



**OOIDA Foundation**

RESEARCH • SAFETY • ECONOMICS

**PAPEL BLANCO**  
**El caso contra la FMCSA**

**6/27/2014**



## Tabla de contenido

Introducción.....	2
Manipulación y falsificación de datos: programa de cumplimiento, seguridad y responsabilidad y ciencia de suposiciones.....	2
Tabla 1: Accidentes de camiones grandes, 2010-2013.....	4
Adhesión a programas fallidos.....	6
Gráfico 1: Conducción insegura BASIC en comparación con la tasa de accidentes por cada 100 PU ..	8
Gráfico 2: Cumplimiento de HOS BASIC en comparación con la tasa de accidentes por cada 100 PU	8
Gráfico 3: Mantenimiento de vehículos BÁSICO comparado con la tasa de accidentes por cada 100 PU .....	9
"Creemos" en la ciencia .....	10
Malas prácticas continuas.....	10
Manipulación continua de datos .....	11
Premios de subvenciones no competitivas.....	13
Sesgo de selección al elegir los mandatos del Congreso .....	15
Inicio del proyecto y cambio de mentalidad:.....	15
Precedente para desafiar a la FMCSA y sus estadísticas .....	17
Se necesita una nueva dirección para la FMCSA .....	20
Bibliografía .....	22

## Introducción

La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes [Federal Motor Carrier Safety Administration- FMCSA], que es una agencia gubernamental derivada de la Administración Federal de Carreteras, se convirtió en una administración separada el 1 de enero de 2000 con la promulgación de la Ley de Mejora de la Seguridad de Autotransportes de 1999.

Desde su salida de la Comisión de Comercio Interestatal [Interstate Commerce Commission- ICC], los críticos de la FMCSA han acusado a la Agencia de intentar destruir sistemáticamente al operador de pequeñas empresas a través de regulaciones y directrices, que parecen estar impulsadas por los grandes transportistas y proveedores. Desafortunadamente, la presión para reducir continuamente los accidentes y las muertes en las carreteras ha creado una infección sistémica dentro de la Agencia donde los empleados burocráticos del gobierno, sin experiencia en transporte, formulan políticas y supervisan la agenda de la Agencia. Independientemente de si se trata de un ataque sistemático a entidades pequeñas o de una enfermedad sistémica que infecta a la Agencia, los resultados son los mismos para los camioneros de pequeñas empresas que constituyen la gran mayoría de las flotas en las carreteras.

Es hora de que se lleve a cabo un examen realista de la FMCSA para detener el celoso autoengrandecimiento que obligará a la pequeña empresa de camiones grandes a cerrar el negocio. La Oficina de Responsabilidad Gubernamental [Government Accountability Office- GAO], o quizás el Inspector General [Inspector General- IG], debe realizar un análisis e informar sobre las siguientes prácticas de la FMCSA:

- Manipulación y falsificación de datos para justificar programas;
- Adherencia y expansión de programas fallidos o fallidos;
- Programas de subvenciones no competitivos otorgados para investigaciones con resultados preconcebidos; y
- Sesgo de selección al elegir los mandatos del Congreso para su implementación.

El siguiente documento técnico demostrará una serie de regulaciones, programas fallidos e iniciativas en las que la FMCSA ha utilizado las prácticas antes mencionadas para justificarlos. Además, se sugerirá una nueva dirección para la FMCSA basada en iniciativas exitosas de otras agencias gubernamentales involucradas en el transporte.

## **Manipulación y falsificación de datos: programa de cumplimiento, seguridad y responsabilidad y ciencia de suposiciones**

La misión principal de la FMCSA es reducir los accidentes, las lesiones y las muertes que involucran a camiones grandes y autobuses. La División de Investigación de FMCSA describe su misión de reducir la cantidad y la gravedad de los accidentes relacionados con vehículos de motor comerciales [Commercial Motor Vehicle- CMV] y mejorar la seguridad y eficiencia de las operaciones de CMV mediante:

1. Realizar estudios sistemáticos dirigidos a un descubrimiento, conocimiento o comprensión científicos más completos;
2. Adoptar, probar e implementar mejores prácticas y tecnologías innovadoras para conductores, transportistas, vehículos y carreteras; y
3. Al ampliar el conocimiento y la cartera de tecnologías e innovaciones implementables, la División de Investigación ayudará a la FMCSA a reducir los accidentes, las lesiones y las muertes y ofrecerá un programa que contribuya a un sistema de transporte comercial seguro.

La primera misión de la Agencia implica un estudio imparcial y sistemático dirigido a un descubrimiento, conocimiento o comprensión científicos más completos. Sin embargo, sólo necesitamos examinar algunos programas bajo la FMCSA para ver que los datos que se utilizan no se basan en un estudio sistemático, ni están dirigidos a un descubrimiento, conocimiento o comprensión científicos más completos, sino a la suposición de que el simple cumplimiento de las normas Las regulaciones reducirán los accidentes, las lesiones y las muertes que involucran a camiones grandes.

FMCSA ha apoyado recientemente el Programa de Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad [Compliance, Safety, and Accountability- CSA] como el programa definitorio para lograr su declaración de misión. Curiosamente, la Agencia contó con el apoyo inicial de la industria del transporte por carretera, incluida la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores [Owner-Operator Independent Drivers Association- OOIDA], al introducir un programa de seguridad que prometía mejorar la seguridad de los camiones grandes y autobuses y, en última instancia, reducir los accidentes. El argumento de que la tasa de reducción de accidentes se había desacelerado en los últimos años ayudó a promulgar el programa.<sup>1</sup> Así, se emprendió un nuevo programa titulado Análisis Integral de Seguridad 2010 (CSA 2010), predecesor del CSA, como modelo operativo que se suponía caracterizaría por lo siguiente:

- Un sistema de medición más completo;
- Una metodología propuesta para determinar la aptitud para la seguridad que se basa en datos de desempeño; y
- Un proceso de intervención integral diseñado para corregir de manera más eficiente y efectiva los problemas de seguridad.

Históricamente, ha habido una disminución en los accidentes de camiones grandes en los últimos años antes de 2010 y, de hecho, el Dr. Ralph Kraft de la Oficina de Análisis, Investigación y Tecnología de la FMCSA, señaló que los accidentes de camiones grandes y las muertes disminuyeron dramáticamente en 2008. 2009. Una de las principales razones dadas para la reducción fue el aumento de los esfuerzos de aplicación y divulgación por parte de la FMCSA. <sup>2</sup>Si bien la Agencia a menudo se ha atribuido el mérito de la disminución en el número de accidentes y muertes, desde la introducción de la CSA, el número de muertes de camiones grandes ha aumentado cada año entre 2010 y 2013, revirtiendo la disminución constante de los últimos años. En 2013, la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en

<sup>1</sup> Sitio web de la FMCSA, 2010.

<sup>2</sup> Ralph Craft, 2009: *Historic Truck Crash Declines*, Analysis Division FMCSA (2010).

Carreteras [National Highway Traffic Safety Administration- NHTSA] informó que las muertes en accidentes que involucraban camiones grandes habían aumentado un 2 por ciento entre 2010 y 2011, mientras que los accidentes con lesiones habían aumentado un 10 por ciento. <sup>3</sup>Es importante señalar que la NHTSA también indicó menos millas recorridas por vehículos durante este período.

