

**OOIDA Foundation**

RESEARCH • SAFETY • ECONOMICS

## **PAPEL BLANCO**

# **Revisión del Programa Piloto de Transporte de Larga Distancia Transfronterizo Estados Unidos-México**

9/3/2015



## Tabla de contenido

abreviaciones y acronimos.....	3
Definiciones.....	4
Introducción.....	5
Fondo .....	6
El proyecto de demostración 2007-2009.....	7
Programa piloto de transporte transfronterizo de larga distancia 2011-2014 .....	8
Tabla 1: Etapas de las Autoridades Operativas para los Participantes del Programa Piloto .....	9
Los informes de auditoría de la OIG .....	9
La auditoría inicial .....	9
La auditoría provisional.....	11
La auditoría final .....	12
Tabla 2: Resumen de los informes de auditoría de la OIG.....	14
Subcomité Transfronterizo del MCSAC.....	16
Tabla 3: Resumen de los comentarios del Subcomité .....	17
Los resultados del programa piloto .....	17
Tabla 4: Transportistas Domiciliados en México sin Autoridad Operativa.....	18
Tabla 5 : Transportistas Domiciliados en México con Autoridad Operativa.....	19
Tabla 6: Millas recorridas durante el programa piloto .....	20
Informe de la FMCSA al Congreso y preocupaciones sobre el programa piloto .....	20
Cuadro 1: Número total de cruces por transportistas participantes.....	22
Cuadro 2: Número total de inspecciones realizadas por transportistas participantes .....	23
Tabla 7: Tasas de infracción de OOS del conductor.....	25
Tabla 8: Tarifas OOS de transportistas domiciliados en México y en Estados Unidos dentro de las Zonas Comerciales .....	26
Administración del Programa Piloto .....	26
Tabla 9: Afiliaciones de transportistas domiciliados en México .....	27
Tabla 10: BASICs de Transportistas Mexicanos comparados con Inspecciones y Tarifas OOS.....	29
Tabla 11: Millas recorridas por vehículos de los transportistas certificados.....	31
Tabla 12: Millas recorridas por vehículos de Transportistas Empresariales.....	32
Conclusión.....	32

Bibliografía ..... 34

Apéndice A: ¿Son los transportistas empresariales más seguros que los transportistas estadounidenses?  
Realidad o ficción ..... 35

Apéndice B: Falta de confiabilidad y validez en el análisis de datos de la FMCSA para el programa piloto  
mexicano ..... 42

## abreviaciones y acronimos

Alianza de seguridad de vehículos comerciales [Commercial Vehicle Safety Alliance]	CVSA
Subcomité Transfronterizo [Cross-Border Subcommittee]	Subcomisión
Departamento de Seguridad Nacional [Department of Homeland Security]	DHS
Administración Federal de Seguridad de Autotransportes [Federal Motor Carrier Safety Administration]	FMCSA
Aviso del Registro Federal [Federal Register Notice]	FRN
Horas de servicio [Hours-of-Service]	HOS
Memorando de entendimiento [Memorandum of Understanding]	MOU
Comité Asesor de Seguridad de Autotransportes [Motor Carrier Safety Advisory Committee]	MCSAC
Tratado de Libre Comercio Norteamericano [North American Free Trade Agreement]	TLCAN
Fuera de servicio [Out-of-Service]	OOS
Asociación de conductores independientes propietarios-operadores [Owner-Operator Independent Drivers Association]	OOIDA
Fundación de la Asociación de Conductores Independientes de Propietarios-Operadores [Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation]	OOFI
Auditorías de seguridad previas a la autorización [Pre-Authorization Safety Audits]	PASA
Ley de preparación de tropas estadounidenses, atención de veteranos, recuperación de Katrina y asignaciones para la rendición de cuentas en Irak [The U.S. Troop Readiness, Veterans' Care, Katrina Recovery, and Iraq Accountability Appropriations Act]	Ley de asignaciones suplementarias de Irak
Departamento de Transporte de EE. UU. [U.S. Department of Transportation]	DOT
Oficina del Inspector General del Departamento de Transporte de EE. UU. [U.S. Department of Transportation Office of the Inspector General]	OIG
Programa piloto de transporte de larga distancia transfronterizo entre Estados Unidos y México [U.S.-Mexico Cross-Border Long-Haul Trucking Pilot Program]	Programa piloto

## Definiciones

**Cabotaje** es el acto de transportar carga nacional entre puntos en los Estados Unidos por un transportista extranjero. Las reglas federales prohíben a los transportistas domiciliados en el extranjero brindar servicios de transporte punto a punto, incluidos servicios de entrega urgente, dentro de los Estados Unidos para bienes que no sean carga internacional.

**Los transportistas certificados** son empresas domiciliadas en México, propiedad o controladas por empresas estadounidenses que transportan productos exentos más allá de las zonas comerciales fronterizas. Estos transportistas operan bajo Certificados de Registro obtenidos después de la Ley de Reforma Regulatoria y de Seguridad para Camiones y Autobuses de 1988 y antes de la aprobación de las Reglas Finales Provisionales de 2002 que implementan el TLCAN. La FMCSA estimó que actualmente 900 empresas certificadoras tienen autoridad operativa; sin embargo, sólo 271 han demostrado una operación reciente.

**Las zonas comerciales** se extienden hasta 25 millas al norte de los municipios fronterizos de EE. UU. en California, Nuevo México y Texas, y 75 millas en Arizona. Para estos cuatro estados fronterizos, la FMCSA no diferenció entre los totales de millas dentro de las zonas comerciales y aquellos más allá de las zonas comerciales. La FMCSA estimó que hay 7,500 autotransportistas domiciliados en México que cuentan con registro de zona comercial (OP-2), y que aproximadamente 4,000 se encuentran operando actualmente.

**Los transportistas empresariales** son empresas de propiedad mexicana domiciliadas en Estados Unidos. Estos transportistas operan en los Estados Unidos y transportan carga internacional transfronteriza que se origina o está destinada a un país extranjero. Estos transportistas están sujetos a todas las leyes locales, estatales y de los Estados Unidos relacionadas con las operaciones de autotransportistas y sus vehículos. La FMCSA estimó que actualmente 813 transportistas empresariales tienen autorización operativa, de los cuales 351 recibieron autorización operativa durante el Programa Piloto.

**Los transportistas reencarnados** son transportistas que intentan operar bajo una nueva identidad o como una entidad afiliada para (1) evitar cumplir con una orden de la FMCSA; (2) evitar cumplir con un requisito legal o reglamentario; (3) evitar pagar una multa civil; (4) Evitar responder a una acción de cumplimiento; o (5) evitar ser vinculado con un historial de cumplimiento negativo.

## Introducción

En enero de 2015, la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA) presentó un informe al Congreso titulado *Informe del Programa Piloto de Camiones Transfronterizos de Larga Distancia Estados Unidos-México al Congreso* para cumplir con el requisito de la Sección 6901 de la Preparación de Tropas de EE. UU. Ley de Asignaciones para la Atención de Veteranos, Recuperación de Katrina y Responsabilidad de Irak<sup>1</sup> (Ley de Asignaciones Suplementarias de Irak). En virtud de la Ley de Asignaciones Suplementarias de Irak, la FMCSA inició el Programa Piloto de Camiones de Larga Distancia Transfronterizos entre Estados Unidos y México (Programa Piloto) para evaluar la seguridad de otorgar autoridad a los transportistas domiciliados en México para operar más allá de las zonas comerciales a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México. <sup>2</sup>

El programa piloto se llevó a cabo entre el 14 de octubre de 2011 y el 10 de octubre de 2014 como parte de la implementación por parte de la FMCSA de las disposiciones de transporte transfronterizo de larga distancia del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y fue diseñado para probar y abordar las numerosas preocupaciones de seguridad planteadas por varias organizaciones, como la Hermandad Internacional de Teamsters y la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA), así como por legisladores del Congreso. Al concluir el piloto, FMCSA evaluó a los transportistas domiciliados en México que recibieron autoridad para operar más allá de las zonas comerciales utilizando criterios de seguridad comunes que incluyen tarifas de conductor fuera de servicio (OOS), tarifas de vehículo OOS, infracciones de frenos, horas de servicio, infracciones de servicio (HOS), infracciones de aptitud del conductor, infracciones de tránsito, calificaciones de seguridad e infracciones agudas y críticas.

A pesar de las preguntas y preocupaciones planteadas por la Oficina del Inspector General (OIG) del Departamento de Transporte de EE. UU. (DOT), a quien la ley exigía realizar una auditoría del Programa Piloto, y el Subcomité Asesor de Seguridad de Autotransportes (MCSAC), que fue formada por la FMCSA para proporcionar supervisión y seguimiento del programa, la Agencia concluyó que “el Programa Piloto demostró con éxito que los autotransportistas mexicanos pueden operar, y de hecho lo hacen, en todo Estados Unidos con un nivel de seguridad equivalente al de los autotransportistas domiciliados en Estados Unidos y Canadá y consistente con los altos estándares de seguridad que la FMCSA impone a todos los transportistas autorizados para operar en los Estados Unidos.”<sup>3</sup>

Tras el análisis de la FMCSA, la Agencia emitió certificados revisados de registro de autoridad operativa estándar y provisional a los 13 transportistas que todavía participaban en el programa al finalizarlo. Esta autoridad permitió a los transportistas domiciliados en México continuar operando en Estados Unidos más allá de las zonas comerciales. Además, la FMCSA publicó un aviso en el *Registro Federal* titulado “Aceptación de solicitudes para operaciones de larga distancia domiciliadas en México”<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Pub. L No. 110-28, Título VI, Cap. 9, artículo 6901 (2007)

<sup>2</sup> FMCSA, *United States-Mexico Cross-Border Long-Haul Trucking Pilot Program Report to Congress*, U.S. DOT (enero de 2015), pág. 1.

<sup>3</sup> *Ibidem*, pág. 1-2.

<sup>4</sup> Federal Register. 80 Fed. Reg. 21795 (15 de enero de 2015).

inmediatamente después del Programa Piloto que anunció que el DOT estaba aceptando solicitudes de transportistas mexicanos interesados en realizar operaciones de larga distancia.

Sin embargo, a pesar de la proclamación de la Agencia de que el Programa Piloto fue un éxito total, muchas organizaciones, incluida la Fundación de la Asociación de Conductores Independientes de Propietarios-Operadores (OOFI), han planteado varias preguntas sobre los datos, el análisis y el programa en sí, que la FMCSA ha aún por abordar, tales como:

- El pequeño número de participantes del Programa Piloto;
- La inclusión en el análisis de operadores Enterprise y Certificate, así como de conductores que no pertenecen al Programa Piloto;
- La disparidad de datos en la que dos transportistas acumularon el 81% de las inspecciones y el 91% de los cruces fronterizos;
- El pequeño porcentaje de destinos durante el Programa Piloto que estaban fuera de las zonas comerciales;
- La disparidad en las acciones de aplicación de la ley entre los transportistas con sede en Estados Unidos y los domiciliados en México; y
- Autoridad estatutaria de la FMCSA para establecer un programa permanente de transporte transfronterizo entre Estados Unidos y México.

## Fondo

En 1992, Estados Unidos y México firmaron un acuerdo para permitir el transporte transfronterizo de carga y pasajeros entre los dos países bajo el TLCAN. Sin embargo, debido a las preocupaciones del Congreso sobre la operación segura de los transportistas mexicanos en los EE.UU., las disposiciones sobre transporte transfronterizo se retrasaron, lo que provocó que México eventualmente presentara una queja contra los EE.UU. bajo las disposiciones de resolución de disputas del TLCAN. En respuesta, se convocó un Panel de Arbitraje que emitió un informe posterior en 2001 concluyendo que Estados Unidos había violado las obligaciones del TLCAN.

Para abordar las preocupaciones relativas tanto al TLCAN como al cumplimiento de la seguridad por parte de los transportistas domiciliados en México, el Presidente Bush firmó la Ley de Apropiación de Agencias de Transporte y Relacionadas en 2002. Bajo la Sección 350 de la Ley de Apropiación de 2002, las autoridades estadounidenses y mexicanas negociaron las condiciones de implementar las disposiciones sobre operaciones transfronterizas de larga distancia del TLCAN. Sin embargo, no fue hasta abril de 2007 cuando la Secretaria de Transporte de Estados Unidos, Mary Peters, y su homólogo mexicano firmaron un Memorando de Cooperación para iniciar un Proyecto de Demostración con el fin de evaluar la seguridad de los transportistas mexicanos que operan más allá de las zonas comerciales de Estados Unidos.

## El proyecto de demostración 2007-2009

En septiembre de 2007, la FMCSA inició oficialmente el Proyecto de Demostración y, después de un año, un Panel de Evaluación Independiente presentó un informe al Secretario del DOT, Peters, que encontró que (1) la participación estaba muy por debajo de las estimaciones originales del DOT de 100 transportistas mexicanos y 500 camiones operando más allá de la zona comercial; (2) de los aproximadamente 12,000 cruces, menos del 15 por ciento estaban más allá de la zona comercial y casi todos estaban en Texas y California; (3) menos del 1 por ciento de las inspecciones de conductores resultaron en OOS, mientras que sólo el 8,7 por ciento de las inspecciones de vehículos resultaron en OOS.<sup>5</sup>

El Proyecto de Demostración continuó hasta que se aprobó y promulgó la Ley Ómnibus de Asignaciones de 2009, que incluía una disposición que prohibía a la FMCSA gastar fondos adicionales en el proyecto. Como resultado de la terminación anticipada del proyecto, la Agencia no pudo realizar un análisis completo de los resultados ni presentar un informe al Congreso. El proyecto de demostración incluyó 28 vehículos de transporte con 98 vehículos al finalizar.<sup>6</sup>

En respuesta a la terminación del Proyecto de Demostración, México anunció su decisión de imponer aranceles de represalia a Estados Unidos según lo dispuesto en la decisión del Panel de Arbitraje del TLCAN de 2001. Los aranceles afectaron aproximadamente 80 productos diferentes que se exportan a México por un valor anual estimado de 2.400 millones de dólares. Después de reunirse con el presidente mexicano Calderón en la Cumbre de Líderes de América del Norte en agosto de 2009, el presidente Barak Obama anunció que el objetivo de su administración era cumplir los compromisos de Estados Unidos en el TLCAN. Posteriormente, la Ley de Asignaciones del año fiscal 2010 excluyó la prohibición de utilizar fondos en el programa de transporte transfronterizo. Sin embargo, continuó incluyendo los requisitos establecidos en la Sección 350 de la Ley de Asignaciones de 2002 y la Sección 6901 de la Ley de Asignaciones Suplementarias de Irak. En particular, los proyectos de ley de asignación establecieron los requisitos para las Auditorías de Seguridad Previas a la Autorización (PASA), revisiones de cumplimiento, verificaciones de licencias, calcomanías de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA), etc.<sup>7</sup>

Después de varios meses de negociaciones, el Secretario del DOT, Ray LaHood, y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México Dionisio Arturo Pérez- Jácome Friscione firmó un Memorando de Entendimiento (MOU) en julio de 2011 para resolver la disputa de larga data sobre las disposiciones del TLCAN sobre transporte transfronterizo de larga distancia. El 14 de octubre de 2011, el Programa Piloto comenzó oficialmente cuando el primer solicitante del Programa Piloto recibió la autorización y cruzó la frontera entre Estados Unidos y México.

---

<sup>5</sup> *U.S.-Mexico Trucking Issue White Paper*, United States-Mexico Chamber of Commerce (2011), pág 4.

<sup>6</sup> *United States-Mexico Cross-Border Long-Haul Trucking Pilot Program Report to Congress*, pág. 5.

<sup>7</sup> *Ibidem.*, páginas 5-6.



