



**OOIDA Foundation**

RESEARCH • SAFETY • ECONOMICS

## **PAPEL BLANCO**

**Análisis de**

*Política federal de seguridad de autotransportistas  
que reduce las muertes con una mayor  
responsabilidad financiera*

11/21/2014



## Tabla de contenido

Introducción.....	2
Crítica de la disertación sobre mínimos de seguros .....	3
Bibliografía .....	11

## Introducción

En primer lugar, la disertación del Dr. Robert Pritchard, titulada “Política federal de seguridad de los transportistas: reducir las muertes con una mayor responsabilidad financiera [Federal motor carrier safety policy: reducing fatalities with increased financial responsibility]”, debería verse como un documento técnico o un artículo de opinión con fuertes connotaciones políticas en lugar de una disertación científica. Es evidente que Pritchard ve el mundo a través del lente del activismo social y visualiza el papel del gobierno como protector de la economía y el bienestar social como el bien primordial.

Aunque el Sr. Pritchard admite que el número y la tasa de accidentes y muertes han disminuido constantemente durante los últimos diez años, declara que la economía de libre mercado (capitalismo) ha fracasado en la regulación de la industria del transporte por carretera en materia de seguridad. Es importante señalar que el Sr. Pritchard es economista, y cuando intenta respaldar su hipótesis y extrapolar los efectos de largo alcance sobre los costos tanto del bienestar social como de la salud pública cuando la industria del transporte por carretera no está regulada por el gobierno, el Sr. Pritchard utiliza la macroeconomía. Por el contrario, Pritchard recurre a la microeconomía al evaluar los efectos del aumento de las primas de seguros para los transportistas. Además, el Sr. Pritchard demuestra a lo largo de su disertación una falta general de conocimiento histórico y comprensión sobre cómo la industria de seguros fija las primas, junto con el efecto dominó que se produjo en años pasados cuando las restricciones de capacidad afectaron la tasa de crecimiento de la economía estadounidense y provocó un desempleo generalizado y dificultades financieras.

Aunque la disertación se completó en mayo de 2010, el Sr. Pritchard utiliza conjuntos de datos de 1999-2003 y 1998-2004, aunque hay datos más recientes, que reflejarían mejor el estado actual de la seguridad y los cambios regulatorios significativos que han ocurrido desde la se generaron los datos, está fácilmente disponible. Incluso una mirada superficial a los datos disponibles hoy le habría mostrado al Sr. Pritchard que su declaración de que cada año ocurren aproximadamente 5.000 muertes de camiones grandes es incorrecta. Hubo 4.283 muertes en 2001 y 3.608 en 2011, lo que representa una reducción del 16% en las muertes en un lapso de diez años. Esta información está fácilmente disponible y la exageración parece diseñada para respaldar la hipótesis.

En opinión del Sr. Pritchard, que se afirma como un hecho, “los resultados ineficientes del mercado justifican la intervención gubernamental.”<sup>1</sup> Para demostrar que el resultado de mercado ineficiente que existe debido al libre mercado, y también que esta es la razón por la que la industria necesita ser regulada y las primas de seguros deben aumentarse, el Sr. Pritchard introduce las "externalidades" de la sociedad. bienestar. Las externalidades son principalmente el coste de la atención sanitaria y médica de las víctimas de accidentes con camiones grandes. De hecho, el Sr. Prichard considera que los agravios legales y las demandas judiciales proporcionan el incentivo necesario para que los transportistas mejoren la seguridad.

---

<sup>1</sup> Robert D. Pritchard, *Federal motor carrier safety policy: reducing fatalities with increased financial responsibility*, Northeastern University (mayo de 2010), pág. 9.

La tesis define la eficiencia en términos de bienestar social y no lo que normalmente un economista consideraría eficiencia. Desafortunadamente, el Sr. Pritchard ignora por completo la visión económica del libre mercado y nunca considera la tremenda eficiencia de la industria del transporte por carretera, que ha cambiado toda la economía industrial gracias a su capacidad para entregar más del 68% de toda la carga de manera oportuna, al mismo tiempo que fomenta la revolución de la entrega justo a tiempo.