**Tabla 1: Accidentes de camiones grandes, 2010-2013**

Año	Accidentes fatales	Accidentes con lesiones	PDO se bloquea
2010	3.271	56.000	207.000
2011	3.365	60.000	210.000
2012	3.486	73.000	241.000
2013	3.554	69.000	254.000

Fuente: *Datos sobre accidentes de camiones grandes y autobuses de la FMCSA 2013*

La FMCSA aún tiene que demostrar que CSA cumplirá con la misión declarada de la Agencia de reducir los accidentes y las muertes que involucran camiones grandes. La metodología operativa para CSA 2010 fue obtener suficientes datos sobre los transportistas a través de inspecciones en carretera para poder crear un perfil basado en el "desempeño" de un transportista en siete categorías, llamadas Categorías de Análisis de Comportamiento y Mejora de la Seguridad [Behavioral Analysis and Safety Improvement Categories- BASIC]. Además, la CSA 2010 fue diseñada para identificar los transportistas que necesitaban mayor atención regulatoria. Los siete BÁSICOS eran originalmente:

- Conducción insegura
- Fatiga (horas de servicio)
- aptitud del conductor
- Sustancias Controladas y Alcohol
- Mantenimiento de vehículos
- Relacionados con la carga
- Historial de accidentes

CSA dio la impresión de un enfoque lógico para combatir y cumplir la misión de reducir los accidentes de camiones grandes y las muertes, entonces, ¿qué salió mal? Después de dedicar una cantidad incalculable de horas a la investigación y millones de dólares en estadísticas, la FMCSA ignoró sus propios datos y volvió a apoyarse en la aplicación de las regulaciones para garantizar el cumplimiento.

La metodología y las fórmulas de la FMCSA han sido criticadas por varios grupos de investigación creíbles, como la GAO y Wells Fargo Securities. Como se indicó anteriormente, los datos han demostrado que los accidentes y las muertes han aumentado en los últimos años. Estos hechos combinados deberían haber generado algunas señales de advertencia para que la FMCSA las considere. En cambio, la FMCSA se ha mantenido firme en su defensa de un programa que siguen creyendo que sólo necesita "algunos ajustes", mientras que al mismo tiempo aparentemente han ignorado o pasado por alto investigaciones relevantes sobre las *causas* de los accidentes.

<sup>3</sup> *Traffic Safety Facts: 2011 Data*, NHTSA (abril de 2013).

multitud de asociaciones e instituciones de investigación federales, estatales e independientes han examinado una gran cantidad de información y datos centrados en la *causa, no en la correlación, de los accidentes de camiones grandes*. FMCSA ha otorgado subvenciones a varios grupos para datos e investigación, incluidos los siguientes:

- El Instituto Americano de Investigación en Transporte [American Transportation Research Institute- ATRI], que ha realizado investigaciones recientes sobre accidentes de camiones grandes. ATRI ha publicado un informe titulado "Predicción de la participación en accidentes de camiones grandes" [Predicting Truck Crash Involvement], tanto en 2005 como en 2011.
- El Instituto de Investigación de la Universidad de Michigan [University of Michigan Research Institute- UMTRI] realizó un análisis posterior a la fatalidad de los factores que conducen a accidentes fatales.
- El Centro de Transporte Mid-America de la Universidad Estatal de Kansas publicó recientemente "Características y causas contribuyentes relacionadas con accidentes de camiones grandes (Fase I): accidentes fatales".<sup>4</sup>

Además, la Oficina de Análisis, Investigación y Tecnología de la FMCSA también ha aportado datos y conclusiones sobre la causa de los accidentes de camiones grandes de gran tamaño. De hecho, la FMCSA ha publicado una lista de los diez principales factores que conducen a accidentes mortales y ha invertido una gran cantidad de recursos en completar su propio estudio definitivo sobre accidentes de camiones grandes, llamado Estudio de causas de accidentes de camiones grandes [Large Truck Crash Causation Study- LTCCS]. La mayoría de estos informes comparten conclusiones y factores comunes sobre lo que aumenta el riesgo de accidentes y muertes que involucran camiones grandes.

Parece evidente que la FMCSA utilizaría esta amplia gama de datos para construir su Sistema de Gestión de Seguridad [Safety Management System- SMS] y poner un mayor énfasis en aquellos factores de riesgo que tienen más probabilidades de provocar accidentes. Sin embargo, demostraremos que este no ha sido el caso y cuestionaremos el propósito de la CSA y el sistema de puntuación y ponderación utilizado para evaluar a los transportistas.

Los diez factores principales que habitualmente se enumeran como factores que contribuyen a una mayor probabilidad de sufrir un accidente son:<sup>5</sup>

- No mantenerse en el carril adecuado (6,5%)
- Exceso de velocidad (incluye conducir demasiado rápido para las condiciones) (7,3%)
- Falta de atención (5,7%)
- No ceder el derecho de paso (3,5%)
- Incumplimiento de señales de tránsito (2,0%)
- Seguir incorrectamente (1,3%)

<sup>4</sup> Sunanda Dissanayake, *Characteristics and Contributory Causes Related to Large Truck Crashes (Phase 1) - Fatal Crashes*, Mid-America Transportation Center (junio de 2010).

<sup>5</sup> 2009: *Historic Truck Crash Declines*.

- Giro impropio (1,0%)
- Conducción errática o imprudente
- Sobrecorrección (1,8%)
- Somnoliento, dormido o fatigado (1,4%)

Para evaluar a los transportistas a través de la CSA, la FMCSA recopila información de las inspecciones en carretera para asignar una puntuación compuesta en las siete categorías, o BÁSICOS. Cada BÁSICO incluye varias infracciones diferentes, a cada una de las cuales se le prescribe una ponderación de gravedad. La acumulación de estas ponderaciones da como resultado una puntuación percentil para cada categoría. Curiosamente, ocho de los diez factores enumerados anteriormente están cubiertos en el BÁSICO de conducción insegura de la CSA. Dado que la investigación ha demostrado que estos factores contribuyen en mayor medida a un accidente, sería lógico suponer que las puntuaciones ponderadas para estos factores serían altas en comparación con otras infracciones.

la CSA ha prescrito una ponderación de gravedad de cinco (de un posible 10) por cada infracción de cambio de carril inadecuado, giros inadecuados demasiado cercanos y no ceder el paso. Mientras que, bajo las Horas de Servicio BÁSICO, que incluye 26 infracciones que representan menos del uno por ciento de los factores que contribuyen a un accidente, se han ponderado puntuaciones de siete o más (ha habido algunos cambios recientes en las ponderaciones). El objetivo de CSA es mejorar la seguridad y reducir los accidentes y las muertes, pero tal vez sería más apropiado cambiar el nombre de CSA [Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad] a “Cumplimiento del Cumplimiento de las Normas”.

CSA ignora el verdadero “desempeño” de un transportista cuando intenta dividir las medidas de seguridad de un transportista en BÁSICAS. Si bien puede ser cierto que cada BASIC individual dice algo sobre el soporte, no define el soporte porque las partes deben verse en términos de cómo funcionan como un todo.