## **Programa piloto de transporte transfronterizo de larga distancia 2011-2014**

FMCSA desarrolló el Programa Piloto para probar y demostrar la efectividad de sus regulaciones que rigen el registro y monitoreo de los autotransportistas domiciliados en México, así como para evaluar el cumplimiento de seguridad de dichos transportistas mientras operaban más allá de las zonas comerciales de los Estados Unidos. Para participar en el Programa Piloto, cada transportista debía pasar por una investigación de seguridad y la PASA, y al mismo tiempo cumplir con ciertos estándares para conductores y vehículos. Cada solicitante debía completar la “Solicitud para registrar transportistas mexicanos para la autoridad de autotransportistas para operar más allá de los municipios y zonas comerciales de los EE. UU. en la frontera entre EE. UU. y México” (formulario OP-1MX) y presentar un “Informe de identificación de autotransportistas” ( Formulario MCS-150) y una “Designación de Agente de Proceso” (Formulario BOC-3).

Después de la investigación de seguridad, que se llevó a cabo utilizando la base de datos del DHS, y la investigación de seguridad, donde la FMCSA revisó datos relevantes de seguridad e inspección incluidos en el Sistema de Información de Gestión de Autotransportes (MCMIS), el Sistema de Licencias y Seguros (L&I) y las bases de datos del Sistema de gestión de seguridad (SMS) para identificar cualquier problema de seguridad. Además, cada solicitante fue sometido a un PASA. Una PASA exigía que cada aseguradora demostrara que tenía (1) un programa de pruebas de alcohol y sustancias controladas; (2) un sistema para cumplir con los requisitos de HOS; (3) prueba de seguro o capacidad para obtenerlo; (4) registros de inspecciones periódicas de vehículos utilizados en los EE.UU.; y (5) conductores calificados para operaciones en los EE. UU.<sup>8</sup>

Los solicitantes también debían avanzar a través de etapas de inspecciones y cumplir con las leyes y regulaciones estadounidenses que rigen la seguridad de los transportistas, las aduanas y la inmigración, el registro y los impuestos de los vehículos y los impuestos al combustible. Una vez que un transportista había pasado los tres procesos, se le otorgaban certificados de registro de autotransportista provisionales. Sin embargo, para que se le otorgara autoridad permanente, cada solicitante debía recibir una calificación de "Satisfactorio" de una revisión de cumplimiento antes de los 18 meses de operaciones del Programa Piloto. Es importante señalar que a los transportistas del Programa Piloto que también participaron en el Proyecto de Demostración se les permitió trasladar su tiempo de operación al piloto. La siguiente tabla del informe final de la OIG detalla las diversas etapas de la autoridad operativa para los participantes del programa.

---

<sup>8</sup> Office of Inspector General, *FMCSA Adequately Monitored its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program But Lacked a Representative Sample to Project Overall Safety Performance*, U.S. DOT (diciembre de 2014), pág. 2.

**Tabla 1: Etapas de las Autoridades Operativas para los Participantes del Programa Piloto**

Certificado de Registro Provisional de Autotransportista del Programa Piloto	<p><b>Nivel 1:</b> Los transportistas participantes con certificados de registro de autotransportistas provisionales del Programa Piloto fueron inspeccionados cada vez que ingresaron a los Estados Unidos durante al menos 3 meses de participación o hasta que completaron al menos tres inspecciones.</p> <p><b>Etapa 2:</b> Después de los primeros 3 meses, los transportistas participantes fueron monitoreados e inspeccionados a un ritmo comparable al de otros transportistas domiciliados en México que cruzan la frontera entre Estados Unidos y México hasta que alcanzaron un total de 18 meses de participación. Para pasar a la etapa 3, un transportista debe haber recibido una calificación de seguridad satisfactoria durante su revisión de cumplimiento y no tener acciones pendientes de cumplimiento o mejora de la seguridad.</p>
Programa Piloto Certificado de Registro de Autotransportista Permanente	<p><b>Etapa 3:</b> Para obtener certificados de registro permanentes de autotransportistas del Programa Piloto, los transportistas participantes deben cumplir con todas las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransportes (FMCSR) y renovar sus calcomanías CVSA cada 90 días durante 3 años.</p>
Registro de autoridad operativa de autotransportista estándar	<p><b>Programa post-piloto:</b> Al finalizar el Programa Piloto, los participantes piloto eran elegibles para obtener la autoridad operativa estándar de autotransportista, similar a la de los autotransportistas domiciliados en los EE. UU., pero con importantes restricciones y requisitos, como limitaciones a la carga internacional y calcomanías de inspección requeridas.</p>
Registro de autoridad operativa de autotransportista provisional	<p><b>Programa post-piloto:</b> Al finalizar el Programa Piloto, los participantes piloto con certificados de registro de autotransportista provisionales del Programa Piloto eran elegibles para convertirse en autoridad operativa de autotransportista provisional. Estos autotransportistas deben someterse a una revisión de cumplimiento, recibir una calificación satisfactoria y no tener acciones pendientes de cumplimiento o mejora de la seguridad antes de ser considerados.</p>

## Los informes de auditoría de la OIG

Según la Ley de Asignaciones Suplementarias de Irak, la OIG debía (1) proporcionar una revisión inicial para verificar que el programa piloto cumple con los requisitos establecidos en la Sección 350 de la Ley de Asignaciones de 2002; (2) monitorear el programa y proporcionar un informe provisional 6 meses después del inicio; y (3) proporcionar un informe final dentro de los 60 días posteriores a la conclusión del programa.<sup>9</sup> Aunque cada una de las auditorías de la OIG encontró que la FMCSA generalmente cumplía con los requisitos legales, todos los informes descubrieron deficiencias significativas en el Programa Piloto.

### La auditoría inicial

Un mes después de que el secretario del DOT, LaHood, y su homólogo mexicano firmaran el MOU de 2011, la OIG publicó su primera auditoría inicial titulada *FMCSA generalmente cumple con los requisitos*

<sup>9</sup> *Ibidem.*, página 1.

*legales, pero se necesitan acciones antes de iniciar su programa piloto de transporte transfronterizo del TLCAN.* El objetivo general de la auditoría inicial fue (1) verificar si la FMCSA cumplía con los requisitos establecidos en la Sección 350, que incluía la realización de PASA para transportistas domiciliados en México que buscaban autorización operativa de larga distancia; (2) determinó si la FMCSA abordó las diferencias de lenguaje entre la Sección 350(a) y sus regulaciones que la OIG identificó en su auditoría inicial del Proyecto de demostración anterior, y (3) identificó cuestiones que deberían abordarse antes de que se inicie el Programa piloto.<sup>10</sup>

La OIG descubrió en la auditoría inicial que FMCSA no cumplía con los requisitos relacionados con la realización de revisiones de seguridad en sitio en México. En particular, la FMCSA no había finalizado sus planes ni identificado el proceso específico que utilizaría para cumplir con los cinco requisitos para realizar el 50 por ciento de las PASA y revisiones de cumplimiento en México. Además, la política de la Agencia no abordaba dónde se realizarían las revisiones durante el Programa Piloto. <sup>11</sup>Los hallazgos sustanciales de la revisión inicial fueron los siguientes:

- Si bien la FMCSA había tomado acciones positivas para mejorar el seguimiento de los conductores y camiones mexicanos, aún no había abordado ciertos temas para la implementación del Programa Piloto. Específicamente, la FMCSA no había (1) emitido planes coordinados específicos para el sitio para verificar conductores y camiones en la frontera, (2) establecido un sistema para verificar la elegibilidad de conductores y vehículos para el Programa Piloto, (3) emitido un plan de implementación ni adquirido dispositivos electrónicos. dispositivos de monitoreo para su uso en el Programa Piloto, y (4) llevó a cabo capacitación en el Programa Piloto para el personal de inspección en la frontera y dentro de los Estados Unidos.
- La FMCSA no había emitido, para cada cruce fronterizo, planes específicos para el sitio para verificar a los conductores y camiones que participan en el Programa Piloto . Sin planes específicos para el sitio y una coordinación total con la Aduana y Protección Fronteriza (CBP) y las agencias de inspección estatales, aumentaba el riesgo de que los transportistas mexicanos no fueran inspeccionados de acuerdo con las disposiciones del Programa Piloto de la FMCSA.
- La FMCSA no había establecido sistemas ni brindado orientación a sus oficinas de campo, estados y CBP sobre cómo verificar a los conductores y camiones del Programa Piloto para su inspección cuando ingresan a los Estados Unidos y viajan más allá de las zonas comerciales.
  - La Sección 350(a)(10)(A) exigía que los transportistas, incluidos los transportistas extranjeros, tuvieran conocimientos sobre las normas federales de seguridad y dominaran el inglés. Específicamente, las reglas federales exigir que los conductores dominen suficientemente el inglés para (1) conversar con el público en general, (2) comprender las señales y señales de tránsito en las carreteras, (3) responder a consultas oficiales y (4) realizar anotaciones en informes y registros.

---

<sup>10</sup> OIG, *FMCSA Generally Complies With Statutory Requirements, but Actions Are Needed Prior To Initiating Its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program*, U.S. DOT (agosto de 2011), pág. 2.

<sup>11</sup> *Ibidem.* pág. 3.

- La FMCSA no había emitido un plan de implementación ni adquirido dispositivos de monitoreo electrónico para su uso en el Programa Piloto , a pesar de su política que exigía proporcionar este equipo a los participantes del Programa Piloto . La FMCSA tampoco había desarrollado ni emitido una guía específica sobre cómo el personal federal y estatal debería utilizar dichos dispositivos de monitoreo electrónico.
- La FMCSA no había brindado capacitación al personal encargado de hacer cumplir la ley con el que se reunió la OIG. Según la notificación del Registro Federal de abril de 2011 de la FMCSA, se suponía que la Agencia proporcionaría capacitación continua a los auditores, inspectores e investigadores federales y estatales sobre la provisión y los procedimientos del Programa Piloto , incluido el cabotaje.

### **La auditoría provisional**

En agosto de 2012, la OIG publicó su segundo informe provisional titulado *Una mayor participación y mejores mecanismos de supervisión beneficiarían el programa piloto del TLCAN* . Los objetivos de esta auditoría provisional fueron determinar si (1) el programa piloto consta de una muestra adecuada y representativa de transportistas domiciliados en México que probablemente realicen operaciones transfronterizas más allá de los municipios y zonas comerciales de los Estados Unidos. –frontera con México, (2) las actividades de monitoreo y aplicación de la ley federales y estatales son suficientes para garantizar que los participantes en el programa piloto cumplan con todas las leyes y regulaciones aplicables, y (3) el Departamento ha establecido mecanismos suficientes para determinar si el programa piloto es afectando negativamente la seguridad de los transportistas.<sup>12</sup>

Entre las principales conclusiones del informe provisional, la OIG señaló que la baja participación en el Programa Piloto puso a la FMCSA en riesgo de no cumplir sus objetivos de proporcionar una muestra adecuada y representativa de transportistas domiciliados en México y las inspecciones necesarias para evaluar el impacto en los motores. seguridad del transportista.<sup>13</sup> En el momento de la auditoría, el Programa Piloto había aprobado sólo 4 transportistas, que habían completado un total de 89 inspecciones en comparación con el objetivo de la FMCSA de al menos 46 transportistas y 4.100 inspecciones. Además, la OIG afirmó que los mecanismos de supervisión de la FMCSA no garantizaban el pleno cumplimiento de los requisitos del Programa Piloto. Específicamente, el personal de la FMCSA no cumplió con los requisitos de dominio del idioma inglés para evaluar a los conductores en el tráfico y las señales de tránsito durante dos de los tres PASA que observó la OIG.<sup>14</sup> Otros hallazgos incluyeron:

- El personal de control de calidad de FMCSA aprobó dos de los tres resultados de PASA antes de verificar que se habían completado las pruebas requeridas para la licencia de conducir.
- Un auditor de FMCSA PASA cometió errores al determinar si una compañía potencial cumplía con las regulaciones federales de pruebas de drogas y alcohol al no verificar la inscripción de los 16 conductores potenciales de la compañía. Además, el auditor no investigó por qué el informe

---

<sup>12</sup> OIG, *Increased Participation and Improved Oversight Mechanisms Would Benefit the NAFTA Pilot Program*, U.S. DOT (agosto de 2012), pág. 1-2.

<sup>13</sup> *Ibid.*, pág. 2.

<sup>14</sup> *Ibidem.*

estadístico de drogas y alcohol del transportista contenía 8 pruebas de drogas aleatorias incompletas y 2 pruebas de alcohol aleatorias incompletas.

- El plan de monitoreo de la FMCSA no incluía revisiones periódicas de la calidad de los datos de monitoreo electrónico y la precisión de los informes.
- La FMCSA retrasó el desarrollo de un mecanismo para detectar el cabotaje.

### **La auditoría final**

En diciembre de 2014, la OIG publicó su informe final de auditoría titulado *FMCSA Supervisó adecuadamente su programa piloto de comunicaciones transfronterizas del TLCAN, pero careció de una muestra representativa para proyectar el desempeño general en materia de seguridad*. Como parte de la auditoría final, los objetivos de la OIG fueron determinar si (1) las actividades federales y estatales de monitoreo y aplicación de la ley son suficientes para garantizar que los participantes en el Programa Piloto cumplan con todas las leyes y regulaciones aplicables, (2) el Departamento ha establecido mecanismos suficientes para determinar si el Programa Piloto está teniendo algún efecto adverso en la seguridad de los autotransportistas, y (3) el Programa Piloto consiste en una muestra adecuada y representativa de transportistas domiciliados en México que probablemente participen en operaciones transfronterizas más allá de los Estados Unidos. Municipios y zonas comerciales de los estados en la frontera México-Estados Unidos.<sup>15</sup>

La OIG encontró que si bien la FMCSA pudo cumplir con 34 requisitos distintos establecidos en la Sección 350(a), la Agencia no pudo cumplir con el requisito de realizar el 50 por ciento de las PASA en sitio en México, que era uno de los requisitos originales de la OIG. recomendaciones en su auditoría inicial. En particular, la FMCSA realizó sólo el 38 por ciento de las PASA en el sitio debido a las “preocupaciones por la seguridad del personal que realiza las operaciones”.<sup>16</sup> La auditoría también indicó: “En algunas áreas donde se encontraban los transportistas, el Departamento de Estado advirtió sobre importantes actividades del crimen organizado, secuestros y homicidios. A la luz de estas preocupaciones y las restricciones de viaje asociadas, la FMCSA aplazó la programación de PASA en México.”<sup>17</sup>

La OIG estuvo de acuerdo con las conclusiones de la FMCSA con respecto al desempeño en materia de seguridad de los transportistas participantes del Programa Piloto, es decir, que “no tuvieron un desempeño peor que el de los transportistas estadounidenses y canadienses. Sin embargo, la OIG declaró que “la FMCSA carecía de un número adecuado de compañías aéreas del programa piloto domiciliadas en México para *producir resultados estadísticamente válidos* para el programa piloto... Debido a que el programa piloto carecía de una cantidad adecuada de participantes, no pudimos determinar con confianza si las 15 compañías aéreas son representativos ( *énfasis añadido* ).<sup>18</sup> Sin poder

---

<sup>15</sup> *FMCSA Adequately Monitored its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program*, pág. 2.

<sup>16</sup> *Ibid.*, pág. 4.

<sup>17</sup> *Ibid.*, pág. 7.