El Sr. Pritchard cree que el papel del gobierno es obligar a los transportistas a lograr una mayor seguridad pública y evidentemente no cree que los transportistas, o cualquier industria (en un mercado libre), apoyarán la seguridad de manera significativa sin regulaciones gubernamentales. , aplicación de la ley e incentivos en materia de agravios.

La información errónea sobre el número de accidentes mortales que involucran camiones grandes es sólo uno de varios errores que el Sr. Pritchard utiliza en su disertación. La suposición del Sr. Pritchard de que los transportistas apoyarían la publicación de los datos que muestran las tasas de accidentes y muertes de los transportistas ciertamente no ha sido respaldada por los transportistas, ya que el Sr. Pritchard parece no tener idea de la idea de culpa y de cómo estos datos pueden ser mal interpretado y mal utilizado. De hecho, Pritchard nunca menciona las estadísticas que muestran que los camiones grandes están involucrados en choques y accidentes fatales.

### **Crítica de la disertación sobre mínimos de seguros**

La primera frase del resumen comienza con un informe falso de que cada año se producen alrededor de 5.000 accidentes mortales que involucran a camiones grandes. El número de accidentes mortales que involucraron camiones grandes en 2001 fue de 4.283, y entre 2001 y 2011 el número de accidentes mortales disminuyó en un 16%. Sin embargo, las primas de seguros no aumentaron significativamente durante este período de tiempo y, según la hipótesis del artículo, la tasa de accidentes debería haber aumentado a medida que aumentaba el riesgo debido al resultado de un aumento en el kilometraje a lo largo de esos años.

Además, no se menciona en ninguna parte el hecho de que la “culpa”, cuando se atribuye a cualquiera de las partes, es más probable que se atribuya al comportamiento del conductor del automóvil de pasajeros que al comportamiento del conductor del camión. En ninguna parte del artículo el autor explica este hecho, sino que el Sr. Pritchard indica al lector que asuma que el conductor del camión grande podría haber evitado el accidente simplemente pagando más primas.

El Sr. Pritchard sugiere que el seguro mínimo actual de 750.000 dólares debería aumentarse a 1.750.000 dólares. Sin embargo, Pritchard no ofrece ninguna explicación sobre cómo llegó realmente a esa cifra en particular. En cambio, Pritchard afirma: “Las mejoras esperadas en seguridad, eficiencia (menor tasa de accidentes mortales) y equidad justifican firmemente esta prescripción política.<sup>2</sup> Sin embargo, debe entenderse que la mejora real de la seguridad debería justificar la prescripción de políticas, y el número de accidentes mortales ha disminuido un 16% entre 2001 y 2011.

---

<sup>2</sup> *Ibidem*, pág. 8.

El autor no consideró la limitación asociada con la utilización de información antigua y desactualizada. Como se indicó anteriormente, ¿por qué el autor utiliza datos de 1999 a 2003 para formular el balance, los estados de resultados y la información operativa cuando hay mucha más información disponible? Esta pregunta no ha sido respondida. Es importante señalar que ha habido cambios monumentales dentro de la industria del transporte desde esos años, como cambios en los horarios de servicio. La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes [Federal Motor Carrier Safety Administration-FMCSA] argumentaría que el cambio en las regulaciones de horas de servicio se correlaciona con la cantidad de accidentes y muertes que han disminuido debido a una menor fatiga. Otros avances tecnológicos ahora están disponibles y los grandes transportistas los utilizan ampliamente para reducir los choques y los accidentes fatales. Ninguno de estos factores es considerado por el autor.

Pritchard da un salto cualitativo inmerecido: un aumento en el costo de los accidentes (primas de seguro y reclamaciones pagadas) produce menos accidentes. Por lo tanto, un aumento en la cantidad de fondos necesarios para cubrir los costos de los accidentes producirá menos accidentes y mayor seguridad. Aunque esto puede mostrar una correlación, no muestra causalidad ni la tesis demuestra que pagar más por el seguro disminuye el número de accidentes.