## Adhesión a programas fallidos

Una de las principales críticas a la CSA ha seguido siendo la metodología y la ciencia detrás de ella. Wells Fargo Securities, que ha realizado varios estudios sobre el programa, ha declarado que “examinamos la correlación entre las puntuaciones BASIC y la incidencia de accidentes, que medimos en función del número de unidades tractoras y millones de millas recorridas. No encontramos ninguna correlación estadística significativa entre las puntuaciones BASIC y la incidencia de accidentes”.<sup>6</sup>

Para entender por qué la CSA no tiene correlación con el riesgo de accidentes, es importante comprender la composición de la industria del transporte por carretera, donde más del 80 por ciento de los más de un millón de transportistas se identifican como operaciones con tres o menos camiones

---

<sup>6</sup> Equity Research, *CSA: Another Look With Similar Conclusions*, Wells Fargo Securities (julio de 2012), pág. 2.

grandes. El Dr. James Gimpel, de la Universidad de Maryland, dijo: “Decir que la industria del transporte por carretera ha estado dominada por las pequeñas empresas es quedarse muy corto.”<sup>7</sup>

Un problema grave de CSA es la ley científica de los grandes números. La mayoría de los pequeños transportistas no han sido objeto de inspecciones, lo que ha creado una representación insuficiente de los pequeños transportistas y, al mismo tiempo, una sobrerrepresentación de los grandes transportistas. La ley de los grandes números indica que para que las puntuaciones percentiles de la CSA sean confiables, un transportista necesitaría más de 20 inspecciones. Esto es problemático para los pequeños transportistas y crea un sesgo de selección en la metodología.

Los grupos de investigación, incluida la Fundación OOIDA, han descubierto poca o ninguna correlación con el riesgo de accidentes y varios de los BÁSICOS. En 2014, la Fundación examinó y analizó datos disponibles públicamente sobre CSA, al tiempo que utilizó información MCS-150 como recurso complementario.

Como parte del análisis, la OOFI examinó las puntuaciones de CSA SMS de los grandes operadores que tenían instalados dispositivos de registro electrónico [Electronic Logging Devices- ELD] y limitadores de velocidad [Speed Limiters- SL], así como aquellos operadores que no tenían estos dispositivos instalados, que OOFI separó en dos cohortes (portadores de activos y no portadores de activos). OOFI revisó los siguientes datos para identificar la correlación entre flotas equipadas con ELD y velocidad limitada con mayor seguridad en el cumplimiento de HOS, infracciones por exceso de velocidad y choques en comparación con flotas sin ELD y sin velocidad limitada. Los datos examinados incluyeron:

- Porcentajes de Choques por cada 100 unidades tractoras [Power Units- PU]
- Porcentaje de Accidentes por cada 100 conductores
- Porcentaje de accidentes por cada 100 millones de millas recorridas por vehículos [Vehicle Miles Travelled- VMT]

En 2014, FMCSA actualizó la página web de CSA SMS para que los BÁSICOS aparezcan de izquierda a derecha según su correlación con el riesgo de accidentes. Las primeras cuatro categorías son conducción insegura, indicador de colisión, cumplimiento de HOS y mantenimiento del vehículo. El Crash Indicator BASIC no se hace público.

Al examinar los datos de la página web de CSA SMS, Unsafe Driving BASIC reveló que los transportistas sin activos tienen un mejor desempeño en seguridad, lo que también se confirma con la tasa de accidentes real. Por el contrario, los BASIC de cumplimiento de HOS y mantenimiento de vehículos indicaron que los portadores de activos tienen una calificación de seguridad más alta, pero aun así tienen una tasa de accidentes más alta. Los datos resaltan serias preocupaciones sobre la precisión de las puntuaciones de CSA SMS.

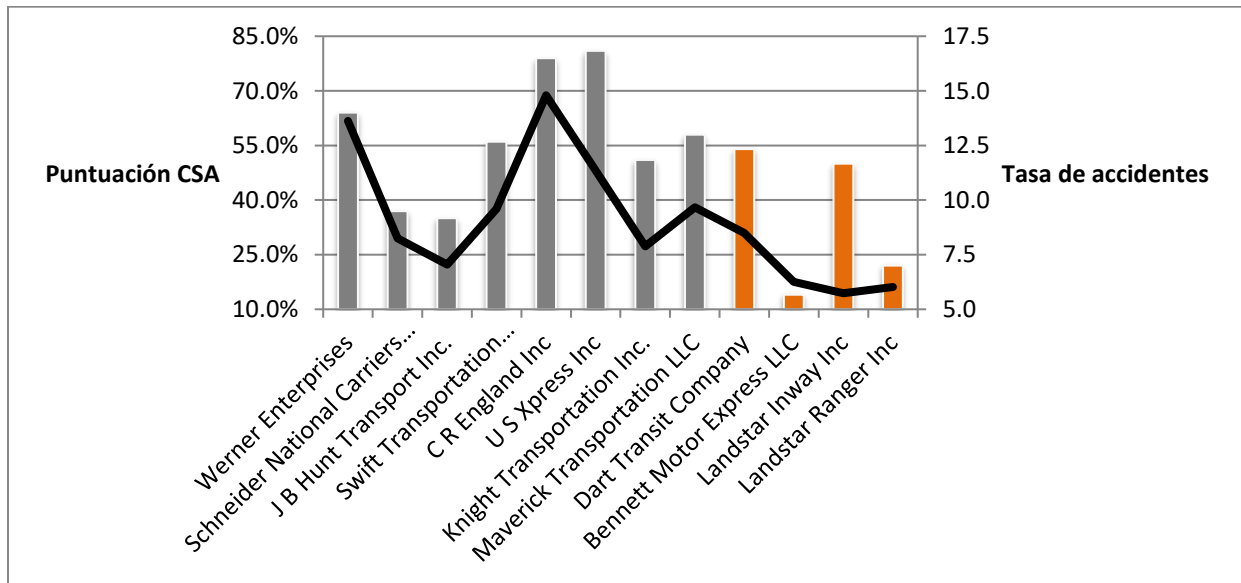
---

<sup>7</sup> James Gimpel, *Continuing Issues in the Carrier Safety Measurement System of the FMCSA: The Perspective of Small Carriers*, OOIDA (mayo de 2013), pág. 1.