<sup>18</sup> Un total de 15 transportistas se inscribieron en el Programa Piloto. Sin embargo, al final del Programa Piloto, un transportista se había retirado y a otra se le revocó la autoridad operativa del Programa Piloto, lo que resultó en solo 13 participantes.

determinar la representatividad de los 15 transportistas, no se puede proyectar el desempeño de seguridad para la población de transportistas domiciliados en México que podrían calificar para la autoridad operativa de larga distancia en el futuro. No estamos haciendo recomendaciones para mejorar la supervisión del programa piloto por parte de la FMCSA en este momento, ya que la FMCSA finalizó formalmente el programa piloto el 10 de octubre de 2014<sup>19</sup>. Otros aspectos destacados de la auditoría final incluyeron:

- La OIG identificó una preocupación de que las inspecciones de conductores que no pertenecen al Programa Piloto se incluyeran en el recuento total de inspecciones de la FMCSA. Esto solo se descubrió después de que la OIG presenciara la interfaz de monitoreo electrónico de la FMCSA en el puerto de entrada de Otay Mesa, CA, en la que un camión del Programa Piloto estaba operando sin un conductor aprobado por el Programa Piloto. La OIG descubrió que más del 27 por ciento de todas las inspecciones involucraron camiones aprobados por el Programa Piloto operados por conductores que no pertenecían al Programa Piloto.
- En un esfuerzo por recopilar datos sobre la tasa de inspección y el desempeño de seguridad que pudieran ser comparables a los de los transportistas que no pertenecen al Programa Piloto, la FMCSA excluyó las inspecciones mientras un transportista aún se encontraba en la primera etapa del período de registro provisional del Programa Piloto, en el que un transportista era inspeccionado cada vez que cruzaron la frontera durante 3 meses. Después de la exclusión, la FMCSA analizó un total de 2.841 inspecciones, reduciendo así aún más el tamaño de la muestra y disminuyendo la validez estadística.
- Durante el programa, 37 transportistas mexicanos solicitaron la autoridad del Programa Piloto, pero solo a 15 en total se les concedió permiso para participar, y de los cuales 2 se retiraron o se les revocó su autoridad operativa del programa piloto, dejando solo 13 transportistas participantes al final del programa. Si bien los participantes del programa piloto no expresaron preocupaciones sobre la seguridad, “el tamaño de la muestra era demasiado pequeño para que nosotros [la OIG] pudiéramos producir estimaciones estadísticamente confiables.”<sup>20</sup>
- Durante el Programa Piloto, el 90 por ciento de los cruces fronterizos y el 80 por ciento de las inspecciones realizadas se atribuyeron a sólo 2 transportistas. “Esta distribución sesgada de la actividad hace que una proyección estadística sobre la capacidad de los transportistas domiciliados en México para operar de manera segura más allá de las zonas comerciales a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México sea poco confiable.”<sup>21</sup> El transportista más activo en el Programa Piloto, que realizó 13.598 viajes en EE.UU., sólo realizó 99 viajes fuera de la zona comercial, mientras que sólo 18 de sus inspecciones se realizaron durante esos 99 viajes.
- De los 1,5 millones de millas recorridas por las compañías participantes, sólo 255.392, o el 17 por ciento, se acumularon mientras viajaban fuera de los cuatro estados fronterizos.

---

<sup>19</sup> *Ibíd.*, pág. 5.

<sup>20</sup> *Ibíd.*, pág. 13.

<sup>21</sup> *Ibidem.*

**Tabla 2: Resumen de los informes de auditoría de la OIG**

Auditoría	Objetivos	Recomendaciones
<p><b><i>"La FMCSA generalmente cumple con los requisitos legales, pero se necesitan acciones antes de iniciar su programa piloto de transporte transfronterizo del TLCAN" .</i></b></p>	<p>(1) Verificar si FMCSA cumplió con los requisitos establecidos en la Sección 350, que incluían realizar PASA para transportistas domiciliados en México que buscaban autorización operativa de larga distancia; (2) determinó si la FMCSA abordó las diferencias de lenguaje entre la Sección 350(a) y sus regulaciones que la OIG identificó en su auditoría inicial del Proyecto de demostración anterior, y (3) identificó cuestiones que deberían abordarse antes de que se inicie el Programa piloto.</p>	<p>Antes de iniciar el Programa Piloto, la FMCSA debe desarrollar un plan de acción que debe identificar acciones para: (1) finalizar los planes sobre cómo la FMCSA cumplirá con los requisitos de la Sección 350(a) para realizar la mitad de las PASA y revisiones de cumplimiento en México; (2) emitir planes coordinados para sitios específicos, o un plan general alternativo para coordinar con CBP y los estados, para garantizar que los conductores y camiones del programa piloto sean inspeccionados en la frontera; (3) establecer un sistema para verificar la elegibilidad de conductores y camiones para el programa piloto; (4) emitir un plan de implementación para el uso de dispositivos de monitoreo electrónico en el programa piloto; y (5) llevar a cabo un programa piloto de capacitación para el personal de inspección y aplicación de la ley en la frontera y dentro de los Estados Unidos.<sup>22</sup></p>
<p><b><i>Una mayor participación y mejores mecanismos de supervisión beneficiarían al programa piloto del TLCAN .</i></b></p>	<p>determinar si (1) el programa piloto consta de una muestra adecuada y representativa de transportistas domiciliados en México que probablemente realicen operaciones transfronterizas más allá de los municipios y zonas comerciales de los Estados Unidos en la frontera entre Estados Unidos y México, (2) las autoridades federales y Las actividades estatales de monitoreo y aplicación de la ley son suficientes para garantizar que los participantes en el programa piloto cumplan con todas las leyes y regulaciones aplicables, y (3) el Departamento ha establecido mecanismos suficientes para determinar si el programa piloto está</p>	<p>La FMCSA debería: (1) Revisar la política y los procedimientos de pruebas de tránsito y señales viales de la FMCSA para: (a) exigir respuestas en inglés a las preguntas sobre tránsito y señales viales, de acuerdo con los requisitos del Registro Federal; (b) exigir pruebas de las 21 señales de tránsito y viales utilizadas para la prueba PASA; (c) añadir una señal de tráfico de altura libre a la prueba de tráfico y señales de tráfico; d) y proporcionar formación y orientación sobre pruebas de tráfico y señales de tráfico a todos los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley. (2) Revisar los procedimientos de garantía de calidad de la FMCSA</p>

<sup>22</sup> FMCSA Generally Complies With Statutory Requirements, pág. 14.

afectando negativamente la seguridad de los autotransportistas.

para las PASA para garantizar que los supervisores de campo y los especialistas de nuevos participantes validen la verificación de la agencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (conductores examinados) y garanticen la precisión de los informes resumidos estadísticos de drogas y alcohol y la precisión de los informes aleatorios de drogas. y grupos de pruebas de alcohol antes de aprobar los PASA. (3) Revisar el plan de monitoreo del programa piloto de la FMCSA para incluir controles proactivos, como controles periódicos de la calidad de los datos de monitoreo electrónico y la precisión de los informes. (4) Cuando la participación apropiada en el programa lo amerite, completar el desarrollo de mecanismos para detectar violaciones de cabotaje según lo dispuesto en el contrato de monitoreo electrónico.<sup>23</sup>

***"La FMCSA supervisó adecuadamente su programa piloto de treguas transfronterizas del TLCAN, pero careció de una muestra representativa para proyectar el desempeño general de seguridad" .***

Determinar si (1) las actividades de monitoreo y aplicación de la ley federales y estatales son suficientes para garantizar que los participantes en el programa piloto cumplan con todas las leyes y regulaciones aplicables, (2) el Departamento ha establecido mecanismos suficientes para determinar si el programa piloto tiene algún efecto adversos sobre la seguridad de los autotransportistas, y (3) el programa piloto consiste en una muestra adecuada y representativa de transportistas domiciliados en México que probablemente participarán en operaciones transfronterizas más allá de los municipios y zonas comerciales de los Estados Unidos en la frontera entre Estados Unidos y México.

La FMCSA carecía de un número adecuado de compañías aéreas del Programa Piloto domiciliadas en México para producir resultados estadísticamente válidos para el Programa Piloto. No estamos haciendo recomendaciones para mejorar la supervisión del Programa Piloto por parte de la FMCSA en este momento, ya que la FMCSA finalizó formalmente el Programa Piloto el 10 de octubre de 2014.

<sup>23</sup> *Increased Participation and Improved Oversight Mechanisms Would Benefit the NAFTA Pilot Program*, pág. 13.



### **Subcomité Transfronterizo del MCSAC**

En agosto de 2011, la FMCSA encargó al Comité Asesor de Seguridad de Autotransportes (MCSAC), que es un grupo compuesto por 20 miembros que representan la defensa de la seguridad de los autotransportistas, la aplicación de la seguridad, la industria y las comunidades laborales y está designado para brindar asesoramiento y recomendaciones al Administrador de FMCSA sobre programas de seguridad y regulaciones de seguridad, con la evaluación del historial de seguridad de los transportistas domiciliados en México participantes en el Programa Piloto. En respuesta, MCSAC formó el Subcomité Transfronterizo (Subcomité) para monitorear el programa mediante (1) la evaluación del historial de seguridad de los autotransportistas participantes domiciliados en México; (2) continuar asesorando a la FMCSA sobre las tareas designadas relacionadas con el Programa Piloto; y (3) emitir un informe final que aborde si la FMCSA llevó a cabo el Programa Piloto de manera consistente con los objetivos descritos en el aviso *del Registro Federal* (FRN) de abril de 2011.

Después de celebrar seis reuniones públicas entre 2011 y 2014, así como de examinar la información proporcionada por la FMCSA y el Administrador de la agencia federal de autotransportistas de México, el Subcomité declaró: “La FMCSA ha logrado, o logrará, cada uno de los objetivos descritos en el informe de abril de 2011. y avisos posteriores *del Registro Federal* , con la excepción de... una advertencia... En resumen, el Subcomité concluye que la FMCSA ha hecho lo que la Agencia ha dicho que hará como parte del programa piloto. Sin embargo, el Subcomité cuestiona si la cantidad y calidad de los datos recopilados de los transportistas que participan en el programa son suficientes para sacar una conclusión adecuada sobre el Programa Piloto. Como la mayoría de los datos de inspecciones e infracciones se obtuvieron de cuatro participantes del Programa Piloto de transportistas domiciliados en México que conducían principalmente dentro de las zonas comerciales fronterizas, los datos parecen insuficientes para determinar si los autotransportistas domiciliados en México que generalmente operan más allá de las zonas comerciales tendrían una seguridad similar. registros como transportistas domiciliados en los EE. UU.<sup>24</sup>” La siguiente tabla destaca los comentarios del Subcomité.

---

<sup>24</sup> MCSAC, *Oversight of the Long-Haul Cross Border Trucking Pilot Program Subcommittee Report to the MCSAC*, FMCSA (noviembre de 2014), pág. 1

**Tabla 3: Resumen de los comentarios del Subcomité**

Objetivos de la notificación del Registro Federal	Comentarios del Subcomité
<b>13 de abril de 2011 Objetivos del aviso del Registro Federal</b>	
Descripción del programa piloto	Si bien la gran mayoría de los vehículos fueron inspeccionados en cada cruce fronterizo durante la Etapa 1, la FMCSA reconoció que no todos los vehículos fueron inspeccionados.
PASA	El Subcomité cree que se ha cumplido cada uno de los objetivos relacionados con PASA, pero le preocupa la falta de divulgación de los transportistas afiliados por parte de los solicitantes en el proceso PASA.
Monitoreo, supervisión y aplicación	Tras la revisión de los datos de ELD, se observaron algunas violaciones, que en gran medida eran violaciones de forma y manera. Todos los datos de ELD deberían haber requerido anotaciones.
Lista de FMCSR y leyes para las cuales FMCSA aceptará el cumplimiento de una ley o reglamento mexicano correspondiente	La FMCSA no pudo obtener copias de los registros de conductores participantes de cada estado mexicano
Programa de Evaluación	Al Subcomité le preocupa que los datos obtenidos durante el Programa Piloto sean insuficientes para evaluar el desempeño de seguridad de los actuales transportistas mexicanos de CMV que podrían operar en los EE.UU. en el futuro. Sólo el 5 por ciento de las inspecciones se realizaron fuera de las zonas comerciales.
Representación de datos del estudio piloto	La mayoría de los datos obtenidos en el programa se obtuvieron de unos pocos participantes piloto.
<b>Objetivos del aviso del Registro Federal del 8 de julio de 2011</b>	
Equivalencia de las leyes y normas de seguridad entre Estados Unidos y México	La FMCSA ha intentado revisar los registros CDL del estado mexicano de los conductores para detectar infracciones en un vehículo personal que darían lugar a una suspensión o revocación en los EE. UU., pero la FMCSA no puede obtener esta información.
Validez estadística	Los datos recopilados y proporcionados al Subcomité parecen ser insuficientes para el análisis. Después de notar fallas específicas en los datos recopilados, el Subcomité declaró que le preocupaba que el número de inspecciones realizadas a lo largo del Programa Piloto (aunque mayor que el número objetivo de inspecciones) fuera insuficiente para evaluar el programa.

### Los resultados del programa piloto

FMCSA llevó a cabo el Programa Piloto entre el 14 de octubre de 2011 y el 10 de octubre de 2014, durante el cual 37 transportistas domiciliados en México solicitaron autorización para participar. Sin embargo, sólo a 15 transportistas se les concedió la autoridad operativa del Programa Piloto, y de los

cuales, 2 transportistas no completaron el programa, lo que resultó en que sólo 13 transportistas obtuvieron certificados de registro de autoridad operativa al finalizar el Programa Piloto. A otros 21 transportistas se les retiraron o desestimaron sus solicitudes, incluidos 3 transportistas que fueron rechazados después de no pasar la revisión de seguridad del DHS. Además, 1 transportista finalizó el programa piloto mientras aún esperaba la autorización para operar. Tras un análisis rápido de los 37 solicitantes, es importante señalar que el programa piloto generó sólo una tasa de éxito del 35 por ciento. A OOFI le preocupa si se puede extrapolar una tasa de éxito similar para todos los futuros solicitantes.

**Tabla 4: Transportistas Domiciliados en México sin Autoridad Operativa**

Nombre del operador (dba)	USDOT No.	Estado de la solicitud	Razón
Aguirre Ramos Jorge Luis	1286830	Retirado	No dado
Akemigabby (Figueroa Robles Gabriel)	2301851	Despedido	Operado CMV en comercio interestatal y exterior fuera de los límites de una zona comercial
Amador Valdez	998139	Despedido	Proceso de evaluación fallido del DHS
Autotransportes libre Comercio Sa De Cv	1189128	Despedido	No dado
Especializados Willie Sa De Cv	2295065	Retirado	Retiro porque el negocio principal del transportista implica carga de gran tamaño.
José Luis Hernández Ávila.	1658186	Despedido	Operado CMV en comercio interestatal y exterior fuera de los límites de una zona comercial
Las Transportes (Gerardo Antonio Smith Sarabia )	2294430	Despedido	Resultado de no pasar el control de seguridad requerido
Medimexico S De RI De Cv	626455	Despedido	CMV dos veces operados en comercio interestatal y exterior fuera de los límites de la zona comercial
Montemayor Espinoza	555258	Retirado	No dado
Nature Flavor Produce S De RI De Cv	2120188	Retirado	No dado
Ricardo Herrera Bolaños	2358460	Retirado	No dado
Maquinaria Vial Co Sa De Cv	2091627	Retirado	No dado
Transmex , Inc. Sa De Cv	710381	Despedido	Recibió una calificación de seguridad "condicional" durante una revisión de cumplimiento
Transportes Dívalo (José Iván Rodríguez Angulo)	1816618	Despedido	Proceso de investigación fallido del DHS
Transportes Grihop (Luis Edmundo) Grijalva Gámez )	1598518	Despedido	Operado CMV en comercio interestatal y exterior fuera de los límites de una zona comercial
Transportes Impacto (Adriana De León Amaro )	2117609	Fallido	Operado CMV en comercio interestatal y exterior fuera de los límites de una zona comercial
Transportes Julián Villa (Maria Isabel Mendivil) Velarde )	1548345	Despedido	No reveló dos empresas afiliadas y tenía un historial de seguridad deficiente, incluidas 51 infracciones de conductores que no hablaban inglés.
Transportes Mor Sa De Cv (Jorge Luis Cardena romo )	555687	Fallido	Falta de programa de pruebas de alcohol y sustancias controladas
Transportes Unimex Sa De Cv	1739863	Despedido	FMCSA descubrió patrones de incumplimiento
Trinity Industries De Mexico S De RI De Cv	610385	Retirado	Problemas internos
Y&R Fashion Mex S De RI De Cv	1678162	Despedido	Operado CMV en comercio interestatal y exterior fuera de los límites de una zona comercial

Es importante señalar que la FMCSA incluyó los datos de los 15 transportistas que recibieron autorización operativa permanente durante el Programa Piloto, independientemente de los 2 transportistas que se retiraron del programa o se les revocó la autoridad. En total, estos 15 transportistas domiciliados en México operaron con 71 camiones y 56 conductores, e incurrieron en 28,225 cruces, 5,545 inspecciones y 1,519,022 millas recorridas durante el período de 3 años. Después de recopilar los resultados, OOFI señaló que esto equivale a un promedio de 53,8 millas por travesía, lo que difícilmente puede considerarse de larga distancia.

