la crisis del sector del transporte por carretera.

### Antes de la CSA

Año	Accidentes fatales†	Accidentes con lesiones†	PDO se bloquea†	Accidentes totales†	MVMT†	Registros de vehículos†	Tasas de accidentes mortales por 100 MVMT†	Tasas de accidentes por lesiones por 100 MVMT†	Tasas de accidentes de PDO por 100 MVMT†	Tasas totales de accidentes por 100 MVMT†
2005	4.805	89.000	377.000	470.805	229,503	9.289.052	2.09	38,78	1,64	2.05
2006	4.643	87.000	324.000	415.643	229,296	9.640.966	2.02	37,94	1.41	1.81
2007	4.472	82.000	360.000	446,472	318.694	11.586.455	1,40	25,73	1.13	1,40
2008	3.994	74.000	342.000	419,994	325.503	11.716.583	1.23	22,73	1.05	1.29
2009	3,193	60.000	278.000	341,193	302,693	11.815.207	1.05	19,82	0,92	1.13
<b>Cambio total</b>	<b>-33,5%</b>	<b>-32,6%</b>	<b>-26,3%</b>	<b>-27,5%</b>	<b>31,9%</b>	<b>27,2%</b>	<b>-49,6%</b>	<b>-48,9%</b>	<b>-44,1%</b>	<b>-45,1%</b>

†Incluye camiones y autobuses grandes

### Después de la CSA

Año	Accidentes fatales†	Accidentes con lesiones†	PDO se bloquea†	Accidentes totales†	MVMT†	Registros de vehículos†	Tasas de accidentes mortales por 100 MVMT†	Tasas de accidentes por lesiones por 100 MVMT†	Tasas de accidentes de PDO por 100 MVMT†	Tasas de accidentes por 100 MVMT†
2009	3,193	60.000	278.000	341,193	302,693	11.815.207	1.05	19,82	0,92	1.13
2010	3.512	67.000	247.000	317,512	300,297	11.616.105	1.17	22.31	0,82	1.06
2011	3.593	73.000	252.000	328,593	281.014	10.936.757	1.28	25,98	0,90	1.17
2012	3.726	85.000	282.000	370.726	283.099	11.423.889	1.32	30.02	1.00	1.31
2013	3.821	86.000	299.000	388,821	290,185	11.461.905	1.32	29,64	1.03	1.34
2014	3.649	93.000	379.000	475.649	295,131	11.777.983	1.24	31,51	1.28	1.61
<b>Cambio total</b>	<b>14,3%</b>	<b>55,0%</b>	<b>36,3%</b>	<b>39,4%</b>	<b>-2,5%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>17,2%</b>	<b>59,0%</b>	<b>39,8%</b>	<b>43,0%</b>

†Incluye camiones y autobuses grandes

## OOIDA

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.  
A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468  
e-mail: foundation@ooida.com • website: www.ooidafoundation.org