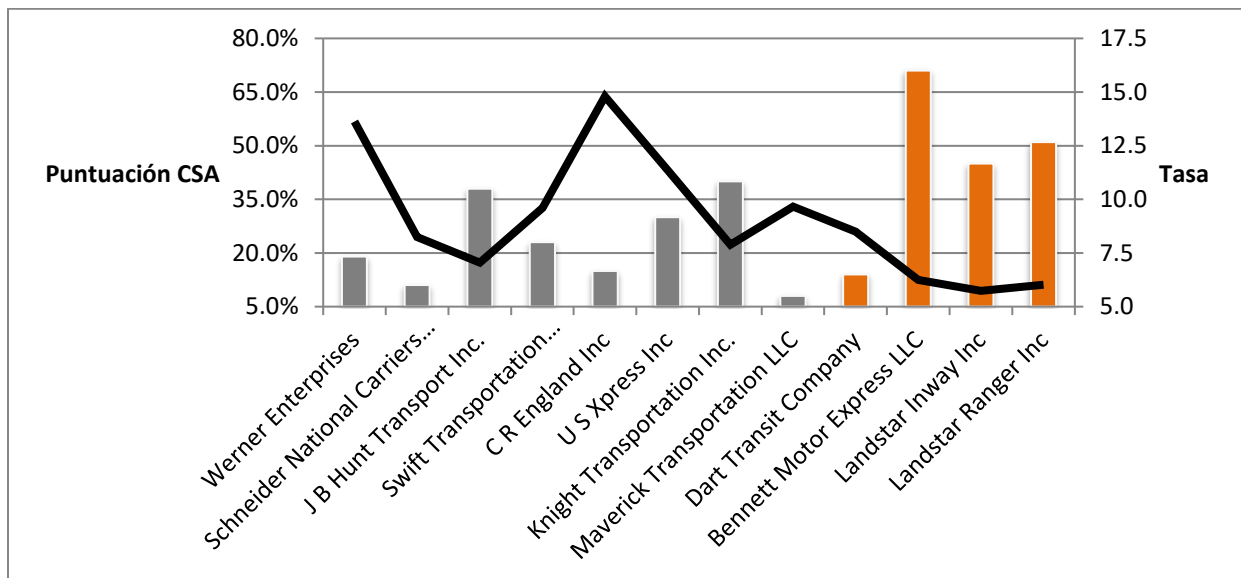


Los siguientes gráficos muestran la puntuación percentil de SMS de CSA para cada operador en comparación con la tasa de accidentes real por cada 100 PU. Para los gráficos, OOFI se centró en tres de los primeros cuatro BÁSICOS: conducción insegura, cumplimiento de HOS y mantenimiento de vehículos. El Crash Indicator BASIC no fue examinado porque, como se mencionó anteriormente, su puntuación no se hace pública.

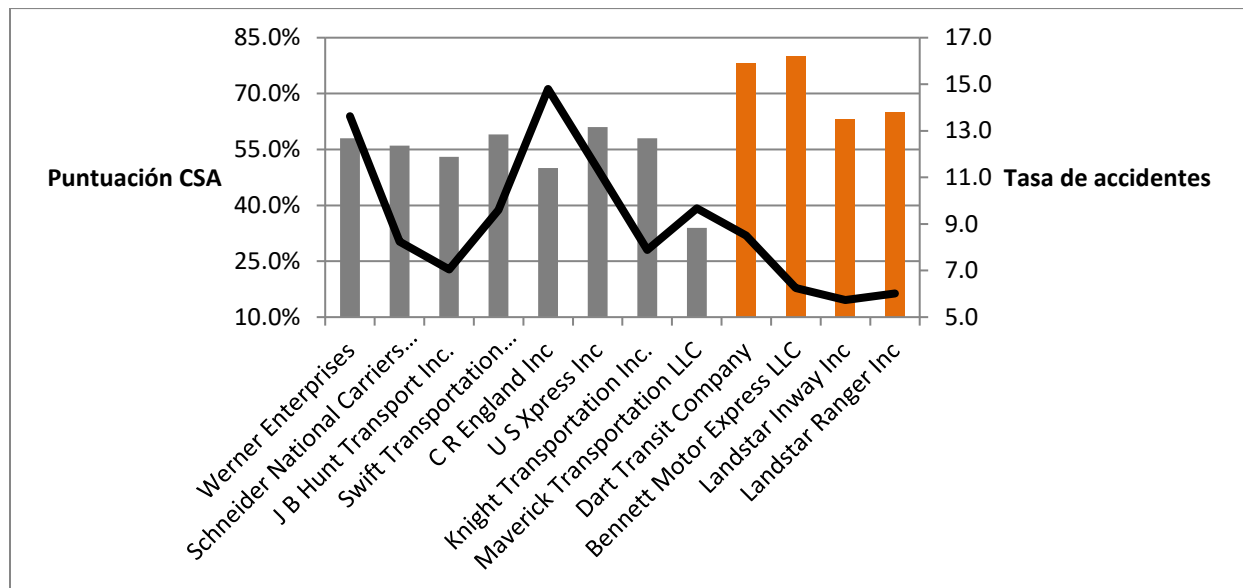
**Gráfico 1: Conducción insegura BASIC en comparación con la tasa de accidentes por cada 100 PU**



**Gráfico 2: Cumplimiento de HOS BASIC en comparación con la tasa de accidentes por cada 100 PU**



**Gráfico 3: Mantenimiento de vehículos BÁSICO comparado con la tasa de accidentes por cada 100 PU**



En reacción a las críticas de la CSA, la Agencia publicó una actualización en diciembre de 2012 titulada “Metodología del sistema de medición de la seguridad del transportista”, versión 3.0 (Volpe Center 2013). Sin embargo, si bien algunas de estas modificaciones fueron concesiones importantes a las preocupaciones de la industria de camiones grandes, ninguna ha solucionado los principales problemas con la metodología que los críticos de la industria han identificado.<sup>8</sup>

La FMCSA también ha recibido críticas por afirmar que la metodología de puntuación para CSA se desarrolló factorizando las violaciones de las regulaciones en puntuaciones ponderadas para una supuesta correlación directa con el riesgo de accidente. La Agencia afirmó haber consultado y trabajado con “expertos en la materia” para formular el SMS, pero la Agencia nunca ha identificado quiénes eran estos expertos. Según investigaciones posteriores realizadas por empresas externas, la FMCSA tuvo que admitir que muchas de las puntuaciones ponderadas y las infracciones no estaban directamente relacionadas con el riesgo de accidente.

Un informe publicado por ATRI en octubre de 2012, titulado “Cumplimiento, seguridad, responsabilidad: análisis de la relación de las puntuaciones con el riesgo de accidentes”, afirmó que la metodología de ponderación de gravedad de la FMCSA otorga demasiada importancia a las infracciones irrelevantes para la seguridad y muy poca a las infracciones críticas para la seguridad. violaciones.<sup>9</sup> También es importante señalar que la inclusión de accidentes que no son culpa del transportista en el CSMS es probablemente su mayor defecto y sigue siendo una de las principales preocupaciones de la industria. La declaración oficial de la FMCSA ha sido que están analizando el tema de los accidentes con culpa, pero que aún tienen que determinar un método para medir la culpa.

<sup>8</sup> *Ibidem*, pág. 2.

<sup>9</sup> Micah D. Lueck, *Compliance, Safety, Accountability: Analyzing the Relationship of Scores to Crash Risk*, American Transportation Research Institute (octubre de 2012), pág. viii.