En su disertación, Pritchard afirma: “Los resultados ineficientes del mercado justifican la intervención gubernamental.<sup>3</sup> Esto contrasta marcadamente con la creencia de la Asociación de Aseguradores de Accidentes de Propiedad de Estados Unidos. Según David Golden, director senior de líneas comerciales de seguros, “el mercado libre hace un buen trabajo al determinar el nivel apropiado de seguro y las tarifas apropiadas, y lo hace independientemente de los requisitos de responsabilidad financiera que establezca el gobierno.<sup>4</sup> El autor de la disertación expresa un argumento político, no una declaración de hecho.

Siguiendo con el mismo argumento político, el autor afirma: “La política de seguridad del gobierno da forma a las decisiones de seguridad de los transportistas.<sup>5</sup> El autor utiliza esta creencia política para ofrecer una mayor justificación para una mayor participación del gobierno en las decisiones comerciales de los transportistas. La afirmación básica es que los transportistas serán negligentes en materia de seguridad si el gobierno no los obliga a aprobar regulaciones para crear una cultura de seguridad. Se afirma que “las ganancias son el estándar para evaluar el desempeño y maximizar el valor de la empresa a lo largo del tiempo es el objetivo del propietario del negocio.<sup>6</sup> Si bien esto puede ser cierto, no significa que el transportista dejará de lado la seguridad para obtener ese beneficio. En cambio, los transportistas más seguros tienen más éxito y son más rentables porque realizan entregas a tiempo, de forma segura y

---

<sup>3</sup> *Ibidem*, pág. 9.

<sup>4</sup> Arthur D. Postal, “Debate Rages Over Minimum Insurance Standards for Cargo Trucks,” *Property Casualty 360*, <http://www.propertycasualty360.com/2013/06/19/debate-rages-over-minimum-insurance-standards-for> (consultado en noviembre de 2014).

<sup>5</sup> “Federal motor carrier safety policy,” página 10.

<sup>6</sup> *Ibidem* pág. 11.

eficiente con pocos choques y accidentes fatales. De hecho, el autor reconoce este hecho cuando afirma: "Si el transportista reduce sus pérdidas por accidentes, el resultado final mejora."<sup>7</sup>

En la disertación, Pritchard añade una emotiva historia de una familia que murió en un accidente de camión grande donde el conductor del camión, que era un inmigrante ilegal de México con un número de Seguro Social falso y una licencia de conducir comercial de Texas, cruzó un centro línea y una familia fue asesinada. Sin embargo, esto parece más un fracaso por parte de la FMCSA, el Departamento de Transporte de Texas y la inmigración y la naturalización que de las normas de seguros. Además, el conductor conducía para una empresa del norte de Texas que transportaba rocas, por lo que probablemente se trataba de un camión intraestatal. Pritchard no relaciona la historia con los seguros. En cambio, la historia parece presentarse simplemente como una pieza emocional.

El Sr. Pritchard hace otra declaración sin fundamento: "Los transportistas que descuentan excesivamente la responsabilidad por accidentes futuros aumentan el riesgo y causan fallas en el mercado."<sup>8</sup> Sin embargo, en lugar de proporcionar una fuente de investigación para esta cita, el Sr. Pritchard escribe en la nota al pie: "Se produce un comportamiento miope cuando un transportista no proporciona seguridad porque los costos de responsabilidad futuros se valoran menos que los ahorros de costos actuales derivados de la reducción de los gastos de seguridad."<sup>9</sup> Esta afirmación no proviene de un trabajo de investigación sino del propio autor, y necesita una aclaración sobre qué es un "descuento excesivo", o al menos una mención de a qué se refiere "comportamiento miope".

Además, el autor da un ejemplo de que un transportista en dificultades financieras puede renunciar al mantenimiento programado o exceder los límites de velocidad, a lo que sigue otra afirmación: "Que la pequeña probabilidad de una pérdida importante por accidente combinada con la baja responsabilidad requerida también puede resultar en una baja -provisión de seguridad."<sup>10</sup> "Mayo" es la palabra óptima aquí, ya que el autor no considera otras opciones, como que el transportista en dificultades financieras pueda en realidad reducir la velocidad para ahorrar combustible, ni el autor considera jamás que las consecuencias no deseadas de primas más altas podrían ayudar. crear dificultades financieras para el transportista.

