



Hallazgos del informe de la carta del Comité de Análisis de Investigación de Seguridad de Autotransportes (Motor Carrier Safety Research Analysis Committee- MCSRAC)

La división de Investigación y Tecnología (Research & Technology- R&T) de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (Federal Motor Carrier Safety Administration- FMCSA) es responsable de proporcionar datos, estadísticas y estudios sistemáticos, así como de identificar, probar y respaldar actividades de transferencia de tecnología y el despliegue de tecnologías de seguridad para vehículos motorizados comerciales. El R&T debe observar una estricta integridad científica, ya que sus hallazgos impactan a toda la industria del transporte por carretera. El MCSRAC fue creado a partir de las Academias Nacionales de Ciencias (National Academies of Sciences) mediante la Ley Arreglando el transporte terrestre de Estados Unidos (Fixing America's Surface Transportation- FAST) para promover la integridad y la transparencia en las actividades de R&T de la FMCSA y para ayudar a la Agencia a perfeccionar sus metodologías de investigación.

Lo que encontró el MCSRAC:

- Al personal de R&T le preocupaba si estaban haciendo lo correcto en las áreas adecuadas
- El personal de R&T se ha centrado más en apoyar a los clientes internos, como los gestores de programas y los reguladores, y en apoyar la aplicación de la ley, que en encontrar la “causa de los fallos”.
- Los proyectos de R&T resultantes incluyen importantes preocupaciones en materia de seguridad, pero parecen carecer de un principio integrador.
- La R&T tiende a centrarse en causas singulares de un accidente, como la fatiga, en lugar de examinar múltiples factores contribuyentes, e intenta asignar una "razón crítica" para un accidente. Sin embargo, centrarse en la “razón crítica” de un accidente puede oscurecer las contramedidas efectivas.
- La Agencia ignora sus propios datos y se centra en las carreteras interestatales para la mayoría de las medidas de aplicación de la ley cuando la evidencia demuestra que la mayoría de los accidentes fatales ocurren en carreteras y autopistas estatales.
- La Agencia debe examinar los factores ambientales, los niveles de tráfico, las tecnologías de los vehículos y el diseño de las carreteras al investigar los factores que conducen a un accidente.

- La Agencia debe ampliar su visión y considerar el riesgo de accidente de manera más integral en lugar de centrarse en un factor (por ejemplo, la fatiga) como causa principal.
- Al MCSRAC le preocupa la falta de datos relevantes en la investigación de las Agencias, por lo que el comité no recomendó datos *nuevos* sino datos *relevantes*.

Detalles específicos sobre los métodos de investigación de seguridad:

- Gran parte de los datos utilizados por la Agencia están sujetos a sesgos
- La Agencia debe recopilar datos de manera consistente con los estándares federales y el protocolo establecido a través del programa data.gov
- FMCSA se basa en gran medida en estudios de conducción naturalistas (Naturalistic Driving Studies- NDS) para evaluar el comportamiento de los conductores mientras están en la carretera. Sin embargo, los NDS son increíblemente limitados- debido al hecho de que los accidentes son eventos raros- y frecuentemente están sesgados.
- Los NDS se basan en eventos críticos para la seguridad (SCE) como indicador de los accidentes. Sin embargo, asumir que un SCE es un indicador adecuado de un accidente carece de validación científica. Es necesario un examen más detenido de la relación entre las SCE y el riesgo real de accidentes para validarlas como medidas indirectas apropiadas.
- El comité preguntó a la FMCSA: "¿Cuál es el estándar de prueba para una medida indirecta como indicador del riesgo de accidente?"
- La concentración de la Agencia en satisfacer las necesidades internas ha contribuido a un sesgo de confirmación dentro de su investigación, lo que significa que ya se asume una conclusión y, por lo tanto, se diseña un estudio para respaldar dicha conclusión.
- La FMCSA debe publicar sus hallazgos en revistas revisadas por pares porque; "Las horas de servicio y otras áreas de regulación de seguridad son muy polémicas, los datos están incompletos y falta consenso sobre los estándares de evidencia para ciertos tipos de estudios".

O O I D A

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