## "Creemos" en la ciencia

Desafortunadamente, la práctica de la ciencia del "creemos" ha sido evidente en varios estudios e investigaciones de la FMCSA. La cuestión de la ciencia "creemos", la información desactualizada y la dependencia de la Agencia de su "juicio y conocimiento de la industria" se puede ver en un informe publicado por Edgeworth Economics, titulado "Revisión del análisis de impacto regulatorio de la FMCSA para el 2010- Regla de Horas de Servicio de 2011". El informe reveló la manipulación de datos realizada por la Agencia y afirmó que "muchos de los nuevos enfoques de la FMCSA se basan en errores de cálculo de los datos disponibles, el uso de información desactualizada o carecen por completo de respaldo de evidencia empírica. La FMCSA también comete una serie de errores en sus cálculos que sirven para exagerar aún más sus conclusiones.<sup>10</sup>"

La propuesta de la Agencia de 2010 incluía muchos cambios clave a las regulaciones HOS, como una restricción del tiempo de servicio diario a un máximo de 13 horas, una reducción del tiempo de conducción diario a un máximo de 10 horas y el requisito de que el "reinicio" El período incluye dos períodos consecutivos fuera de servicio de 12 am a 6 am. La FMCSA estimó que la propuesta generaría beneficios netos de 380 millones de dólares anuales. Sin embargo, la investigación de Edgeworth encontró que la FMCSA exageró los beneficios netos de la regla propuesta en aproximadamente \$700 millones al año. El informe determinó que la propuesta no generaría un beneficio neto, sino un costo neto de 320 millones de dólares anuales.<sup>11</sup>

## Malas prácticas continuas

La práctica de la Agencia de utilizar información obsoleta, suposiciones no comprobadas y errores de cálculo de datos es evidente en el intento de la FMCSA de justificar el mandato del registrador electrónico a bordo [Electronic On-board Recorder- EOBR]. Durante muchos años, la FMCSA ha impulsado la tecnología como catalizador para prevenir accidentes y muertes, incluso cuando esas tecnologías no tienen correlación con la seguridad. Los estudios publicados por la Fundación OOIDA y JP Morgan han utilizado los propios datos de la FMCSA para demostrar que más tecnología no se traduce en más seguridad.

Werner Enterprises fue uno de los primeros transportistas en utilizar la tecnología EOBR en sus camiones grandes para monitorear las regulaciones HOS de sus conductores. De hecho, FMCSA celebró un Memorando de Entendimiento [Memorandum of Understanding- MOU] con Werner Enterprises [Werner] en junio de 1998. Werner ideó su propio paquete de software en conjunto con Qualcomm, y fue el único transportista que celebró un MOU con la FMCSA para un programa de prueba.

El programa se volvería permanente después de 18 meses. Sin embargo, se tuvo que firmar un nuevo memorando de entendimiento con Werner porque el programa no tuvo ningún éxito. En el nuevo Memorando de Entendimiento con Werner se mencionaron las siguientes condiciones para mejoras:

<sup>10</sup> Edgeworth Economics, *Review of FMCSA's Regulatory Impact Analysis For the 2010-2011 Hours of Service Rule*, American Trucking Associations (febrero de 2011), pág. 2.

<sup>11</sup> *Ibidem*, pág. 1-3.

- Cuando el camión estaba parado, la EOBR registró el tiempo como fuera de servicio sin conducir.
- Los movimientos del camión de menos de 2 millas no se enumeraron como tiempo de conducción.
- Conducir a menos de 10 mph se mostró como no conducir fuera de servicio o no conducir en servicio.
- Los tiempos de carga y descarga a menudo figuraban como fuera de servicio o el conductor o el transportista podían manipularlos como fuera de servicio.
- Se descubrió que el sistema GPS estaba subestimando la cantidad de millas que recorrió el conductor.
- Werner también exigía a determinados conductores que condujeran camiones grandes de depósito en determinadas terminales, lo que no se contabilizaba como tiempo de conducción.

Obviamente, el principal programa piloto fracasó. Hasta que se haya llevado a cabo un programa piloto exitoso, o varios programas piloto exitosos, ¿por qué la FMCSA siquiera consideraría exigir EOBR en todos los CMV?

Como se mencionó anteriormente, la Fundación OOIDA realizó un análisis de grandes transportistas que tenían instalados sistemas de seguridad a bordo, como EOBR y limitadores de velocidad, con transportistas de tamaño similar que no tenían sistemas de seguridad instalados. El estudio encontró que, si bien Werner tenía una de las clasificaciones percentiles HOS BASIC más bajas, tenía el porcentaje más alto de choques por cada 100 unidades tractoras, al mismo tiempo que tenía el número promedio más bajo de millas entre choques. Además, JP Morgan publicó un informe titulado “Industria del transporte por carretera: análisis completo de las puntuaciones de la CSA”, que investigó las puntuaciones de seguridad de la CSA de 22 grandes transportistas de camiones grandes. En el estudio, Werner tenía una tasa de accidentes por conductor peor que la de 16 de las 22 compañías analizadas.

Sin dejarse intimidar por los datos, la FMCSA continúa afirmando que los EOBR/ELD y otras tecnologías a bordo tendrán un gran efecto en el desempeño de la seguridad.

### **Manipulación continua de datos**

La Fundación OOIDA ha manifestado serias preocupaciones sobre el mal uso o la manipulación de datos por parte de la FMCSA para que la Agencia abogue por una solución tecnológica para lograr su misión de cero muertes. En 2010, la FMCSA publicó un aviso de reglamentación propuesta [Notice of Proposed Rulemaking- NPRM] para exigir que los conductores de camiones grandes con violaciones habituales de las regulaciones HOS instalen EOBR en sus camiones grandes.

En el NPRM, la Fundación encontró un flagrante uso indebido de datos y una metodología no científica en la racionalización de la FMCSA para demostrar que los EOBR tenían beneficios de seguridad. La primera observación de esta práctica continua fue el uso por parte de la Agencia de información

obsoleta anterior a la regulación HOS de 2004. Es difícil validar las conclusiones de cualquier estudio con datos tan obsoletos, sin embargo, la Agencia lo ha hecho en su búsqueda de un mandato de la EOBR.

Además de la información desactualizada, la FMCSA ha modificado los datos sobre la fatiga para adaptarlos mejor a su propósito. En el análisis de impacto regulatorio [Regulatory Impact Analysis- RIA] de la Agencia para el NPRM, la FMCSA declaró que la fatiga es un factor en el 13 por ciento de los accidentes. Sin embargo, es importante señalar que la Agencia revisó el porcentaje real de accidentes relacionados con la fatiga porque “el 7% limitó los beneficios de seguridad alcanzables de cualquier cambio en las reglas HOS o una mejor aplicación de esas reglas.”<sup>12</sup> En otras palabras, el hecho de que el 7 por ciento de los accidentes estuvieran relacionados con la fatiga no cumplía con los criterios de la FMCSA, por lo que elevaron el porcentaje de fatiga al 13 por ciento. La Agencia intentó justificar la modificación diciendo que se basaba en datos del LTCCS y comentarios públicos, pero el LTCCS mostró que sólo el 2 por ciento de los conductores de camiones grandes se consideraba fatigado en el momento del accidente.

Además, cabe señalar que la FMCSA declaró claramente: “El LTCCS es esencialmente un estudio para evitar colisiones o prevenir accidentes”, y no es un estudio de causalidad. De hecho, la causa nunca fue asignada. Otra cita de la FMCSA sobre el LTCCS decía: “Es probable que las variables sensibles, como si el conductor del camión violó o no las reglas de Horas de servicio [Hours-of-Service- HOS] de la FMCSA, sean incompletas y altamente sesgadas”.

Después de utilizar datos obsoletos y alterar porcentajes para justificar la reglamentación, la FMCSA también declaró: "Hay poca investigación sobre la eficacia de las EOBR para reducir los accidentes y las infracciones de HOS". De hecho, los estudios realizados por Cambridge Systematics, Inc. a solicitud de la FMCSA concluyeron:

- No ha habido mejoras documentadas en el cumplimiento o la seguridad en los transportistas que utilizan EOBR.
- “Incluso la tecnología a bordo más efectiva no permitirá a los reguladores determinar cómo se han comportado los conductores mientras estaban fuera de servicio y/o en servicio, sin conducir. La mayoría de los dispositivos a bordo no fueron desarrollados para brindar esta funcionalidad; sin embargo, esto es fundamental porque las investigaciones sugieren que la cantidad y/o calidad del sueño que duermen los conductores mientras están fuera de servicio es un factor de seguridad clave”.