El Sr. Pritchard demuestra claramente que no comprende cómo los proveedores de seguros revisan el historial de una compañía, o el historial de sus conductores, ya que el autor afirma que las compañías de seguros inicialmente no pueden diferenciar entre compañías seguras e inseguras y, por lo tanto, los proveedores cobran una prima promedio, lo que da como resultado que los proveedores cobren de más a los transportistas seguros y cobren menos a los transportistas inseguros. Sin embargo, el autor utiliza varias fuentes de agencias federales que rastrean accidentes y muertes para enmarcar su tesis.

El Sr. Pritchard continúa haciendo otra declaración sin fundamento, diciendo: "El incumplimiento de la regulación de requisitos financieros mínimos es un indicador importante de riesgo y también se ha

---

<sup>7</sup> *Ibidem.*

<sup>8</sup> *Ibidem*, pág. 12.

<sup>9</sup> *Ibidem.*

<sup>10</sup> *Ibidem.*

relacionado con un aumento de los accidentes.<sup>11</sup> El Sr. Pritchard no hace ninguna referencia a qué estudios realmente han demostrado esto, excepto una vaga referencia a "(FMCSA, 2007a)". Además, el autor pasa de lo que considera coberturas de seguro insuficientes a aquellos que ahora no cumplen con el monto requerido sin explicación. El Sr. Pritchard tampoco aborda cómo un aumento en las primas obligará a quienes actualmente operan sin seguro a cambiar esta práctica.

La siguiente declaración que aborda que la seguridad de los transportistas es un importante problema de salud pública es desconcertante. El autor afirma: "El problema epidemiológico se corrige con la regulación social (elaboración y aplicación de normas), facilitando la recuperación de daños por parte de las partes perjudicadas (recurso legal en los tribunales estatales y federales) y con la recopilación y distribución de información firme y específica sobre el desempeño en materia de seguridad."<sup>12</sup>

Incluso sin tener en cuenta el hecho de que la epidemiología se ocupa de las enfermedades, la proclamación de que la elaboración de normas, la aplicación de las normas, las demandas judiciales y la información sobre seguridad son la respuesta a la amenaza percibida por los transportistas a la salud pública es una afirmación totalmente infundada y sin fundamento. En refutación a la afirmación de que el recurso legal por parte de las partes perjudicadas ayuda a corregir el problema epidemiológico de los transportistas, el Departamento de Justicia de Estados Unidos afirmó en 1986 que **la expansión de la responsabilidad empresarial bajo la ley de daños era el factor que explicaba las primas más altas y los límites de cobertura reducidos.**

El Sr. Pritchard afirma: "El bajo nivel actual de requisitos financieros parece crear ineficiencias y distorsiona la prestación de seguridad. Los transportistas soportan sólo el 41% de los costos totales de los accidentes (Forkenbrock, 1999).<sup>13</sup> Si bien el autor cita una investigación realizada por Forkenbrock según la cual el costo social estimado de los accidentes de autotransportistas fue de \$14,8 millones por cada 100 millones de millas en 1994, y que la cantidad pagada por los transportistas fue de \$6,09 millones por cada 100 millones de millas, por lo tanto, el 59% de los costos sociales totales no fueron asumidos por los transportistas en 1994. Estos datos e investigaciones antiguos son en gran medida inútiles excepto para intentar probar una teoría que el autor defiende. Sin embargo, en ninguna parte de la tesis el autor menciona que, según los registros de la NHTSA y la FMCSA, más del 65% de todos los accidentes mortales y lesiones que involucran camiones grandes son culpa del vehículo de pasajeros, por lo que asumir el 59% de los costos sociales totales parece ser más que suficiente.

"El reciente nombramiento de la Administradora Federal de Seguridad de Autotransportes, Anne S. Ferro, el primer nombramiento de un presidente nacional del Partido Demócrata con ambas cámaras del Congreso controladas por el Partido Demócrata, indica una posible restauración de los objetivos políticos plasmados en la FMCSA-1999.<sup>14</sup> Este es claramente un comentario político y no pertenece a

---

<sup>11</sup> *Ibidem*, pág. 13.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> *Ibidem*, pág. 14.

<sup>14</sup> *Ibidem*, pág. dieciséis.

una disertación o trabajo de investigación, excepto para señalar el sesgo político que es claramente evidente en la disertación.