**Tabla 5: Transportistas Domiciliados en México con Autoridad Operativa**

Nombre de la compañía	DOT de EE. UU. No.	No. de vehículos	No. de conductores	No. de cruces	No. de Inspecciones
Transportes Olímpicos	555188	5	5	352	287
Moisés Álvarez Pérez	677516	1	1	8	8
Transportes Del Valle De Guadalupe Sa De Cv	2208377	1	1	497	107
Servicios refrigerados Internacionales Sa De Cv	1052546	1	3	168	36
Higiénicos Y Desechables Del Bajío Sa De Cv	710491	1	1	9	8
Jose Guadalupe Morales Guevara Dbá Fletes Morales	683409	1	3	209	58
Grupo Behr	861744	1	3	576	61
GCC Transporte Sa De Cv	650155	4	6	5.528	1.393
Soluciones de transporte y carga	779973	6	9	6	4
Servicio De Transporte Internacional Y Local Sa De Cv	557341	30	23	20,102	3.080
Transportes Monteblanco Sa De Cv	1059694	2	6	390	353
Ram Trucking Sa De Cv	2063285	1	1	5	4
Importaciones Y Distribuciones Latinoamérica Gami Sa De Cv	2448536	1	1	sesenta y cinco	57
Sergio Tristán Maldonado Dbá Tristán* Transferir	2348928	0	0	60	34
Baja Express Transportes Sa De Cv *	2194257	0	0	250	55
		<b>55</b>	<b>53</b>	<b>28,225</b>	<b>5.545</b>

\* Los transportistas no estaban operando al 10 de octubre de 2014. Por lo tanto, no se enumeran conductores ni vehículos. Sin embargo, sí tuvieron cruces e inspecciones previas.

**Tabla 6: Millas recorridas durante el programa piloto**

Ubicación	Millas por semana	Total
Estados de la frontera sur	11.614	1.263.630
Estados no fronterizos	2,119*	255.392
<b>Total</b>	<b>13.733</b>	<b>1.519.022</b>

\*Un solo transportista de larga distancia con un solo camión promedio más por semana.

## Informe de la FMCSA al Congreso y preocupaciones sobre el programa piloto

En enero de 2015, la FMCSA presentó un informe al Congreso titulado *Informe del Programa Piloto de Camiones Transfronterizos de Larga Distancia Estados Unidos-México al Congreso* en el que la Agencia concluyó que “el Programa Piloto demostró con éxito que los transportistas mexicanos pueden operar y operan en todo Estados Unidos”. Estados Unidos a un nivel de seguridad equivalente al de los autotransportistas domiciliados en EE. UU. y Canadá y consistente con los altos estándares de seguridad que la FMCSA impone a todos los autotransportistas autorizados para operar en los Estados Unidos.<sup>25</sup> Sin embargo, el análisis de OOFI del Programa Piloto contrasta marcadamente con el informe posterior de FMCSA. Específicamente, OOFI encontró fallas en la validez estadística del programa, así como en la ejecución del programa por parte de FMCSA.

En las leyes de la ciencia y la estadística, la validez se refiere a si un estudio es capaz de sacar conclusiones apropiadas que corresponden y concuerdan con la realidad; por lo tanto, para que un estudio se considere científicamente válido, las conclusiones deben basarse en principios matemáticos y estadísticos. leyes. Aunque existen diferentes tipos de validez estadística, como la validez interna, la validez de constructo y la validez externa, quizás la más importante y la menos considerada es la validez de las conclusiones estadísticas, que garantiza que las conclusiones extraídas de los conjuntos de datos sean realmente correctas y razonables. . Por lo tanto, la validez de las conclusiones estadísticas implica la utilización de procedimientos de muestreo adecuados, pruebas estadísticas apropiadas y procedimientos de medición confiables.<sup>26, 27</sup>

Una de las amenazas más comunes y principales a la validez de las conclusiones estadísticas es el bajo poder estadístico. En las leyes de la estadística, la potencia se define como la probabilidad de rechazar correctamente una hipótesis nula<sup>28</sup> cuando es falsa. Por lo tanto, los estudios con bajo poder tienen una alta probabilidad de aceptar incorrectamente la hipótesis nula, lo que se denomina error tipo II, lo que significa que el estudio no encuentra diferencias cuando existe alguna. Sin embargo, el error de tipo II también se puede utilizar indistintamente con el error de tipo I, que se produce cuando el estudio

<sup>25</sup> *United States-Mexico Cross-Border Long-Haul Trucking Pilot Program Report to Congress*, pág. 1-2.

<sup>26</sup> JR Cohen y ME Swerdlik, *Psychological testing and assessment (sexta edición)*, McGraw-Hill (2004).

<sup>27</sup> TD Cook et al., *Quasi-experimentation: Design & analysis issues for field settings*. Houghton Mifflin (1979).

<sup>28</sup> Una hipótesis nula se refiere a una afirmación general o posición predeterminada de que no existe relación entre dos grupos medidos.

encuentra una diferencia o correlación cuando en realidad no existe ninguna. El bajo poder ocurre cuando el tamaño de la muestra del estudio es demasiado pequeño teniendo en cuenta otros factores involucrados.

Por ejemplo, el análisis de la FMCSA de los 15 participantes del Programa Piloto encontró que los transportistas tenían registros de seguridad iguales o mejores que el promedio nacional de los transportistas estadounidenses y canadienses que operan en los Estados Unidos.<sup>29</sup> Sin embargo, la validez de las conclusiones estadísticas refuta la capacidad de la Agencia para comparar datos de inspección y tasas de OOS de 15 transportistas domiciliados en México, que acumularon 5,545 inspecciones, con datos de inspección y tasas de OOS de más de 500,000 transportistas estadounidenses, que habían incurrido en aproximadamente 14.4 millones de inspecciones a lo largo del programa según la OIG.<sup>30</sup>

Además, la OIG declaró en su auditoría final que el 27 por ciento, o 1,525 de las 5,545 inspecciones realizadas durante el programa involucraron camiones aprobados por el Programa Piloto que eran conducidos por conductores que no pertenecían al Programa Piloto y operaban dentro de las zonas comerciales. Si fueron eliminados, los participantes del Programa Piloto realizaron 4.309 inspecciones. Si bien la FMCSA excluyó a los conductores que no pertenecen al programa piloto de ese análisis de las tasas de OOS de los conductores, los funcionarios de la Agencia explicaron a la OIG que querían incluir más datos sobre la condición operativa de los camiones del Programa Piloto, incluidos aquellos operados por conductores que no pertenecen al Programa Piloto.<sup>31</sup>

Además, también es importante señalar que en el análisis de la FMCSA, la Agencia excluyó todas las inspecciones que se llevaron a cabo mientras un transportista participante todavía estaba operando en la etapa 1 del programa. La etapa 1 requirió que todos los transportistas fueran inspeccionados cada vez que cruzaran la frontera durante al menos 3 meses [para obtener más información sobre las distintas etapas, consulte la Tabla 1 de este informe]. Después de esta exclusión, la FMCSA tuvo que analizar un total de 2,841 inspecciones, reduciendo así aún más el ya pequeño tamaño de muestra del programa.<sup>32</sup>

En el FRN de abril de 2011, la FMCSA calculó que el programa requeriría al menos 46 transportistas participantes y 4,100 inspecciones para detectar diferencias suficientes en las tasas de infracciones entre los transportistas mexicanos y los transportistas domiciliados en Estados Unidos y Canadá. Si bien el programa logró más de 4.100 inspecciones, el análisis de la Agencia sólo incluyó 2.841 inspecciones; por lo tanto, el análisis no logró los objetivos declarados por la FMCSA. El Programa Piloto tampoco alcanzó el número objetivo de 46 transportistas, ya que concluyó con solo 13. Además, en el momento en que la FMCSA presentó los datos recopilados al Subcomité, que incluían solo 5,046 inspecciones, el Subcomité comentó que la gran mayoría, o el 81,5 por ciento, de las inspecciones fueron inspecciones

---

<sup>29</sup> *Report to Congress*, pág. 1.

<sup>30</sup> *FMCSA Adequately Monitored its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program*, pág. 10.

<sup>31</sup> *Ibid.*, pág. 11.

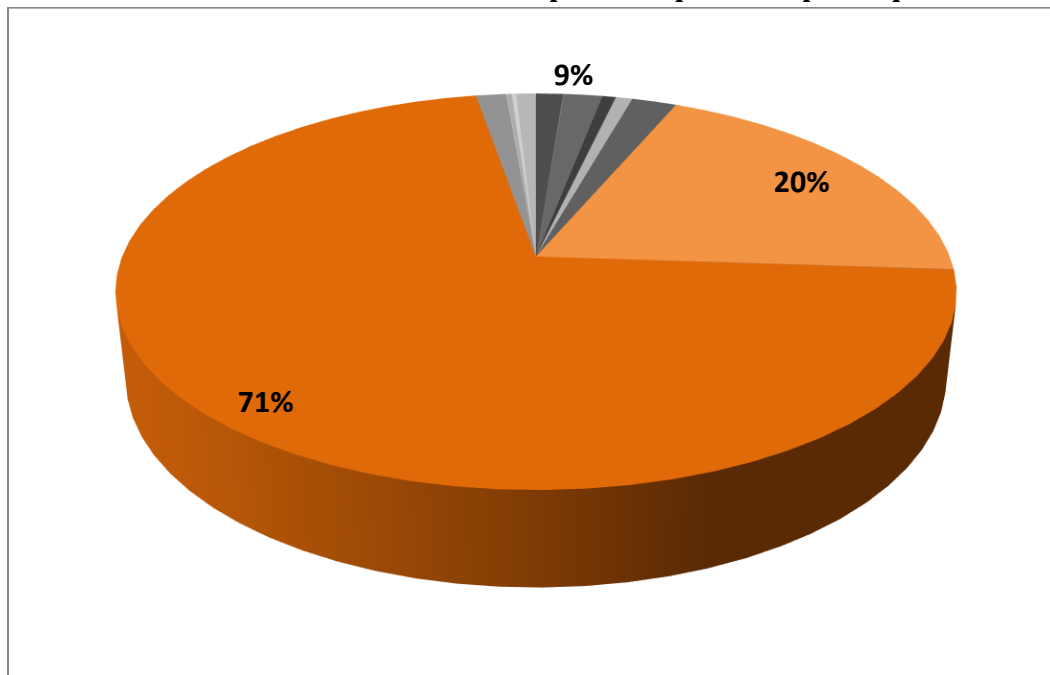
<sup>32</sup> *Ibid.*, pág. 9.

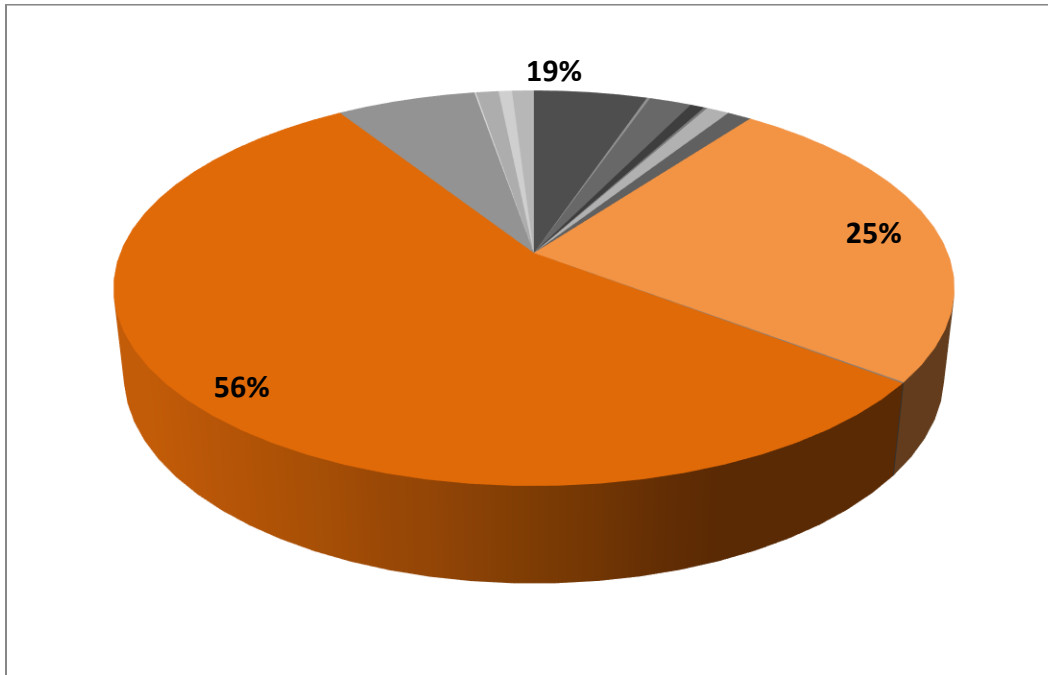
de Nivel III, que son únicamente para conductores. El informe del Subcomité detalló una serie de otras fallas específicas en los datos recopilados, tales como:

- Sólo el 5 por ciento de los viajes transfronterizos (1,150 de 20,918) involucraron un CMV que viajó más allá de la zona fronteriza;
- De los 1,150 viajes de camiones participantes con destinos más allá de la zona fronteriza, se realizaron 728 inspecciones de seguridad, y todas menos 9 de estas inspecciones se realizaron en la frontera; y
- Los datos de kilometraje recopilados en el programa no son suficientes para realizar ningún análisis estadístico válido sobre la tasa de accidentes.

Finalmente, para complicar aún más la validez de las conclusiones estadísticas del Programa Piloto y el posterior informe de la FMCSA al Congreso, el 91 por ciento de todos los cruces y el 81 por ciento de todas las inspecciones fueron acumulados por solo 2 transportistas participantes, que también representaban más de la mitad de los vehículos y conductores incluidos. en el programa. Además, 4 transportistas tuvieron menos de 10 cruces e inspecciones durante la duración del piloto. Una combinación de estos hechos llevó al Subcomité a cuestionar tanto la cantidad como la calidad de los datos recopilados, y provocó que la OIG declarara simplemente: “La FMCSA carecía de un número adecuado de compañías aéreas del programa piloto domiciliadas en México para producir resultados estadísticamente válidos para el programa piloto”. programa . En el Apéndice B se encuentra una revisión más completa de la confiabilidad y validez de los datos.

**Cuadro 1: Número total de cruces por transportistas participantes**



**Cuadro 2: Número total de inspecciones realizadas por transportistas participantes**

La FMCSA respondió al comentario de la OIG afirmando: “Con respecto a la representatividad de los datos de desempeño de seguridad del transportista piloto, hay un número limitado de empresas que se beneficiarían del transporte de mercancías más allá de las zonas comerciales, y menos que habrían establecido relaciones comerciales que apoyaría el transporte más allá de los estados fronterizos.<sup>33</sup> Sin embargo, según la FRN de abril de 2011, la Agencia inició el Programa Piloto “para probar y demostrar la capacidad de los autotransportistas con base en México para operar de manera segura en los Estados Unidos más allá de los municipios y zonas comerciales a lo largo de la frontera de los Estados Unidos.<sup>34</sup> El foco del piloto no fue si un número limitado de transportistas domiciliados en México se beneficiarían o no del programa. Más bien, fue la capacidad de los transportistas mexicanos para operar de manera segura más allá de las zonas comerciales.

Además de los transportistas participantes, FMCSA incluyó como parte de su análisis los registros de seguridad de los transportistas Enterprise y Certificate durante el mismo período que el piloto para complementar los datos. Como resultado, la FMCSA declaró que “examinaron datos de seguridad de una población de más de 1,000 autotransportistas domiciliados en México (Certificado) o de propiedad mexicana (Enterprise) que realizaron transporte de larga distancia más allá de las zonas comerciales durante el período del Programa Piloto. Esto incluyó 351 operadores de Enterprise que recibieron autorización durante el mismo período de 3 años.<sup>35</sup>” Aunque el uso de dichos datos se incluyó en la FRN de abril de 2011, nuevamente es importante recordar que el piloto se realizó para probar y demostrar la capacidad de las empresas con sede en México. los transportistas puedan operar con seguridad más allá

<sup>33</sup> *Ibíd.*, pág. 22.