Además, aunque la FMCSA estimó que la fatiga del conductor ocurre en el 13 por ciento de los accidentes, la Agencia no pudo establecer cómo los EOBR aliviarían o detendrían la fatiga. De hecho, la FMCSA admitió que las EOBR solo podrían eliminar el 1,5 por ciento del total de accidentes al eliminar todos los accidentes que ocurren durante horarios de conducción ilegal. Sin embargo, el LTCCS mostró que sólo el 2 por ciento de los accidentes ocurren después de 10 horas de conducción, y los datos de

---

<sup>12</sup> FMCSA Analysis Division, *Electronic On-Board Recorders and Hours-of-Service Supporting Documents Preliminary Regulatory Evaluation*, Federal Motor Carrier Safety Administration (2011), pág. 54.

inspección en carretera indicaron que sólo el 0,9 por ciento de todas las infracciones en 2009 fueron por conducir más de las 11 horas permitidas.

Para determinar la efectividad del NPRM, la FMCSA optó por utilizar datos tomados de transportistas a quienes se les había requerido usar EOBR debido a sus continuas violaciones de HOS, creando así un sesgo que sesgó la verdadera efectividad de la tecnología. La FMCSA manipuló aún más sus conclusiones al ajustarlas por violaciones de “forma y manera”. La RIA declaró: “La Agencia no está segura sobre el grado en que las violaciones de “forma y manera” son el resultado de una simple negligencia o enmascaran otras violaciones de los límites de tiempo, pero cree que la última razón es lo suficientemente prevalente como para justificar su ajuste de la estimación de la efectividad de la EOBR. ligeramente hacia arriba.”<sup>13</sup> Por lo tanto, la Agencia cambió la efectividad general de las EOBR del 34 por ciento al 40 por ciento cuando se agregaron violaciones de “forma y manera”. Es importante señalar que un aumento del 6 por ciento no se considera insignificante en términos de investigación científica.

La Agencia ha declarado anteriormente que el Sistema de Informes de Análisis de Fatalidades [Fatality Analysis Reporting System- FARS] es la mejor fuente de datos sobre accidentes fatales. Sin embargo, la FMCSA no se ha dado cuenta de que, según FARS, sólo el 1,4 por ciento de las muertes en accidentes de camiones grandes están relacionadas con la fatiga. Además, el Archivo de Accidentes del Sistema de Información de Gestión de Autotransportes [Motor Carrier Management Information System- MCMIS] ha demostrado que sólo el 1,3 por ciento de todos los accidentes de camiones grandes estaban relacionados con la fatiga.

Independientemente de los hechos presentados a la FMCSA, la Agencia ha elegido la información que mejor respalda su mandato. En lugar de analizar sus estudios, la FMCSA recurrió a una investigación realizada por el Dr. Richard Hanowski titulada "El impacto de las operaciones de transporte local/de corta distancia en la fatiga del conductor". En el estudio, se determinó que la fatiga era un factor contribuyente en el 20,8 por ciento de los accidentes en los que se consideraba que el conductor tenía la culpa por falta de atención, no por fatiga.

Además, la FMCSA obtuvo informes de accidentes policiales [Police Accident Reports- PAR] para una parte de sus datos en el NPRM. Sin embargo, la Agencia también “creía” que los PAR estaban subestimando en lugar de sobreestimando la participación de la fatiga en accidentes de camiones grandes; por lo tanto, la Agencia aumentó el número asignando parte de los accidentes por falta de atención del conductor como relacionados con la fatiga.

### **Premios de subvenciones no competitivas**

Desafortunadamente, parece que casi todas las subvenciones otorgadas por la FMCSA no han sido competitivas. Ciertamente, la ventaja que tiene la FMCSA al distribuir los fondos asignados a la Agencia para fines de investigación es un poderoso incentivo para las organizaciones de investigación, lo que puede resultar problemático.

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, pág. 58.

Para ver un ejemplo que ilustra el problema de las subvenciones no competitivas, podemos examinar la publicación en el Registro Federal para obtener comentarios sobre la nueva "Solicitud de recopilación de información de las agencias: encuesta de conductores y transportistas relacionada con los registradores electrónicos a bordo (EOBR) y el acoso potencial derivado del uso de EOBR" [Information Collection Request: Driver and Carrier Survey Related to Electronic On-Board Recorders (EOBRs) and Potential Harassment Deriving from EOBR Use]. La FMCSA declaró en la Solicitud de recopilación de información [Information Collection Request- ICR], "El propósito de esta orden de tarea es obtener servicios de apoyo a la investigación *en apoyo* de la regla del registrador electrónico a bordo (EOBR) de la Administración Federal de Autotransportes [énfasis agregado]".

Desde el punto de vista de una empresa de consultoría de investigación que depende de la financiación de agencias como la FMCSA, es evidente que dicha empresa está incentivada a encontrar datos que respalden la conclusión predeterminada de la FMCSA. La organización elegida para liderar el equipo de encuesta para el ICR antes mencionado era en realidad un profesor universitario. Sin embargo, ha trabajado casi exclusivamente con Schneider National, una importante aerolínea que impulsa el mandato de la EOBR.

Se pueden encontrar más pruebas de las subvenciones no competitivas de la Agencia consultando MainWay Services, dirigida por Gene Bergoffen, ex director del Private Truck Council y que ha dependido en gran medida de la financiación gubernamental. Se han concedido numerosas subvenciones a MainWay, quien a su vez a menudo contrata a ATRI, que está financiada por grandes transportistas y está influenciada por su agenda.

Cuando la FMCSA presionó para que se investigara un posible mandato sobre limitadores de velocidad para vehículos motorizados comerciales en 2010, la Agencia recurrió a MainWay Services. Sin embargo, los resultados del estudio sobre el limitador de velocidad no satisficieron a la FMCSA. De hecho, en la conclusión del estudio decía:

"Sin embargo, debido a las limitaciones y la calidad de los datos, el equipo de investigación no pudo atribuir definitivamente el efecto a la presencia de un SL activo. Varios factores de confusión distorsionaron los verdaderos beneficios de seguridad de los SL. Aunque el conjunto de datos proporcionado por los transportistas fue limitado y los análisis se vieron confundidos por varias variables que impidieron al equipo de investigación atribuir los beneficios de seguridad a los SL, el beneficio de seguridad (según la tasa de accidentes relevantes para los SL) fue tan sólido que algo fue responsable de la diferencia entre las cohortes SL y no SL"

El resultado no fue el que quería la FMCSA, por lo tanto, MainWay publicó un segundo borrador final en 2012 utilizando *exactamente los mismos datos*, pero con cierta manipulación en el estudio, la conclusión se cambió para decir:

"Los resultados de los análisis indicaron un beneficio de seguridad fuerte y positivo para los SL".

La Fundación no ha encontrado ningún proceso de licitación competitivo para obtener financiación de la FMCSA, mientras que la Agencia normalmente otorga premios a MainWay, Ron Knippling, el Centro Nacional de Sistemas de Transporte John A. Volpe o el Instituto de Transporte Virginia Tech.