El autor reconoce que los pequeños transportistas serán los que más se opondrán a un aumento y que los grandes transportistas se beneficiarán a medida que aumenten los costos para sus competidores. Sin embargo, el autor no menciona en ninguna parte que una proporción abrumadora de transportistas sean pequeños, ni reconoce que la mayoría de los grandes transportistas están autoasegurados.

Según las suposiciones del autor, es evidente que no comprende los conceptos básicos de la industria del transporte por carretera ni de las aseguradoras de la industria del transporte por carretera. El Sr. Pritchard afirma: “La industria de seguros probablemente adoptará un aumento en los requisitos mínimos de responsabilidad financiera y el desarrollo de una medida eficaz de gestión de la seguridad.<sup>15</sup> Según David Golden, director senior de líneas comerciales de la Property Casualty Insurers Association of America, **“el libre mercado hace un buen trabajo al determinar el nivel apropiado de seguro y las tarifas apropiadas, y lo hace independientemente de los requisitos de responsabilidad financiera que el gobierno fija”**. Además, el Sr. Golden enfatiza que la mayoría de los “vehículos clasificados por zona” tienen límites de al menos \$1 millón, si no más.

El Sr. Pritchard demuestra nuevamente su falta de comprensión de la industria de seguros al suponer que las aseguradoras se beneficiarán de una mayor demanda de productos y servicios, y que las aseguradoras no estarán sujetas a mayores costos. No obstante, observar el impacto del aumento de los niveles mínimos de seguro requeridos revela que esto causará cambios importantes para las compañías de seguros y muy bien puede tener un efecto de crisis de capacidad similar al que ha ocurrido en los últimos años dentro de la industria de seguros. Si bien Pritchard se centra más adelante en los costos de exportación, no considera muchos factores relacionados con la causa de una mayor presión sobre el número de pequeños transportistas.

Aumentar la cobertura mínima de Responsabilidad Pública para los pequeños transportistas, que constituyen el 97% de la industria del transporte por carretera según la FMCSA, crearía un desastre económico y un grave obstáculo para los esfuerzos de recuperación económica. Los camiones entregan más del 68% de toda la carga en los Estados Unidos y son el sustento de la mayoría de las pequeñas comunidades que componen las zonas rurales de Estados Unidos. Las pequeñas empresas estadounidenses de clase media serán las entidades que sufrirán, lo que producirá un efecto dominó en la economía y podría producir un serio obstáculo, o una posible doble caída, en la recesión. Una de las principales causas de la recesión de los años 1980 fue lo que se ha llamado una “sequía de seguros de responsabilidad”. Una vez más, David Golden afirma: **“La capacidad de seguro es finita. La capacidad disponible es limitada.”<sup>16</sup>**

Durante la mayor parte de su tesis, Pritchard habla de la exportación de costos a la sociedad, pero aparentemente no tiene una perspectiva histórica de cómo la capacidad de seguros puede afectar a

---

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> “Debate Rages Over Minimum Insurance Standards.”



toda la economía. La cantidad de capital o efectivo que tienen las compañías de seguros en previsión de las reclamaciones a pagar determina su capacidad para seguir ofreciendo seguros de responsabilidad. En la recesión de los años 1980, hubo una **“crisis de capacidad”** dentro de la industria. La consecuencia fue una sequía en el seguro de responsabilidad, ya sea por la crisis resultante de los litigios por daños, como sugirió el Departamento de Justicia, o porque las compañías de seguros tomaron malas decisiones sobre sus inversiones y no ajustaron sus primas correctamente.