<sup>34</sup> FMCSA, *Pilot Program on NAFTA Long-Haul Trucking Provisions*, U.S. DOT (abril de 2011).

<sup>35</sup> FMCSA *Adequately Monitored its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program*, pág. 22.



*de* las zonas comerciales. Sin embargo, los transportistas de Enterprise, aunque son de propiedad mexicana, no tienen domicilio ni base en México, sino que son, para todos los efectos, transportistas estadounidenses. Por lo tanto, no deberían haber sido incluidos en el informe de la Agencia. Una exclusión de los datos de los operadores de Enterprise dejaría a FMCSA con 260 operadores certificados que estaban realmente en funcionamiento en el momento del estudio piloto.

Independientemente de la inclusión de los transportistas certificados y empresariales por parte de la FMCSA, OOFI ha demostrado previamente en un documento técnico titulado *Son los transportistas empresariales más seguros que los transportistas con sede en Estados Unidos: realidad o ficción* (Apéndice A), que las inspecciones de los transportistas mexicanos y las tarifas OOS no pueden ser en comparación con el de los transportistas con sede en EE. UU. porque estos diferentes grupos no están sujetos al mismo conjunto de estándares, lo que significa que las infracciones que generalmente resultan en que un conductor o vehículo quede fuera de servicio no siempre resultan en una infracción de OOS para los transportistas mexicanos y empresariales.

Por ejemplo, existe una gran disparidad entre los transportistas estadounidenses y los transportistas domiciliados en México y Enterprise, tanto para los conductores que no hablan inglés como para los conductores que no pueden entender las señales de tráfico en las carreteras y las señales en inglés que están colocadas fuera de servicio. En abril de 2005, la CVSA, que es una organización internacional sin fines de lucro compuesta por funcionarios de seguridad de autotransportistas locales, estatales, provinciales, territoriales y federales,<sup>36</sup> agregó un criterio que permitía a los agentes policiales ubicar a un conductor que no podía hablar o hablar. entender inglés mientras esté en los Estados Unidos, fuera de servicio. Los criterios decían:

*“Reconociendo las diferencias lingüísticas de los tres países, es responsabilidad del conductor y del transportista poder comunicarse en el país en el que el conductor/transportista opera para que la seguridad no se vea comprometida. El conductor no puede comunicarse lo suficiente para comprender y responder a las consultas e instrucciones oficiales. ... Poner al conductor fuera de servicio.”<sup>37</sup>*

OOFI desglosó las tarifas OOS informadas por FMCSA que parecen mostrar un mayor nivel de cumplimiento regulatorio por parte de los operadores empresariales y domiciliados en México que sus contrapartes estadounidenses. Sin embargo, la afirmación depende de una aplicación inconsistente de órdenes de fuera de servicio a los autotransportistas estadounidenses y a los autotransportistas domiciliados en México. La siguiente tabla demuestra que los transportistas domiciliados en los EE. UU. deben cumplir con estándares más altos que los otros tipos de transportistas.

---

<sup>36</sup> <http://www.cvsa.org/about/index.php>

<sup>37</sup> Mark H. Redding, “Non-English speaking drivers can be put OOS in the U.S.,” *Landline Magazine* (2005).

**Tabla 7: Tasas de infracción de OOS del conductor**

Descripción de la infracción	Estados Unidos		México		Empresa	
	Violas.	Porcent aje fuera de servicio	Violas.	Porcent aje fuera de servicio	Violas.	Porcent aje fuera de servicio
<b>El conductor debe poder comprender las señales y señales de tráfico en la carretera en inglés.</b>	225	27,11%	3.294	0,03%	12	0,00%
<b>Conducir más allá del límite de conducción de 11 horas en un período de 14 horas. (Vehículo de transporte de propiedad)</b>	26.957	44,16%	135	26,00%	104	22,12%
<b>Conducir más allá del período de servicio de 14 horas (vehículo de transporte de propiedad)</b>	50.122	43,01%	210	24,13%	156	35,90%
<b>Conductor que no habla inglés</b>	4.635	70,54%	82.841	0,07%	840	4,40%
<b>Requerir o permitir que el conductor conduzca después de 14 horas de servicio</b>	4,414	42,22%	95	16,84%	17	17,65%

Si bien la FMCSA proclamó que el Programa Piloto demostró que los autotransportistas con base en México operan tan seguros, o mejor, que los autotransportistas con base en Estados Unidos, los datos de los cuales la Agencia ha extraído sus conclusiones no son científicamente válidos, como lo confirmó la OIG, la Subcomité y OOFI. Específicamente, el programa no cumple con los procedimientos de muestreo adecuados para estar de acuerdo con los requisitos de validez de las conclusiones estadísticas o, en otras palabras, el tamaño de la muestra es demasiado pequeño y contiene demasiadas fallas para ser considerado confiable.

Además, aunque la FMCSA intentó evaluar la capacidad de los transportistas mexicanos para operar de manera segura fuera de las zonas comerciales, la Agencia lo hizo utilizando datos obtenidos principalmente dentro de la zona comercial. Por lo tanto, la FMCSA debería haber incluido como parte de su evaluación una comparación de los transportistas domiciliados en México con los transportistas domiciliados en los Estados Unidos que operaban dentro de los estados fronterizos (es decir, Arizona, California, Nuevo México y Texas).

En agosto de 2015, OOFI obtuvo registros de la base de datos MCMIS que incluían información sobre los operadores Certificados, Empresariales y Programa Piloto que FMCSA utilizó como parte de su análisis. Utilizando estos datos, OOFI evaluó las tarifas OOS de los transportistas mexicanos con las de los transportistas estadounidenses que operan en Arizona, California y Texas. Nuevo México no se incluyó como parte de la evaluación porque simplemente no había suficientes datos. La Tabla 8 a continuación demuestra que dentro de las zonas comerciales, los transportistas certificados, empresariales y del programa piloto obtuvieron peores resultados en promedio que los transportistas domiciliados en los EE. UU.

**Tabla 8: Tarifas OOS de transportistas domiciliados en México y en Estados Unidos dentro de las Zonas Comerciales**

Estado	Transportistas con sede en EE. UU.		Transportistas MX*	
	Vehículo fuera de servicio	Controlador fuera de servicio	Vehículo fuera de servicio	Controlador fuera de servicio
Arizona	18,5%	13,3%	21,5%	1,7%
California	16,1%	1,6%	20,5%	2,6%
Texas	23,1%	4,9%	20,5%	12,2%

\*Consta de transportistas certificados, empresariales y del programa piloto.

### Administración del Programa Piloto

FMCSA desarrolló el Programa Piloto no sólo para evaluar la seguridad de los transportistas domiciliados en México que operan más allá de los municipios estadounidenses, sino también para probar y demostrar la efectividad de sus regulaciones que rigen el registro y monitoreo de los transportistas mexicanos. La OIG concluyó que la FMCSA había establecido suficientes actividades de monitoreo y aplicación de la ley para cumplir con los 34 requisitos distintos establecidos en la Sección 350(a) de la Ley de Apropriaciones de 2002, mientras que el Subcomité encontró que la FMCSA había completado todos los procesos que la Agencia dijo que realizaría. hacer como parte del Programa Piloto. No obstante, OOFI descubrió una serie de discrepancias al evaluar la capacidad de la Agencia para administrar y hacer cumplir adecuadamente el programa en el futuro posible.

Por ejemplo, tras la conclusión del Programa Piloto, OOFI cuestionó si la FMCSA puede llevar a cabo adecuada y apropiadamente la investigación de seguridad necesaria de los transportistas domiciliados en México interesados en obtener autorización para operar más allá de las zonas comerciales, especialmente considerando que el Departamento de Estado de EE.UU. emitió advertencias sobre actividad significativa del crimen organizado, secuestros y homicidios en México que prohibían a la FMCSA completar el requisito de realizar el 50 por ciento de las PASA en México.

Además, la OIG no sólo notó fallas producidas por el personal de control de calidad de la FMCSA y los auditores de PASA con respecto a la verificación de las pruebas requeridas para la licencia de conducir y las pruebas federales de drogas y alcohol, sino que la OOFI descubrió que varios participantes del programa tenían afiliados no revelados. Aunque la Agencia finalmente detectó y corrigió todas las discrepancias, existe un peligro muy real de que algunos operadores inicialmente y deliberadamente omitieron sus relaciones con afiliados.

Por ejemplo, a pesar de la evidencia sustancial que indicaba que Sergio Tristán Maldonado (Tristan Transfer) era un transportista reencarnado, ya que el transportista había solicitado el piloto mientras utilizaba los mismos 3 conductores y 3 unidades de potencia empleados por una filial no revelada, María Higinia Tristán Maldonado. , que superó el umbral de intervención de seguridad de la CSA para las categorías de aptitud del conductor y análisis del comportamiento de mantenimiento del vehículo y

mejora de la seguridad (BASIC), la FMCSA otorgó a Tristan Transfer la autoridad operativa en 2013. La autoridad de Tristan Transfer fue revocada luego de una revisión de cumplimiento en la que la Agencia señaló 13 infracciones, incluido el uso de un conductor antes de que el transportista haya recibido un resultado negativo en la prueba de sustancias controladas previa al empleo, no investigar los antecedentes del conductor, exigir o permitir que un conductor conduzca después del final de la hora 14 <sup>después</sup> de haber entrado en servicio , y exigir o permitir que un conductor conduzca después de haber trabajado 70 horas en 8 días consecutivos.

La FMCSA intensificó aún más las preocupaciones de OOFI cuando la Agencia publicó un informe al Subcomité indicando que sólo 2 de los 15 transportistas participantes no revelaron ninguna afiliación, 1 de los cuales no tenía afiliación. Sin embargo, cuando OOFI examinó y monitoreó el Programa Piloto durante toda su duración, OOFI observó que, de hecho, había ocho operadores adicionales que no divulgaron adecuadamente a sus afiliados en el momento de su solicitud. Aunque la FMCSA ha descrito a las filiales no reveladas como un problema, invita a preguntarse si la Agencia está llevando a cabo la debida diligencia en sus procedimientos de investigación de seguridad y protección. Después de que la FMCSA reconoció que Tristan Transfer tenía una afiliada no revelada, la Agencia permitió que el transportista enviara una carta reconociendo la afiliación. Tristan Transfer, cuyo comportamiento coincide con la definición misma de un portador reencarnado, simplemente declaró que habían sido empleados por su hermana. Cuando Transportes Se descubrió que Monteblanco tenía una filial no revelada, enviaron una carta a FMCSA explicando que habían entendido mal la pregunta.

**Tabla 9: Afiliaciones de transportistas domiciliados en México**

Transportador	¿Afiliado identificado del solicitante?	Nombre / DOT # del afiliado	Relación
Transportes Olímpicos	Sí	OMC Carrier, LLC (#1281837), Fernando Paez Transport, Inc. DBA Olympic Transport (#535886)	ejecutivo de la empresa mismo
Moisés Álvarez Pérez	No	Ninguno	N / A
baja expreso	Sí	Carlos Tirado Valdez Baja Express (#1636580)	ejecutivo de la empresa mismo
Transportes del Valle	Sí	Jose Alejandro Torres Osorio Transportes Del Valle De Guadalupe (#1902901)	ejecutivo de la empresa mismo
SRI *	No	SRI Trucking, LLC (#1614866)	Oficial de la empresa igual
Higiénicos y Desechables *	No	Comercializadora Mexicana Trading Inc. (#1540294)	El director de la empresa es el mismo.
José Guadalupe Morales dba Fletes Morales	Sí	José Guadalupe (#1217935)	Oficial de la empresa igual
Grupo Behr *	No	Logix Transport Inc. (#2210821), Pacific Customs Services (FF#9476-P), María Guadalupe Carrillo Cervantes (#1553781)	Oficial de la empresa lo mismo; uso del vehículo y/o conductor

ESTILO *	No	Servicios de transporte internacional, Inc. (#2257332)	Director(es) de la empresa, direcciones postales iguales
Camiones Ram *	No	Zaro Transportation LLC (#1741743), Auto Transportes Zaros (#1421433)	Los directores de la empresa son los mismos.
CCG *	No	American Cement Co., Inc. (#269815); Dacotah del CCG Inc. DBA GCC of America (#1747865), CRM Acquisitions, Inc. DBA Consolidated Ready Mix, Inc. (1451833), GCC Alliance Concrete, Inc. (229282), Alliance Transportation, Inc. (448872)	La matriz corporativa posee plantas productoras de cemento en estados de EE. UU.
Sergio Tristán Maldonado DBA Tristán Transferencia	No	María Higinia Tristán Maldonado DBA Trujillo (#1771021)	hermana del director
TRACSO *	No	XIM Empresas LLC (#2340741)	Presidente de la empresa igual
Transportes Monteblanco *	No	Mg Alimentos Inc. (#1442274), Transportes Monteblanco (#1871386)	ejecutivo de la empresa mismo
IDLA	Sí	Hector Serrano Lee DBA Importaciones y Distribuciones Latina América Gami (#1983616)	Relación padre-hijo de los directores de la empresa; dirección misma

\* La FMCSA originalmente identificó que el transportista revelaba adecuadamente su afiliación.

Además, parece que la FMCSA no habría informado adecuadamente al público sobre cuestiones tales como la utilización de conductores que no pertenecen al Programa Piloto que operan camiones aprobados por el piloto, el pequeño porcentaje de destinos, inspecciones y millas recorridas de los transportistas participantes que ocurren fuera de las zonas comerciales, y afiliados no revelados, si no hubiera sido por la OIG y el Subcomité. Sin lugar a dudas, estas cuestiones plantean preocupaciones sobre la correcta administración y aplicación del Programa Piloto por parte de la FMCSA en el futuro posible.

Además de las cuestiones de seguridad y verificación, a OOFI también le preocupa la capacidad de la FMCSA para monitorear adecuadamente el programa durante el futuro, y específicamente si la Agencia es capaz de evaluar adecuadamente los registros de seguridad de los participantes del programa. En agosto de 2015, OOFI obtuvo registros de la base de datos MCMIS que incluían información sobre los operadores Certificados, Empresariales y Programa Piloto que FMCSA utilizó como parte de su análisis. Como parte de su investigación, OOFI descubrió una serie de discrepancias que cuestionan los procedimientos de monitoreo actuales de la FMCSA. Por ejemplo, aunque los operadores certificados están domiciliados en México y los operadores de Enterprise están domiciliados en los Estados Unidos, la base de datos de FMCSA incluía operadores certificados con sede en los EE. UU. y operadores de Enterprise con sede en México. Si bien esto puede parecer un pequeño descuido, la OOFI cree que es

una indicación de un problema mucho mayor, a saber, que los datos inexactos e incompletos dentro del MCMIS han afectado y afectarán la capacidad de la Agencia para evaluar la seguridad.

Por ejemplo, cada uno de los 7 BÁSICOS individuales (Conducción insegura, Indicador de colisión, Cumplimiento de HOS, Mantenimiento de vehículos, Sustancias controladas y alcohol, Cumplimiento de materiales peligrosos y Aptitud del conductor) requieren una cierta cantidad de inspecciones para generar una puntuación percentil. Si bien los expertos estadísticos consideran que cualquier medida de proporción que se base en menos de 20 observaciones o inspecciones no es confiable, la FMCSA requiere al menos 3 inspecciones tanto para los BÁSICOS de Conducción insegura como para el Cumplimiento de HOS, mientras que los BÁSICOS de Mantenimiento del vehículo y Aptitud del conductor necesitan al menos 5 inspecciones. Sin embargo, si bien muchos de los transportistas mexicanos habían incurrido en suficientes inspecciones para generar una puntuación, oficialmente no tenían una puntuación percentil a pesar de que muchos tenían tarifas OOS superiores al promedio.