### **Sesgo de selección al elegir los mandatos del Congreso**

El Congreso ha ordenado a la FMCSA en varias ocasiones que implemente un programa de capacitación de conductores comerciales, pero la Agencia ha ignorado en gran medida esos mandatos. Uno de los principales argumentos que se oponen a los requisitos obligatorios es el hecho de que ha habido poca o ninguna investigación que indique que una formación específica de los conductores reduce el riesgo de accidentes. Por supuesto, esto es un callejón sin salida porque no existen requisitos específicos para la capacitación de la Licencia de conducir certificada [Certified Driver License- CDL]. Por tanto, ninguna investigación puede estudiar a los conductores que hayan recibido formación.

Es hora de iniciar un nuevo enfoque en la formación de conductores como método para reducir el riesgo de accidentes. Si bien la Fundación está segura de que la capacitación de conductores de nivel básico no reemplazará la orientación de aplicación reactiva de la CSA, puede proporcionar un enfoque mejor y más educado que el que existe actualmente.

### **Inicio del proyecto y cambio de mentalidad:**

La FMCSA debería utilizar su programa de investigación que utiliza datos de la FMCSA, NHTSA y TIFA sobre accidentes y las principales causas de los eventos iniciales que conducen a un accidente, para desarrollar un programa educativo que se utilizará para crear un plan de estudios estandarizado de calificación para conductores comerciales. Además, la FMCSA necesita interactuar con conductores reales, que tengan dos millones o más de millas en conducción segura, y no con “expertos en la materia”.

Según las encuestas de la OOIDA entre sus miembros, el propietario-operador promedio tiene más de 20 años de experiencia de manejo, y menos del 1 por ciento de ellos alguna vez ha estado involucrado en un accidente reportable al Departamento de Transporte [Department of Transportation- DOT]. Puede que no sean “expertos en la materia”, pero son conductores expertos. Además, es imperativo que la FMCSA no recurra a gerentes y directores ejecutivos de seguridad que tal vez nunca hayan conducido un camión, en lugar de recurrir a los conductores. La Agencia debe considerar lo siguiente:

- Viaje junto con conductores que han demostrado habilidades de conducción segura durante millones de millas y escuche, observe y registre.
- Busque las habilidades de conducción positivas que hayan desarrollado y concéntrese en las acciones positivas de los buenos conductores.
- Vuelva a examinar las cintas de los conductores donde la Agencia buscó fatiga, accidentes, etc., y registre las buenas acciones de los conductores que les ayudaron a evitar un accidente.



- Acentuar los rasgos positivos de los buenos conductores y desarrollar mejores prácticas. Las mejores prácticas no se basan en lo que no se debe hacer, sino en lo que es seguro y prudente hacer.
- Comprenda que para desarrollar buenos conductores, queremos enfatizar los buenos hábitos y habilidades de conducción y, una vez más, enseñar lo positivo.
- No recurra automáticamente a la tecnología para intentar mitigar las malas habilidades de conducción, sino más bien busque qué contramedidas preventivas utilizan los conductores seguros y cómo esas contramedidas podrían incorporarse en un programa de habilidades para conductores principiantes que buscan su licencia CDL.
- En lugar de desarrollar una cartera de tecnologías diseñadas para mitigar los efectos de los conductores mal capacitados, sea proactivo y desarrolle un plan de estudios requerido que enfatice las contramedidas aprendidas de los conductores seguros.
- La FMCSA debería examinar la metodología del Manual de seguridad en las carreteras [Highway Safety Manual- HSM] de la Junta de Investigación del Transporte, que implicó comprender los factores que contribuyen a los choques en la ubicación, corredor o sistema. Además, el HSM se centró en la seguridad vial, pero reconoció la importancia del vehículo, de los factores humanos y de las intervenciones de la educación, la aplicación de la ley y los servicios médicos de emergencia.

La FMCSA gasta una cantidad considerable de dinero, que se canaliza a través de diversos programas y organizaciones de investigación, para recopilar datos y analizar los resultados. Es importante señalar que muchas de estas organizaciones gozan de gran prestigio y ofrecen análisis excepcionales. Además, FMCSA cuenta con su propio departamento interno de Análisis, Investigación y Tecnología. Sin embargo, al visitar el sitio web de la FMCSA, los problemas se hacen evidentes. La División de Investigación de FMCSA describe su misión de reducir la cantidad y la gravedad de los accidentes relacionados con los CMV y mejorar la seguridad y eficiencia de las operaciones de CMV mediante:

1. Realizar estudios sistemáticos dirigidos a un descubrimiento, conocimiento o comprensión científicos más completos.
2. Adoptar, probar e implementar mejores prácticas y tecnologías innovadoras para conductores, transportistas, vehículos y en carretera.
3. Al ampliar el conocimiento y la cartera de tecnologías e innovaciones implementables, la División de Investigación ayudará a la FMCSA a reducir los accidentes, las lesiones y las muertes y ofrecerá un programa que contribuya a un sistema de transporte comercial seguro.

La declaración de misión de la Agencia es amplia, vaga y no tiene fundamento práctico. En lugar de implementar contramedidas al riesgo de accidentes, la FMCSA está buscando un "descubrimiento,

conocimiento o comprensión científico más completo". Sin embargo, cabe señalar que la FMCSA, en su respuesta a los tribunales sobre la investigación del posible acoso a los conductores que utilizan EOBR, redactó la encuesta y la investigación de tal manera que influyera en el grupo de investigación autorizado para avanzar en una dirección particular. No se trata de un "descubrimiento científico más completo", sino de su propia forma de coerción para apoyar la agenda predeterminada de la FMCSA. El título de la encuesta sobre acoso de la EOBR, como se mencionó anteriormente, es "Investigación de la encuesta para respaldar las revisiones de la regla del registrador electrónico a bordo (EOBR) de la agencia".

En lugar de buscar mejores prácticas y tecnologías **innovadoras** para conductores, transportistas y vehículos en la carretera, la Agencia debería analizar los comportamientos de conducción de buenos conductores que han recorrido millones de millas sin sufrir un accidente. De hecho, el propietario-operador promedio tiene dos millones de millas a lo largo de su carrera sin ningún accidente reportable. <sup>14</sup>En lugar de reinventar la rueda, la Agencia debería aprovechar lo que ya está disponible y luego ampliar las tecnologías y las mejores prácticas basadas en buenos impulsores. En lugar de "ampliar el conocimiento y la cartera de tecnologías e innovaciones implementables", la FMCSA necesita examinar su propia riqueza de datos para encontrar contramedidas que puedan o no depender de una "cartera de tecnologías implementables".