Las compañías de seguros eran muy meticulosas acerca de quién y qué asegurarían, junto con el monto que asegurarían. Por supuesto, esto creó un efecto dominó en el que las empresas no pudieron recibir los préstamos que necesitaban para funcionar. Además, los municipios no pudieron construir ni desarrollarse, lo que contribuyó a una recesión en toda regla. **Además, el desempleo aumentó, el mercado de valores se desplomó, lo que creó un círculo vicioso a medida que las inversiones se desplomaban y los seguros se hacían aún más escasos. Esto se conoce como un “mercado duro” en seguros, que afectó directamente a la clase media y provocó la quiebra de muchas empresas de transporte.**

**Es importante entender que la capacidad se vuelve tensa y limitada a aquellos que pueden costearla .** Para la pequeña industria del transporte por carretera, un aumento en el seguro de Responsabilidad Pública obligatorio expondrá a la compañía de seguros a un mayor riesgo de reclamaciones y ofrecerá un incentivo para obtener más indemnizaciones por litigios por agravios. **Las compañías de seguros se verán obligadas a “endurecer” sus requisitos de seguro, aumentando las tarifas que obligarán a las pequeñas compañías a cerrar el negocio, lo que nuevamente creará un efecto dominó.**

El Sr. Pritchard asume, sin información fáctica, que “tanto el gobierno como la industria adoptan una amplia difusión de la seguridad sobre los accidentes de transporte y las puntuaciones de seguridad.<sup>17</sup> Aunque la disertación se completó antes del lanzamiento del programa Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad, la industria del transporte por motor ciertamente no ha “adoptado” la publicación de puntajes de seguridad e información sobre accidentes.

**El autor dedica muchas páginas a ensalzar la industria del transporte por carretera por su mayor kilometraje y la reducción de accidentes, y que la reducción de las tasas de mortalidad se produjo sin un aumento en el requisito obligatorio de seguro de responsabilidad. Esto parecería contradecir toda la disertación, pero Pritchard no reconoce que su premisa básica, que los aumentos en el seguro requerido son el requisito necesario para incentivar a los transportistas a crear una mayor gestión de la seguridad, no es válida.**

El Sr. Pritchard afirma: “Además, los incentivos creados por la regulación y la responsabilidad enmarcan la toma de decisiones de los transportistas y son clave para la formulación de políticas efectivas.<sup>18</sup> A partir de aquí y durante el resto de la disertación, todo el artículo se enmarca en torno a la creencia del autor de que el bienestar social es “el papel bien definido del gobierno y que el nivel óptimo de

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, pág. 17.

<sup>18</sup> *Ibidem*, pág. 20.

seguridad no puede determinarse mediante la interacción del libre mercado; Esto se evidencia en la larga historia de regulaciones gubernamentales.<sup>19</sup> Esta es una teoría y un dogma políticos que tienen tantos, o incluso más, “expertos” que cuestionarían este argumento.

Poco podemos decir para explicar la audacia de la siguiente cita: **“El movimiento social general hacia una mayor seguridad de los productos de las últimas décadas y que continúa hoy con los esfuerzos de organizaciones como Public Citizen ha motivado una mayor seguridad y ha impactado al transporte por carretera. Además, una barra de demandantes activa ha sido eficaz para responsabilizar a las partes negligentes y reducir los efectos indirectos de las lesiones en las víctimas de accidentes.”**<sup>20</sup> En las notas a pie de página leemos: **“El vínculo entre la seguridad de los transportistas y los esfuerzos de defensores como Ralph Nader está plasmado en Joan Claybrook de Public Citizen...”**

Páginas 23-29: El Sr. Pritchard utiliza gran parte de su disertación detallando su devoción a la teoría de que los accidentes han disminuido a lo largo de los años sólo a través de regulaciones gubernamentales, aplicación de la ley, acciones extracontractuales y avances tecnológicos. Sin embargo, Pritchard admite que sólo estaba mirando a aquellos transportistas que tenían ingresos anuales de 3 millones de dólares en 2003, dejando así fuera al 98% de todas las empresas de transporte por carretera.

El autor vuelve a dar un salto cuántico al decir: “Las crisis de 1998 afectaron las primas de seguros y las ganancias de 1999; Con primas de seguro más altas para 1999, se espera que la tasa de accidentes disminuya en 2000.”<sup>21</sup> Sin embargo, el señor Pritchard no se fija en los planes operativos de la compañía. Por ejemplo, un transportista que pierde ganancias puede reducir su número de conductores o cambiar sus carriles de operación de carriles de alta densidad a carriles de menor densidad, lo que posiblemente podría tener un efecto en la seguridad. En general, hay tantos otros factores que afectarían las decisiones de los transportistas, que suponer que las primas más altas fueron la razón principal para una mayor seguridad en el año siguiente es presuntivo y sin fundamento. **Sin embargo, el autor afirma que el uso de operadores propietarios y salarios más altos pagados tiene una relación inversa con los accidentes.**