**Tabla 10: BASICs de Transportistas Mexicanos comparados con Inspecciones y Tarifas OOS**

No. de Inspecciones	Vehículo fuera de servicio	Controlador fuera de servicio	Conducción insegura	HOS	Mantenimiento del vehículo	Subs y alcohol	aptitud del conductor
10	25,0%	0,0%	0%	0%	L5*	0%	0%
9	33,3%	12,5%	0%	L3†	L5	0%	L5
dieciséis	25,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
9	75,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
10	22,2%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
13	25,0%	0,0%	L3	0%	L5	0%	0%
11	16,7%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
8	33,3%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
6	16,7%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
8	16,7%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
8	80,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	L5
6	25,0%	16,7%	0%	0%	L5	0%	L5
24	26,7%	0,0%	0%	0%	L5	0%	L5
12	25,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
11	33,3%	0,0%	L3	L3	L5	0%	0%
8	0,0%	11,1%	0%	L3	L5	0%	0%
23	21,4%		0%	0%	NO‡	0%	0%
dieciséis	18,2%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
11	25,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
6	25,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
6	25,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
31	14,3%	3,1%	0%	NO	L5	0%	0%
15	14,3%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
7	20,0%	14,3%	0%	L3	L5	0%	L5

10	42,9%	0,0%	0%	L3	L5	0%	0%
12	25,0%	10,0%	0%	L3	L5	0%	L5
13	50,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
10	22,2%	0,0%	0%	L3	L5	0%	0%
8	33,3%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
12	50,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
12	100,0%	10,0%	L3	L3	L5	0%	L5
9	33,3%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
12	25,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
15	16,7%	0,0%	L3	L3	L5	0%	0%
13	25,0%	8,3%	0%	L3	L5	0%	0%
dieciséis	11,1%	7,1%	0%	L3	L5	0%	0%
dieciséis	7,1%	5,9%	0%	L3	L5	0%	0%
9	20,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
8	33,3%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
19	33,3%	0,0%	0%	L3	L5	0%	0%
21	23,1%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
14	20,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
15	42,9%	0,0%	0%	L3	L5	0%	0%
17	33,3%	0,0%	0%	L3	L5	0%	0%
9	20,0%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
12	28,6%	0,0%	0%	L3	L5	0%	0%
19	30,0%	11,8%	0%	L3	L5	NO	0%
11	46,2%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
11	33,3%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
15	20,0%	6,7%	0%	L3	L5	0%	L5
9	50,0%	0,0%	0%	L3	L5	0%	0%
22	18,8%	4,5%	0%	0%	L5	0%	L5
11	37,5%	0,0%	0%	0%	L5	0%	0%
6	20,0%	0,0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	33,3%	0,0%	0%	L3	L5	0%	0%
8	14,3%	10,0%	0%	L3	L5	0%	0%
48	29,0%	2,7%	0%	NO	NO	0%	0%

† Según SMS, el transportista tuvo menos de 3 (N3) inspecciones y no pudo generar una puntuación.

\*Según SMS, el transportista tuvo menos de 3 (N3) inspecciones y no pudo generar una puntuación.

‡Según SMS, el transportista no tuvo infracciones (NO) durante el último año.

Según la normativa, la FMCSA exige que todas las entidades bajo su jurisdicción actualicen su MCS-150 cada dos años. Se supone que no completar la actualización bienal resultará en la desactivación del número USDOT de una entidad y puede resultar en sanciones civiles de hasta \$1,000 por día, sin exceder los \$10,000. Sin embargo, el 25 por ciento de los 191 transportistas certificados activos y el 18 por ciento de los 625 transportistas empresariales activos en la base de datos de la Agencia tenían millas

recorridas por vehículos (VMT) obsoletas o no tenían ningún kilometraje indicado. OOFI pregunta cómo la FMCSA puede determinar con precisión la seguridad de los transportistas mexicanos que operan fuera de las zonas comerciales con información desactualizada y, en algunos casos, inexistente.

Además, OOFI cuestiona la capacidad de la Agencia para comparar y evaluar los datos de seguridad de los transportistas certificados, empresariales y del programa piloto con los de los transportistas con sede en los EE. UU. en el futuro. Además de la cuestión relativa al pequeño tamaño de la muestra de los transportistas mexicanos, OOFI descubrió que el kilometraje de estos transportistas es mucho menor que el del conductor de camión promedio domiciliado en los Estados Unidos. Según la Encuesta de perfil de miembro propietario-operador de 2014 de OOFI y la Encuesta de perfil de conductor empleado profesional de 2015, el propietario-operador promedio de larga distancia y el conductor promedio de la empresa operan aproximadamente 100,000 millas cada año. Sin embargo, el 67 por ciento de los transportistas certificados y el 56 por ciento de los transportistas empresariales conducen 30,000 millas o menos cada año. Esto hace imposible una comparación entre las compañías mexicanas y las estadounidenses debido a la gran variación en la exposición.

**Tabla 11: Millas recorridas por vehículos de los transportistas certificados**

VMT anual	Porcentaje
Ninguno listado	5%
0-10.000	39%
10.001-20.000	14%
20.001-30.000	9%
30.001-40.000	1%
40.001-50.000	5%
50.001-75.000	6%
75.001-100.000	5%
100.001-125.000	3%
125.001-150.000	2%
150.000-200.000	2%
200.001-250.000	1%
250.001-500.000	8%
500.001-1.000.000	1%
1.000.000+	1%
<b>Gran total</b>	<b>100%</b>



**Tabla 12: Millas recorridas por vehículos de Transportistas Empresariales**

VMT anual	Porcentaje
Ninguno listado	4%
0-10.000	28%
10.001-20.000	14%
20.001-30.000	10%
30.001-40.000	7%
40.001-50.000	3%
50.001-75.000	7%
75.001-100.000	6%
100.001-125.000	3%
125.001-150.000	3%
150.001-200.000	3%
200.001-250.000	3%
250.001-500.000	4%
500.001-1.000.000	3%
1.000.000+	4%
Gran total	100%

## Conclusión

Al finalizar el Programa Piloto, la FMCSA presentó un informe al Congreso afirmando que los autotransportistas domiciliados en México operaban tan seguros, o mejor, que los autotransportistas domiciliados en Estados Unidos y Canadá después de realizar un análisis sobre la capacidad de los transportistas mexicanos para operar de manera segura más allá de las zonas comerciales. Sin embargo, tanto el Proyecto de Demostración como el Programa Piloto tuvieron fallas similares y significativas, a saber, que la participación no alcanzó las metas proyectadas y que la mayoría de los datos se acumularon *dentro de* las zonas comerciales, no fuera de ellas.

El Panel de Evaluación Independiente de 2007 presentó que menos del 15 por ciento de todos los cruces se realizaron más allá de la zona comercial, mientras que tanto la OIG como el Subcomité informaron que sólo el 5 por ciento de todos los destinos ocurrieron fuera de los municipios estadounidenses. De hecho, la OIG comentó que el transportista más activo en el piloto realizó principalmente sus entregas a un lugar dentro de solo 2 millas de la frontera entre Estados Unidos y México. “Según datos preliminares de la FMCSA al 15 de junio de 2014, el autotransportista domiciliado en México Servicio de Transporte Internacional y Local realizó 13,598 viajes en Estados Unidos, pero solo 99 viajes involucraron operaciones fuera de la zona comercial, y solo se realizaron 18 inspecciones durante estos 99 viajes de larga distancia.”<sup>38</sup>

<sup>38</sup> FMCSA *Adequately Monitored its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program*, pág. 13.

¿Cómo puede la Agencia evaluar la capacidad de los transportistas domiciliados en México para operar de manera segura fuera de las zonas comerciales, que fue el parámetro tanto de la Ley de Asignaciones Suplementarias de Irak como de la FRN de abril de 2011, cuando relativamente pocas inspecciones y destinos ocurrieron más allá de los municipios estadounidenses? ? Tanto el Proyecto de Demostración como el Programa Piloto fueron diseñados para evaluar la seguridad de los transportistas mexicanos que operan más allá de las zonas comerciales, no dentro de ellas. La inclusión de operadores certificados y empresariales no puede complementar los datos del programa piloto, ya que los operadores empresariales en particular son esencialmente operadores con sede en los EE. UU. y, por lo tanto, no son comparables con los operadores con base en México.

Además de la falta de datos valiosos más allá de la zona comercial, la gran mayoría de las cifras del piloto provinieron de sólo dos transportistas, lo que provocó que la OIG hiciera el comentario: "Esta distribución sesgada de la actividad constituye una proyección estadística sobre la La capacidad de los transportistas domiciliados en México para operar de manera segura más allá de las zonas comerciales a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México no es confiable". En general, el tamaño de la muestra del estudio piloto fue simplemente demasiado pequeño para ser considerado estadísticamente válido. Por lo tanto, las conclusiones que sacó la FMCSA del Programa Piloto no pueden correlacionarse con el mundo real.

## Bibliografía

- Cohen, J., & Swerdlik, M. (2004). *Psychological testing and assessment (6th edition)*. Sydney: McGraw-Hill.
- Cook, T. D., Campbell, D. T., & Day, A. (1979). *Psychological testing and assessment (6th edition)*. Boston: Houghton Mifflin.
- FMCSA. (2011). *Pilot Program on NAFTA Long-Haul Trucking Provisions*. Washington D.C.: U.S. DOT.
- FMCSA. (2015). *United States-Mexico Cross-Border Long-Haul Trucking Pilot Program Report to Congress*. Washington D.C.: U.S. Department of Transportation.
- Frittelli, J. (2014). *Status of Mexican Trucks in the United States: Frequently Asked Questions*. Washington, DC: Congressional Research Service.
- MCSAC. (2014). *Oversight of the Long-Haul Cross Border Trucking Pilot Program Subcommittee Report to the MCSAC*. Washington D.C.: FMCSA.
- Office of Inspector General. (2011). *FMCSA Generally Complies With Statutory Requirements, but Actions Are Needed Prior To Initiating Its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program*. Washington D.C.: U.S. Department of Transportation.
- Office of Inspector General. (2012). *Increased Participation and Improved Oversight Mechanisms Would Benefit the NAFTA Pilot Program*. Washington D.C.: U.S. Department of Transportation.
- Office of Inspector General. (2014). *FMCSA Adequately Monitored its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program But Lacked a Representative Sample to Project Overall Safety Performance*. Washington D.C.: U.S. Department of Transportation.
- Redding, M. H. (2005, May). *Non-English speaking drivers can be put OOS in the U.S.* Retrieved December 22, 2014 from Landline Magazine: <http://www.landlinemag.com/Magazine/2005/May/News/non-english.aspx>
- United States-Mexico Chamber of Commerce. (2011). *U.S.-Mexico Trucking Issue White Paper*. US-Mexico Chamber of Commerce.

## Apéndice A: ¿Son los transportistas empresariales más seguros que los transportistas estadounidenses? Realidad o ficción

### Introducción

En enero de 2014, el Servicio de Investigación del Congreso (CRS) publicó un informe en el que se planteaba la siguiente pregunta: “¿Son los camiones mexicanos menos seguros que los estadounidenses?” Para juzgar los parámetros de seguridad, CRS utilizó las tarifas de fuera de servicio (OOS) de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA) tanto para vehículos como para conductores en inspecciones en carretera. Las infracciones OOS son infracciones que se consideran un peligro inminente y que son lo suficientemente graves como para impedir que un camión o conductor continúe operando hasta que se solucione la deficiencia.<sup>39</sup>

CRS descubrió que el 20% de los camiones con base en los EE. UU. que se someten a una inspección en carretera quedaron fuera de servicio, y alrededor del 5% de los conductores quedaron fuera de servicio. Mientras que los 15 transportistas mexicanos que participaron en el Programa Piloto de Camiones Transfronterizos entre Estados Unidos y México tuvieron tarifas más bajas, excepto 4 transportistas que tuvieron tarifas OOS de vehículos similares a las de los camiones estadounidenses.<sup>40</sup> Sin embargo, es importante señalar el pequeño conjunto de datos con el que CRS tuvo que trabajar. CRS comparó las tasas de inspección y OOS de 15 transportistas mexicanos, que acumularon 1,646 inspecciones en 2013, con las tasas de OOS de más de 500,000 transportistas estadounidenses, que tuvieron aproximadamente 3.5 millones de inspecciones.

Además, de esos 15 transportistas mexicanos, dos transportistas habían acumulado el 81% de las inspecciones, lo que califica el muestreo como estadísticamente inválido para comparación o análisis. Además, los datos del programa piloto de tres años demostraron que sólo el 16% de todas las millas se recorrieron fuera de la zona comercial, mientras que sólo el 5% de todos los destinos estaban fuera de las zonas comerciales. Por lo tanto, esta pequeña muestra no representa adecuadamente las operaciones de transporte por carretera de larga distancia, que fue el tema del programa piloto.

Aunque estadísticamente no válido, CRS comparó los datos del programa piloto con los datos de las tarifas OOS de los transportistas domiciliados en los Estados Unidos y llegó a la conclusión de que las tarifas OOS de los transportistas mexicanos eran más bajas que las de sus contrapartes estadounidenses. En 2009, el CRS declaró que datos recientes proporcionados por la FMCSA indicaban que otros camiones mexicanos (aquellos que operan en la “zona comercial” de 25 millas al otro lado de la frontera) son tan seguros como los camiones estadounidenses y que los conductores son generalmente más seguros que los conductores estadounidenses.<sup>41</sup> Los transportistas empresariales, que son transportistas domiciliados en los EE. UU. que son propiedad o están controlados (más del 55%)

---

<sup>39</sup> John Frittelli, *Status of Mexican Trucks in the United States: Frequently Asked Questions*, Congressional Research Service (2014), pág. 6.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> *U.S.-Mexico Trucking Issue White Paper*, United States-Mexico Chamber of Commerce (2011), pág 4.

por un ciudadano mexicano o un extranjero residente y que transportan carga internacional,<sup>42</sup> se han incluido en el análisis para reforzar la validez estadística.

La siguiente tabla compara las tarifas OOS para conductores y las tarifas OOS para vehículos para transportistas estadounidenses, mexicanos y empresariales en 2013. Con base en las tarifas OOS, la tabla parece indicar que tanto los transportistas mexicanos como los empresariales tienen menos tarifas OOS que los autotransportistas domiciliados en EE. UU. .

**Tabla 1: Tarifas de OOS para conductores y vehículos**

	EEUU	México	Empresa
<b>Inspecciones de conductores</b>	2.974.667	262,320	27.353
<b>con infracción de OOS del conductor</b>	156.174	1.841	416
<b>Tasa de OOS del conductor</b>	5,25%	0,70%	1,52%
<b>Inspecciones de vehículos</b>	2.017.185	228,104	18.065
<b>con infracción de OOS del vehículo</b>	428,176	36.857	3.208
<b>Tasa de OOS del vehículo</b>	21,23%	16,16%	17,76%

La Fundación de la Asociación de Conductores Independientes de Propietarios-Operadores (OOFI), que es el brazo de investigación y educación de OOIDA, la asociación comercial nacional sin fines de lucro más grande que representa a más de 150.000 propietarios de pequeñas empresas y conductores de camiones profesionales, ha demostrado anteriormente que estas tasas OOS no presentan adecuadamente la imagen completa. En cambio, los datos de la FMCSA detallan que los transportistas mexicanos y Enterprise no están sujetos a los mismos estándares que los transportistas domiciliados en los EE. UU.; las infracciones que generalmente resultan en que un conductor o vehículo quede fuera de servicio no siempre resultan en una infracción de OOS para los transportistas mexicanos y Enterprise.