El Sr. Pritchard intenta demostrar (hipótesis) que un mayor requisito de responsabilidad financiera produce menos accidentes. Sin embargo, el autor no realiza una investigación adecuada al centrarse en las compañías aéreas que sufrieron accidentes el año pasado y a las que se les aumentaron las primas para determinar si esas compañías experimentaron una reducción en la tasa de accidentes el año siguiente.

No obstante, el autor equipara dos hipótesis relacionadas: “1) el aumento de las colisiones disminuye las ganancias; la disminución de las crisis aumenta las ganancias... por lo tanto, para aumentar las ganancias, las empresas reducirán las crisis; y, 2) el aumento de las crisis aumenta la deuda; la disminución de las colisiones disminuye la deuda.”<sup>22</sup> Inexplicablemente, Pritchard pasa de su hipótesis

---

<sup>19</sup> *Ibidem*, pág. 21.

<sup>20</sup> *Ibidem*, pág. 23.

<sup>21</sup> *Ibidem*, pág. 35.

<sup>22</sup> *Ibidem*, pág. 46.

original de que mayores requisitos de responsabilidad financiera producirán menos accidentes a una segunda hipótesis que pone a prueba las ganancias y la deuda. Pritchard intenta asociar su nueva teoría con la hipótesis original, pero esto sólo diluye su hipótesis original. Las ganancias y la deuda no son lo mismo que el aumento de las primas. Además, es importante señalar que cualquier resultado debería haber sido estudiado y comparado por el hecho de que la hipótesis original no se probó independientemente de otros factores.

Sin embargo, los resultados del Sr. Pritchard no se basan en aumentos de primas como cabría esperar, excepto en lo que se refiere a ganancias o deuda con pérdida de capital. Los hallazgos fueron:

- Los transportistas más seguros tuvieron menos gastos totales el próximo año
- Compró más servicios de transporte.
- Dedicaron una mayor parte de sus gastos a los salarios de los conductores.
- Tener un vehículo más bajo SEA
- Un ratio de endeudamiento más bajo

La pregunta es cómo se aplica la hipótesis original, ya que no se menciona excepto como un subconjunto de los gastos.

Una vez más el autor muestra su sesgo político al afirmar que; “Con la elección del presidente George W. Bush, el régimen de seguridad cambió. El enfoque en reducir el número de muertes fue reemplazado por un enfoque en reducir la tasa de accidentes fatales.”<sup>23</sup>

El Sr. Pritchard continúa demostrando su gusto por el estudio y la investigación empíricos al afirmar **que hay más de 1 millón de propietarios-operadores, pero el autor no proporciona ninguna referencia sobre de dónde sacó esta cifra.** Además, el Sr. Pritchard afirma incorrectamente que las horas de servicio “sólo pueden cambiarse por orden del Congreso.”<sup>24</sup> El Sr. Pritchard también afirma que el Código de Regulaciones Federales “son el único estándar de seguridad que los conductores y operadores de camiones deben seguir en la operación de vehículos motorizados comerciales”<sup>25</sup>, lo cual también es incorrecto en el sentido de que un conductor de CMV también debe cumplir con los estándares de seguridad de los estados, etc. En última instancia, es evidente a lo largo de la disertación que el Sr. Pritchard no realizó la debida diligencia en su investigación.

---

<sup>23</sup> Ibidem, pág. 60.

<sup>24</sup> Ibidem, pág. 69.

<sup>25</sup> Ibidem, pág. 71.

## Bibliografía

Postal, A. D. (2013, June 19). *Debate Rages Over Minimum Insurance Standards for Cargo Trucks*.

Obtenido en noviembre de 2014 de Property Casualty 360:

<http://www.propertycasualty360.com/2013/06/19/debate-rages-over-minimum-insurance-standards-for>

Pritchard, R. D. (2010). *Federal Motor Carrier Safety Policy: Reducing Fatalities with Increased Financial Responsibility*. Northeastern University.