La Tabla 2 a continuación ilustra la inconsistencia que existe entre los tres diferentes tipos de transportistas y cómo se tratan las infracciones, lo que ha resultado en que los transportistas domiciliados en los Estados Unidos sean colocados fuera de servicio con una tasa mucho más alta por la misma infracción. Por ejemplo, existe una gran disparidad entre los transportistas estadounidenses y los transportistas domiciliados en México y Enterprise, tanto para los conductores que no hablan inglés como para los conductores que no pueden entender las señales de tráfico en las carreteras y las señales en inglés que están colocadas fuera de servicio. En abril de 2005, la Alianza para la Seguridad de Vehículos Comerciales, que es una organización internacional sin fines de lucro compuesta por funcionarios de seguridad de autotransportistas locales, estatales, provinciales, territoriales y federales,<sup>43</sup> añadió un criterio que permitía a los agentes encargados de hacer cumplir la ley ubicar a un conductor que pudiera no hablar ni entender inglés mientras esté en los Estados Unidos, fuera de servicio. Los criterios decían:

<sup>42</sup> <http://www.fmcsa.dot.gov/registration/types-operating-authority>

<sup>43</sup> <http://www.cvsa.org/about/index.php>

*“Reconociendo las diferencias lingüísticas de los tres países, es responsabilidad del conductor y del transportista poder comunicarse en el país en el que el conductor/transportista opera para que la seguridad no se vea comprometida. El conductor no puede comunicarse lo suficiente para comprender y responder a las consultas e instrucciones oficiales. ... Poner al conductor fuera de servicio.”<sup>44</sup>*

OOFI desglosó las tarifas OOS informadas por FMCSA que parecen mostrar un mayor nivel de cumplimiento regulatorio por parte de los operadores empresariales y domiciliados en México que sus contrapartes estadounidenses. Sin embargo, la afirmación depende de una aplicación inconsistente de órdenes de fuera de servicio a los autotransportistas estadounidenses y a los autotransportistas domiciliados en México. La Tabla 2 demuestra que los transportistas domiciliados en los EE. UU. deben cumplir con estándares más altos que los otros dos tipos de transportistas.

**Tabla 2: Tasas de infracción de OOS para conductores**

Descripción de la infracción	EEUU		México		Empresa	
	Violas.	Porcentaje fuera de servicio	Violas.	Porcentaje fuera de servicio	Violas.	Porcentaje fuera de servicio
El conductor debe poder comprender las señales y señales de tráfico en la carretera en inglés.	225	27,11%	3.294	0,03%	12	0,00%
Conducir más allá del límite de conducción de 11 horas en un período de 14 horas. (Vehículo de transporte de propiedad)	26.957	44,16%	135	26,00%	104	22,12%
Conducir más allá del período de servicio de 14 horas (vehículo de transporte de propiedad)	50.122	43,01%	210	24,13%	156	35,90%
Conductor que no habla inglés	4.635	70,54%	82.841	0,07%	840	4,40%
Requerir o permitir que el conductor conduzca después de 14 horas de servicio	4.414	42,22%	95	16,84%	17	17,65%

Como se vio anteriormente, para la infracción de conductor que no habla inglés, los transportistas domiciliados en los EE. UU. fueron colocados fuera de servicio aproximadamente el 72% de las veces, mientras que los transportistas domiciliados en México y Enterprise fueron colocados fuera de servicio el 0.07% y el 4% de las veces, respectivamente, para el misma violación. Además, a los transportistas estadounidenses se les colocó fuera de servicio el 27% del tiempo porque el conductor debe poder comprender las señales de tráfico en inglés, mientras que a los transportistas domiciliados en México y Enterprise se les colocó fuera de servicio el 0,03% y el 0%, respectivamente. Si estas dos infracciones se administraran por igual en los tres tipos de transportistas, la tasa general de OOS del conductor sería inmensamente diferente.

Para demostrar aún más la gran disparidad de cómo estas dos infracciones han sido administradas por el personal encargado de hacer cumplir la ley, OOFI combinó las infracciones del conductor que no habla

<sup>44</sup> Mark H. Redding, “Non-English speaking drivers can be put OOS in the U.S.,” *Landline Magazine* (2005).

inglés y el conductor debe poder comprender las señales de tráfico en la carretera y las señales en inglés juntas. Por lo tanto, por estas dos infracciones, los transportistas domiciliados en los EE. UU. recibieron 3.396 infracciones de OOS sobre 4.860 infracciones, lo que resultó en una tasa de OOS del 70%. En comparación, por las mismas dos infracciones, tanto los operadores domiciliados en México como los de Enterprise recibieron 98 infracciones de OOS sobre 86,987 infracciones, lo que resultó en una tasa de OOS del 0.11%.

Los criterios actuales de CVSA OOS establecen que ambas violaciones deberían resultar en una OOS. Sin embargo, si la tarifa OOS domiciliada en Estados Unidos se aplicara por igual a las mismas infracciones a los transportistas domiciliados en México y Enterprise, la tasa OOS general sería muy diferente para los transportistas domiciliados en México y Enterprise, como se muestra en las Tablas 3 y 4.

Para que las tarifas OOS sean más equitativas y comparables entre los tres tipos de transportistas, OOFI utilizó datos de la base de datos de Análisis e Información en Línea de la FMCSA y multiplicó el número subsiguiente de infracciones para cada tipo de infracción para los transportistas domiciliados en México y empresariales por parte de los EE. UU. -Tasa OOS del transportista domiciliado. Por ejemplo, los transportistas domiciliados en México acumularon 82,841 infracciones de conductores que no hablan inglés en el año calendario 2013. Por lo tanto, OOFI aplicó la tasa OOS de los transportistas domiciliados en los EE. UU. del año calendario 2013 para infracciones de conductores que no hablan inglés, que fue del 71,95%. Esta nueva tasa de OOS aplicada resultó en 59,604 violaciones de OOS para los transportistas domiciliados en México, en comparación con las 60 violaciones de OOS que los transportistas domiciliados en México tenían originalmente con una tasa de OOS del 0.07%.

**Tabla 3: Infracciones de OOS del controlador ajustadas**

	EEUU	MX	ES
Descripción de la infracción	OOS Viola.	OOS Viola.	OOS Viola.
El conductor debe poder comprender las señales y señales de tráfico en la carretera en inglés.	61	893	3
Conducir más allá del límite de conducción de 11 horas en un período de 14 horas. (Vehículo de transporte de propiedad)	11,905	60	46
Conducir más allá del período de servicio de 14 horas (vehículo de transporte de propiedad)	21.556	90	67
Conductor que no habla inglés	3.335	59.604	604
Requerir o permitir que el conductor conduzca después de 14 horas de servicio	1.865	40	7

Después de ajustar las tarifas OOS, OOFI también volvió a calcular las tarifas OOS generales para los operadores con domicilio en EE. UU., México y Enterprise. Es importante señalar que sólo cinco infracciones se ajustaron para aplicar tasas iguales de OOS a los residentes en los EE. UU.

**Tabla 4: Tasas de OOS ajustadas para conductores**

	EEUU	México	Empresa
<b>Inspecciones de conductores</b>	2.974.667	262.320	27.353
<b>con infracción de OOS del conductor</b>	156.174	62.371	1.025
<b>Tasa de OOS del conductor</b>	<b>5,25%</b>	<b>23,78%</b>	<b>3,75%</b>

Utilizando la fórmula anterior, OOFI recalculó las tarifas OOS de vehículos para las tres categorías de transportistas y, como se muestra en las Tablas 5, 6 y 7, los transportistas domiciliados en México y Enterprise se vieron nuevamente sujetos a un estándar diferente al de los transportistas domiciliados en Estados Unidos. La aplicación de la fórmula a los datos de la FMCSA indicó que los transportistas domiciliados en México y Enterprise no son más seguros que los transportistas estadounidenses según las tarifas OOS.

**Tabla 5: Tasas de infracción de OOS de vehículos**

Descripción de la infracción	EEUU	MX	ES
	Porcentaje fuera de servicio	Porcentaje fuera de servicio	Porcentaje fuera de servicio
Pérdida de presión de la suspensión neumática	60,40%	20,12%	28,57%
Pérdida de presión del sistema de reserva de frenos	54,71%	5,12%	6,78%
Mitad superior del conjunto de quinta rueda defectuosa o inadecuada	54,81%	52,63%	0,00%
Dispositivos de acoplamiento defectuosos para remolque completo	70,03%	38,71%	0,00%
Latigazo excesivo en el volante	46,08%	25,45%	0,00%
No asegurar la manguera o el tubo del freno contra altas temperaturas	19,92%	0,31%	0,00%
Marco agrietado / flojo / hundido / roto	45,51%	10,34%	22,87%
Mazas - No se muestra lubricante visible o mensurable en la maza - Rueda exterior	75,15%	22,07%	33,33%
Mazas - Fuga de aceite y/o grasa de la maza - Rueda exterior	34,79%	5,52%	7,32%
Mazas - Fugas en el sello de la rueda - Rueda interior	40,81%	4,46%	10,81%
Mazas - Fugas en el sello de la rueda - Rueda exterior	31,55%	5,08%	0,00%
Sistema de frenos inadecuado en un cmv	38,38%	30,00%	0,00%
Las lámparas no son visibles según sea necesario	21,98%	4,96%	0,00%
Conjunto de ballesta defectuoso/faltante	58,37%	21,35%	37,04%
Sin frenos según sea necesario	74,49%	30,43%	30,77%
Freno de remolque automático ausente o defectuoso	92,54%	37,36%	71,43%
Frenado de emergencia o desconexión inadecuada o inexistente	94,88%	4,39%	18,42%
Componentes del sistema de dirección desgastados/soldados/faltantes	58,58%	46,85%	29,43%
Volante no asegurado/roto	54,77%	31,71%	20,00%
Neumáticos (generales)	29,33%	6,48%	16,33%
Neumático: separación de la banda de rodadura y/o del flanco	30,84%	2,58%	6,98%



**Tabla 6: Infracciones de OOS de vehículos ajustadas**

Descripción de la infracción	EEUU	MX	ES
	OOS Viola.	OOS Viola.	OOS Viola.
Pérdida de presión de la suspensión neumática	7021	1.036	47
Pérdida de presión del sistema de reserva de frenos	5915	1.678	32
Mitad superior del conjunto de quinta rueda defectuosa o inadecuada	205	21	1
Dispositivos de acoplamiento defectuosos para remolque completo	1012	22	2
Latigazo excesivo en el volante	317	51	3
No asegurar la manguera o el tubo del freno contra altas temperaturas	208	255	9
Marco agrietado / flojo / hundido / roto	8237	5.164	155
Mazas - No se muestra lubricante visible o mensurable en la maza - Rueda exterior	750	109	5
Mazas - Fuga de aceite y/o grasa de la maza - Rueda exterior	1594	914	29
Mazas - Fugas en el sello de la rueda - Rueda interior	1608	843	15
Mazas - Fugas en el sello de la rueda - Rueda exterior	537	130	4
Sistema de frenos inadecuado en un cmv	322	8	0
Las lámparas no son visibles según sea necesario	333	31	2
Conjunto de ballesta defectuoso/faltante	5513	836	32
Sin frenos según sea necesario	2392	34	10
Freno de remolque automático ausente o defectuoso	8079	84	6
Frenado de emergencia o desconexión inadecuada o inexistente	26892	2.660	36
Componentes del sistema de dirección desgastados/soldados/faltantes	12359	984	195
Volante no asegurado/roto	201	22	3
Neumáticos (generales)	3491	715	14
Neumático: separación de la banda de rodadura y/o del flanco	4604	12,919	336

**Tabla 7: Tasas ajustadas de OOS para vehículos**

	EEUU	México	Empresa
<b>Inspecciones de vehículos</b>	2.017.185	228,104	18.065
<b>con infracción de OOS del vehículo</b>	428,176	60.815	3.808
<b>Tasa de OOS del vehículo</b>	21,11%	26,66%	21,08%

Finalmente, la Tabla 8 presenta la tasa de OOS ajustada para infracciones de OOS tanto para conductores como para vehículos en los tres tipos de transportistas utilizando la fórmula anterior. Como se muestra a continuación, al ajustar la manera en que se aplica una orden OOS para que las inspecciones sean más equitativas y comparables para los transportistas domiciliados en los EE. UU., los transportistas domiciliados en México y los transportistas de Enterprise, vemos que los transportistas domiciliados en México tienen una mayor tarifa OOS que sus contrapartes de EE. UU., mientras que los operadores empresariales son casi idénticos a las tarifas OOS de EE. UU.

**Tabla 8: Tasas de OOS ajustadas para conductores y vehículos**

	EEUU	México	Empresa
<b>Inspecciones de conductores</b>	2.974.667	262.320	27.353
<b>con infracción de OOS del conductor</b>	156.174	62.371	1.025
<b>Tasa de OOS del conductor</b>	5,25%	23,78%	3,75%
<b>Inspecciones de vehículos</b>	2.017.185	228.104	18.065
<b>con infracción de OOS del vehículo</b>	428.176	60.815	3.808
<b>Tasa de OOS del vehículo</b>	21,11%	26,66%	21,08%

Es importante señalar que a la investigación de OOFI le falta un análisis comparativo de la tasa de accidentes de las tres categorías de transportistas. Es muy difícil, si no imposible, correlacionar la causalidad de los accidentes con las infracciones y los criterios OOS, ya que no existe evidencia científica que respalde esas suposiciones. Por tanto, parecería mucho más prudente considerar los accidentes como el indicador ideal de seguridad. Sin embargo, las tasas de accidentes de los operadores Enterprise no se hacen públicas. Por tanto, OOFI no pudo realizar un análisis completo.

## Conclusión

En conclusión, el desempeño de seguridad entre los transportistas domiciliados en los EE. UU., los transportistas domiciliados en México y los transportistas Enterprise no se puede comparar utilizando únicamente tarifas OOS, especialmente si se considera la gran disparidad que existe entre cómo se aplican los criterios OOS para las mismas infracciones para los tres tipos de transportistas. Además, este informe ha demostrado que si las tarifas OOS para infracciones equivalentes se administraran de manera más equitativa, los datos mostrarían que los transportistas domiciliados en los EE. UU. tienen un mejor desempeño en materia de seguridad.

## Apéndice B: Falta de confiabilidad y validez en el análisis de datos de la FMCSA para el programa piloto mexicano

Este informe se centra en la metodología utilizada por la FMCSA tanto para recopilar datos como para evaluar los resultados que se presentaron al Congreso luego de la conclusión del Programa Piloto de Transporte de Larga Distancia Transfronterizo entre Estados Unidos y México (Programa Piloto) que involucra camiones domiciliados en México que fabrican vehículos de larga distancia. transportar entregas a los EE. UU. más allá de la zona fronteriza.

La piedra angular de toda investigación científica es la fiabilidad y la validez. Estos dos conceptos son una parte vital en cualquier metodología científica para que cualquier conclusión o interpretación sea sólida. Además, para que cualquier investigación o evaluación sea sólida, debe estar libre de sesgos y distorsiones.

En el programa piloto, la FMCSA intentaba proporcionar datos e investigaciones que aceptaran la “hipótesis nula” de que no hay diferencias en los dos grupos que se comparan, lo que significa que los transportistas de larga distancia domiciliados en México son tan seguros o más seguros que los estadounidenses. -Transportistas de larga distancia domiciliados. Es imperativo que al probar la “hipótesis nula” se preste estricta atención a la validez interna de la metodología de investigación. Una metodología científica adecuada requiere que existan controles para asegurar que los grupos o participantes sean lo más comparables en todos los aspectos posible; estas son las variables o factores de confusión que permiten la comparación.

Sin embargo, la FMCSA no logró controlar las variables y los factores de confusión dentro del Programa Piloto que podrían haber influido en los datos y las comparaciones realizadas. La Política de Integridad Científica del DOT proporciona nueve elementos que detallan principalmente la importancia de la comunicación, la transparencia y la integridad al utilizar información científica para la toma de decisiones. Desafortunadamente, el DOT no brinda orientación específica sobre cómo determinar los métodos apropiados para diseñar, analizar e informar los resultados de la investigación científica. Sin embargo, existen estándares que deben aceptarse y son fácilmente accesibles, como los *Principios rectores para evaluadores (julio de 2004)* y *Quasi-Experimentation: Design & Analysis Issues for Field Settings* de Thomas D. Cook y Donald T. Campbell (1979). que son utilizados por la OIG. La FMCSA hizo mal uso en su informe de tres de estos estándares, incluido el uso de medidas que sean válidas y confiables, el empleo de controles de calidad y la presentación de informes respaldados por datos.

### Fiabilidad

La confiabilidad se refiere al grado en que las evaluaciones son consistentes, es decir, si la investigación se hiciera una y otra vez los hallazgos serían los mismos. Otra medida de confiabilidad es la consistencia interna de los ítems.<sup>45</sup> En otras palabras, si otros fuera del proyecto de investigación repitieran la misma metodología, los mismos resultados deberían ocurrir dentro de un margen de error estadístico. Si bien la confiabilidad es esencial en cualquier investigación científica, es posible que no pruebe exactamente lo

---

<sup>45</sup> University of South Florida, assessment/basic.

que se supone que debe probar, lo que significa que, aunque la investigación pueda ser confiable, en realidad es un error. Por ejemplo, si bien podríamos afirmar que una báscula es confiable si un individuo pesa 175 libras. cada vez que se sube a la báscula, la persona en realidad puede pesar 190 libras. porque la báscula no está calibrada correctamente. Entonces, si bien la báscula parece confiable, si un individuo afirma que pesa 175 libras, cuando en realidad pesa 190 libras, se equivocaría en su evaluación ya que las lecturas reales no son válidas. Por lo tanto, es importante tener en cuenta que una prueba de confiabilidad exitosa no necesariamente significa que la investigación fue válida.

## Validez

La validez es la segunda piedra angular de la investigación científica y se refiere a la precisión de la evaluación, es decir, si la investigación mide o no lo que se supone que debe medir. Las investigaciones que muestran una alta validez probablemente mostrarán un alto grado de confiabilidad. Sin embargo, lo contrario puede no ser cierto.

Como parte de cualquier diseño de investigación, se deben incluir en el estudio tanto la validez interna como la validez externa. La validez interna dicta cómo se estructura un diseño experimental y abarca todos los pasos del método de investigación científica. **La validez externa** es el proceso de examinar los resultados y cuestionar si existen otras posibles relaciones causales. La evaluación de la FMCSA de los resultados del Programa Piloto no cumplió con los requisitos de diseño de validez interna y externa. Como la Fundación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOFI, por sus siglas en inglés) articuló claramente en los documentos titulados *Review of the United-States-Mexico Cross-Border Long-Haul Trucking Pilot Program* y *Are Enterprise Carriers More Safe que United States Carriers: Fact or Fiction*, la La FMCSA no hizo ningún intento de controlar las variables o factores de confusión que podrían haber influido en los resultados de los datos, lo cual es un requisito previo principal de la investigación y la metodología científica.

Hay tres formas de medir la validez. Para tener confianza en que la investigación y sus resultados son válidos y, por lo tanto, las inferencias hechas en base a esa investigación son válidas, se deben considerar los tres tipos de mediciones de validez. Las tres formas en que se puede medir la validez son:

1. **Contenido:** La medida en que el contenido de la prueba (Piloto) coincide con el objetivo.
2. **Criterio:** El grado en que las puntuaciones de la prueba (Piloto) concuerdan con (validez concurrente) o predicen (validez predictiva) y un criterio externo.
3. **Constructo:** La medida en que una evaluación corresponde a otras variables, según lo predicho por algún fundamento o teoría.

La evaluación del Programa Piloto realizada por la FMCSA muestra confiabilidad, pero al igual que en el ejemplo de la escala mencionada anteriormente, la evaluación de esa confiabilidad es mal entendida y mal interpretada.

Las revisiones anteriores del Programa Piloto realizadas por el OOFI, demostraron que el programa que involucra a transportistas domiciliados en México que transportan carga dentro de Estados Unidos más allá de las zonas fronterizas, que se llevó a cabo entre el 14 de octubre de 2011 y el 10 de octubre de

2014, es consistente y confiable con el anterior. Proyecto de Demostración” que la FMCSA llevó a cabo entre 2007 y 2009. Sin embargo, la FMCSA no ha reconocido ni considerado que la confiabilidad de la correlación entre estos dos programas indica una falta de metodología científica, lo que demuestra que la FMCSA ha malinterpretado y tergiversado consistentemente los datos. Así, las inferencias estadísticas de la Agencia se basan en datos erróneos para justificar resultados que no fueron controlados en los programas. En estadística, esto se llama sesgo selectivo.

## **Resultados de correlación confiables**

Este análisis mostrará que tanto en el “Proyecto de Demostración” anterior como en el Programa Piloto, existe una fuerte correlación entre la aplicación sesgada de las órdenes de fuera de servicio (OOS) emitidas a los transportistas domiciliados en México en comparación con el transportista con sede en Estados Unidos. o conductor colocado fuera de servicio por las mismas infracciones. En ambos programas, hubo un número desproporcionado de transportistas estadounidenses colocados fuera de servicio por infracciones que no se aplicaron a los transportistas mexicanos participantes dentro del “Proyecto de demostración” y el Programa piloto.<sup>46</sup> Si bien los dos programas fueron confiables, las evaluaciones realizadas no fueron válidas ya que introdujeron sesgos en la investigación.

## **Pruebas de validez del Programa Piloto:**

### **Medición de contenido de validez:**

Mientras llevaba a cabo el Programa Piloto de octubre de 2011 a octubre de 2014, la FMCSA admitió que:

- No contó con todos los requisitos previos requeridos hasta 2012; y
- La FMCSA no realizó el 50% de las revisiones PASA en México como lo requería el programa diseñado.

El contenido que sólo cubre una parte del período de tiempo no es una medida válida de los objetivos generales del programa.

### **Medición de criterio de validez :**

Al informar las tarifas OOS para los transportistas mexicanos en comparación con los transportistas con sede en los EE. UU. sin considerar el sesgo inherente de la aplicación, la FMCSA invalidó la medición.

### **Medición de validez del constructo :**

La validez de la medición de constructo fue la medida de evaluación de la que más se abusó encontrada en el análisis del Programa Piloto de la FMCSA. Para cumplir con su propia predicción de éxito, la FMCSA utilizó datos que estaban completamente fuera del control del programa. Específicamente, la Agencia utilizó grupos que no habían sido previamente estudiados con la inclusión de transportistas de propiedad mexicana pero domiciliados en Estados Unidos (transportistas empresariales). FMCSA incluyó

---

<sup>46</sup> Review of the U.S.-Mexico Cross-Border Long-Haul Trucking Pilot Program; OOIDA Foundation, 2015.

a los transportistas de Enterprise en su análisis como si estos transportistas fueran idénticos a los transportistas domiciliados en México para los cuales el Programa Piloto fue diseñado para evaluar.

Es importante señalar que la FMCSA tiene un conjunto establecido de estándares para llevar a cabo Programas Piloto que están formalizados en las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransportes (FMCSR), Parte 381.400, Subparte D—Inicio de Programas Piloto: **(d) El número de participantes en el El programa piloto debe ser lo suficientemente grande como para garantizar resultados estadísticamente válidos** (énfasis añadido).

Las FMCSR establecen claramente que sólo los participantes del programa piloto deben incluirse en el análisis. Sin embargo, al introducir grupos dentro del conjunto de datos que no participaron en el Programa Piloto, la FMCSA violó sus propias regulaciones en un intento de justificar los resultados del Programa Piloto porque la Agencia carecía de suficientes participantes para que el Piloto fuera considerado estadísticamente válido. Esto se vio reforzado aún más por las críticas al Programa Piloto en la auditoría del programa realizada por la OIG en diciembre de 2014,<sup>47</sup> así como por la opinión del Subcomité Asesor de Seguridad de Autotransportes que fue designado para monitorear el Programa Piloto.<sup>48</sup> [Una revisión más completa del Subcomité OIG y MCSAC está disponible en el documento de OOFI: *Review of the US-Mexico Cross-Border Long-Haul Trucking Pilot Program*].

### Validez externa

La validez externa es el proceso de examinar los resultados y cuestionar si existen otras posibles relaciones causales. La FMCSA ignoró o decidió no aceptar ninguna otra posible relación causal que pudiera haber afectado los datos. Si bien la FMCSA reconoció el tamaño limitado de la muestra, ignoró las implicaciones científicas de esa información e introdujo en los datos a transportistas que no formaban parte del Programa Piloto y tenían características operativas diferentes a las de los que sí participaron. Una vez más, esto fue hecho evidente por la OOFI en su *Revisión del Programa Piloto de Transporte Transfronterizo de Larga Distancia entre Estados Unidos y México*.

Otro proceso de validez externa que no fue considerado por la FMCSA fue que diferentes estados, condados, ciudades y pueblos a menudo se centran en ciertas violaciones de la Seguridad Federal de Autotransportes para hacer cumplir, lo que crea así una aplicación sesgada, así como un programa de datos que carece de validez externa para realizar comparaciones. Este problema ha sido bien documentado por el Dr. James Gimpel de la Universidad de Maryland en su análisis de las diferentes prácticas de cumplimiento de infracciones como se indica en la base de datos MCMIS en relación con el Análisis Integral de Seguridad utilizado por la FMCSA para clasificar a los transportistas en términos de seguridad:

“El sesgo sólo comienza en la etapa de diseño. Otras fuentes de sesgo ocurren a medida que se implementa el sistema de medición. Si bien una inspección puede realizarse casi en cualquier lugar, históricamente las inspecciones se han realizado con mayor frecuencia en estaciones de

<sup>47</sup> FMCSA Adequately Monitored its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program, pág. 2.

<sup>48</sup> MCSAC, Oversight of the Long-Haul Cross Border Trucking Pilot Program Subcommittee Report to the MCSAC, FMCSA (noviembre de 2014), pág. 1.

inspección en las carreteras en los 50 estados. Esto ha cambiado a medida que los estados ahora llevan a cabo más inspecciones móviles en paradas de descanso, paradas de camiones y otros sitios al borde de las carreteras. Los datos registrados proceden del lugar donde se realizan estas inspecciones. Las ubicaciones de las estaciones de inspección, sus horarios y horas de operación, no son aleatorias ni uniformes en todo el sistema de carreteras. No es probable que los registros de inspección reflejen el volumen de tráfico de la flota de transportistas a nivel nacional o la ubicación geográfica de las empresas, sino más bien las prácticas idiosincrásicas de los reguladores estatales. Por ejemplo, los datos recientes son muy sensibles al elevado número de inspecciones realizadas en California, Arizona y Texas, y a la relativa escasez de inspecciones en gran parte del noreste.

Lo que los reguladores locales eligen enfocar en términos de énfasis en la aplicación de la ley también es muy variable. Los datos actuales (primavera de 2012) sobre los puntajes percentiles del BASIC muestran que las empresas que operan en Montana y Dakota del Norte exhiben puntajes mucho más bajos en el BASIC de conducción insegura que las empresas ubicadas físicamente en Kentucky, Virginia Occidental, New Hampshire y Massachusetts. Este es un patrón de aplicación de la ley que no puede explicarse por la densidad del tráfico o las condiciones de las carreteras. Los puntajes BASIC de Conductor fatigado son más altos para los transportistas que operan en Florida, Georgia e Idaho, y justo al otro lado de la frontera de Idaho, y considerablemente más bajos en el estado de Washington, lo que refleja los caprichos de la aplicación de la ley local, no los atributos de seguridad de los transportistas que operan en estas regiones. Las infracciones BASIC de mantenimiento de vehículos son más altas en Florida, Texas, Carolina del Sur y Connecticut, pero menores en los transportistas con sede en Hawaii, Pensilvania, Delaware y Maryland, variación que no puede explicarse por el tráfico o las medidas de densidad de población. Desde un punto de vista estadístico, el problema es el extraordinario nivel de heterogeneidad en las mediciones que no se debe a las características de las empresas, los conductores y las condiciones de las carreteras, sino a la aplicación de los instrumentos de medición por parte de los recolectores de datos. Los sesgos inyectados en la etapa de implementación impiden que los indicadores BÁSICOS evalúen lo que pretenden evaluar.<sup>49</sup>

Comparar los 13 transportistas mexicanos que completaron el Programa Piloto en el que dos transportistas fueron responsables del 90% de los cruces fronterizos y el 80% de las inspecciones, con más de 500,000 transportistas estadounidenses con millones de inspecciones en los 48 estados contiguos es estadísticamente absurdo y carece de integridad científica básica. Luego, la FMCSA agravó el absurdo al utilizar transportistas domiciliados en los EE. UU. pero de propiedad mexicana, transportistas que no eran de larga distancia pero operaban dentro de la zona comercial y conductores que no formaban parte del programa piloto pero conducían camiones aprobados por el Programa Piloto, como parte de sus datos.

---

<sup>49</sup> James Gimpel, *Statistical Issues in the Safety Measurement and Inspection of Motor Carriers*, University of Maryland, pág. 2.

Además, se ha convertido en una práctica estándar de la FMCSA utilizar “el culto de la significancia estadística” para justificar y validar los hallazgos de la Agencia. Si bien nadie cuestiona el valor de la importancia matemática y su importancia en la investigación científica, se ha convertido en “...una desviación de los objetos apropiados del estudio científico. La significancia, reducida únicamente a su significado estrecho y estadístico –como en el “error estándar” observado “bajo” o “ $p < .05$ ”– tiene poco que ver con una noción defendible de inferencia científica, análisis de errores o toma de decisiones racional. Y, sin embargo, en su uso diario produce, sin control, una gran pérdida neta para la ciencia y la sociedad. Su ilógica arbitraria y mecánica, aunque actualmente sancionada por la ciencia y sus burocracias de reproducción, está provocando una pérdida de empleos, ganancias e incluso vidas.<sup>50</sup> En otras palabras, utilizar la significación estadística como medida para determinar si los datos de una investigación son válidos y confiables no es defendible al hacer inferencias científicas, análisis de errores o toma de decisiones racionales. La FMCSA ha intentado utilizar datos sesgados, datos incompletos y datos erróneos para justificar el Programa Piloto afirmando que no existe una diferencia estadística entre los transportistas mexicanos y los transportistas domiciliados en los Estados Unidos.

En conclusión , examinemos los hechos del Programa Piloto y la declaración hecha por la FMCSA con respecto a esos hallazgos:

#### **Hechos:**

##### **Informe inicial de la OIG del programa Piloto Mexicano (2011):**

1. La FMCSA no había iniciado planes específicos para controlar a conductores y camiones en la frontera.
2. La FMCSA no había establecido un sistema para verificar la elegibilidad del conductor y del vehículo.
3. La FMCSA no había emitido un plan de implementación ni adquirido dispositivos electrónicos de monitoreo.
4. La FMCSA no había realizado un programa piloto de capacitación para el personal de inspección en la frontera ni en los EE. UU.
5. FMCSA no tenía planes para realizar el 50% de todos los PASA in situ en México

##### **Auditoría provisional de la OIG (2012):**

1. Sólo 4 transportistas mexicanos en programa
2. Los mecanismos de supervisión de la FMCSA no cumplieron garantizar el pleno cumplimiento de los requisitos del Programa Piloto
3. El personal de la FMCSA no cumplió con los requisitos de dominio del idioma inglés
4. El personal de control de calidad de FMCSA aprobó dos de tres resultados PASA sin verificar que la prueba de la licencia de conducir estuviera completa

---

<sup>50</sup> Stephen T. Ziliak y Deirdre N. McCloskey, *The Cult of Statistical Significance*, Roosevelt University y University of Illinois-Chicago.



5. El auditor de PASA no pudo determinar si un transportista cumplió con las pruebas de drogas y alcohol
6. La FMCSA no revisó periódicamente los datos de monitoreo electrónico
7. FMCSA retrasó el desarrollo de un mecanismo para determinar el cabotaje

**Auditoría final de la OIG (2014):**

1. FMCSA no logró cumplir con el requisito de realizar el 50% de las PASA in situ en México
2. La FMCSA carecía de un número adecuado de transportistas domiciliados en México para producir resultados estadísticamente válidos.
3. No se pudo determinar con confianza que los participantes fueran representativos de transportistas domiciliados en México.
4. El tamaño de la muestra era demasiado pequeño para que nosotros (OIG) pudiéramos producir estimaciones estadísticamente confiables.
5. Los conductores que no pertenecen al programa piloto se incluyeron en el recuento total de inspecciones de la FMCSA
6. La FMCSA excluyó las inspecciones durante los primeros tres meses del período de registro de los transportistas.
7. El 90% de todos los cruces fronterizos fueron realizados por dos transportistas.
8. El 80% de todas las inspecciones se realizaron en dos transportistas.
9. Sólo el 17% de todas las millas se realizaron fuera de los estados fronterizos.

**Informe de la FMCSA al Congreso sobre la auditoría de la OIG:**

El informe de la OIG indica que la FMCSA gestionó adecuadamente el Programa Piloto.