Por ejemplo, la propia investigación de la FMCSA muestra que entre el 70% y el 80% o más de todos los accidentes implican errores del conductor e incluso profundizan en errores específicos, pero en lugar de buscar contramedidas preventivas para esos errores, recurren a la tecnología para resolver los problemas. Si los errores humanos son el problema en el 70-80% de los accidentes, entonces es necesario tomar contramedidas para esos errores de los conductores. En lugar de buscar contramedidas a los errores de cambio de carril, que tiene el mayor porcentaje de muertes atribuidas a los conductores (12%), la FMCSA se centra en los EOBR para eliminar a los conductores somnolientos, dormidos, somnolientos y/o fatigados (2%). "Las herramientas no crean el futuro de la seguridad vial; los profesionales capacitados sí lo crean. <sup>15</sup>"

## Precedente para desafiar a la FMCSA y sus estadísticas

Existe un precedente en el desafío a la FMCSA, ya que esto se hizo en 2004 cuando el Representante Tom Petri de Wisconsin solicitó que el Inspector General del DOT auditara el Sistema de Medición del Estado de Seguridad de Autotransportes [SafeStat] de la FMCSA. El Inspector General eligió el Laboratorio Nacional Oak Ridge para realizar la auditoría y la investigación.

La historia de SafeStat es similar a la de CSA y demuestra además que FMCSA se niega a reconocer sus deficiencias y continúa utilizando metodología y terceros que les darán las respuestas que han predeterminado que son correctas.

<sup>14</sup> *Owner-Operator Member Profile Survey 2012*, OOIDA Foundation DISPONIBLE: <http://www.oida.com/OOIDA%20Foundation/RecentResearch/OOIDP.asp>

<sup>15</sup> Ezra Hauer, *Creating Our Safety Future*, TR News, Departamento de Ingeniería Civil, Universidad de Toronto.

SafeStat fue desarrollado por el Centro Nacional de Sistemas de Transporte Volpe a mediados de la década de 1990 para medir la aptitud de seguridad relativa de los operadores de vehículos motorizados comerciales y para guiar el despliegue de recursos para centrarse en los transportistas que representan el mayor riesgo para la seguridad. SafeStat combinó información sobre accidentes, inspecciones en carretera, infracciones de tránsito y revisiones de cumplimiento de los datos de los 30 meses anteriores para producir una puntuación general de SafeStat para los transportistas con suficientes datos de seguridad.<sup>16</sup>

Volpe actualizó su evaluación en 1998 y confirmó que el sistema SafeStat identificó exitosamente a los transportistas de alto riesgo. Según el estudio de Volpe, los transportistas que fueron inicialmente identificados como en riesgo por SafeStat, experimentaron una tasa de accidentes 112% mayor en el período de seguimiento cuando se los tomó como grupo, que los transportistas no identificados como "en riesgo". Sin embargo, el estudio del Laboratorio Nacional de Oak Ridge, utilizando los mismos datos, mostró que el 90% de los transportistas identificados como "en riesgo" por el algoritmo Volpe SafeStat no tenían un alto riesgo de accidente en el período de seguimiento.<sup>17</sup>

Oak Ridge hizo el siguiente comentario sobre la metodología de Volpe: “Los modelos estadísticos se pueden utilizar para seleccionar coeficientes (ponderaciones) para varias medidas basadas en la relación con el riesgo de colisión en los datos históricos. Este enfoque **reemplazar el juicio de expertos** con métodos estadísticos objetivos” (énfasis añadido).<sup>18</sup> Recuerde que la FMCSA utilizó “expertos en la materia” para determinar la ponderación de las infracciones y las categorías de infracciones.

El estudio de Oak Ridge encontró los siguientes problemas con la evaluación SafeStat de Volpe:

1. La evaluación de Oak Ridge mostró que el 90% de los transportistas identificados como “en riesgo” por el algoritmo Volpe SafeStat no tenían un alto riesgo de accidente en el período de seguimiento.
2. Afirman que el algoritmo SafeStat es aproximadamente dos veces más eficaz que la selección aleatoria para identificar transportistas de alto riesgo.
3. Oak Ridge concluyó que el algoritmo Volpe SafeStat no aborda adecuadamente la variabilidad inherente en las puntuaciones al identificar a los portadores de alto riesgo.
4. Los transportistas pequeños son estadísticamente más variables y, por lo tanto, tienden a tener tasas de accidentes más altas y más bajas simplemente debido a una variación aleatoria.
5. Las grandes compañías aéreas representan un mayor potencial para reducir la frecuencia de los accidentes.

Una de las sugerencias de Oak Ridge fue que si se desea continuar la difusión pública de los resultados de SafeStat, los datos deben cumplir estándares más altos de integridad, precisión y puntualidad. La industria del transporte por carretera también ha abogado por que las puntuaciones de la CSA se

<sup>16</sup> Ken Campbell et al., *Review of the Motor Carrier Safety Status Measurement System (SafeStat)*, Center for Transportation Analysis Oak Ridge National Laboratory (octubre de 2004).

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

utilicen internamente y no se compartan con el público, al menos hasta que se hagan todos los “ajustes”.

Otras críticas a Volpe y SafeStat fueron: “Sin embargo, como resultado de las debilidades en los datos reportados por los estados, las clasificaciones de SafeStat están sesgadas geográficamente en contra de los operadores que operan en estados que proporcionan datos más completos, mientras que las debilidades en los datos proporcionados por los operadores puede producir errores en los cálculos de SafeStat y hacer que se pasen por alto a los transportistas de alto riesgo”. La Fundación comparte esta misma crítica hacia CSA. Hay ciertos estados que tienen diferentes objetivos, por ejemplo, un conductor de camión en un estado de causa probable podría tener más probabilidades de sufrir una infracción por exceso de velocidad. Nuevamente, según la auditoría, “debido a que los datos de seguridad de los transportistas y las clasificaciones de los modelos se divulgan públicamente, se debe cumplir con un estándar de calidad más alto para garantizar la equidad con los transportistas que pueden perder negocios o quedar en desventaja competitiva debido a SafeStat inexacto. resultados. La FMCSA deberá demostrar mejoras oportunas si quiere continuar divulgando públicamente los resultados de los operadores en todas las categorías de SafeStat”.<sup>19</sup>

En lugar de realizar mejoras a SafeStat, la FMCSA dio a conocer CSA 2010, que tiene los mismos problemas recurrentes, y en lugar de aprender de los errores de SafeStat, la Agencia alentó a los transportistas y corredores a examinar los datos erróneos al tomar decisiones sobre los transportistas.

Curiosamente, Volpe hizo una evaluación años después que incluía algunos de los datos faltantes anteriores, al tiempo que corregía algunas de las estadísticas y hallazgos de su estudio original. Esta evaluación y posterior corrección estuvo relacionada con las Revisiones de Cumplimiento [Compliance Reviews- CR] realizadas en 2001 y 2002 por el Centro Volpe.

Uno de sus hallazgos fue bastante revelador. El análisis examinó la relación entre el cambio en la tasa de accidentes después de una CR y el tamaño del transportista. La tasa promedio de accidentes antes de la CR estaba inversamente relacionada con el tamaño del transportista. En otras palabras, a medida que aumentaba el tamaño de los transportistas, la tasa promedio de accidentes antes de la CR disminuía. Los transportistas más pequeños (20 unidades tractoras o menos) tuvieron la mayor reducción en las tasas promedio de accidentes, así como el mayor número de accidentes estimados evitados como resultado de la RC. Entonces, ¿por qué la intensidad de una auditoría de seguridad cuando la auditoría de seguridad para todos los propósitos intensos es una RC y la estadística posterior a la RC para los pequeños transportistas es muy positiva? Fue el estudio de Oak Ridge el que esencialmente obligó a la FMCSA a incluir una declaración de precaución sobre el uso de los datos SafeStat y la eliminación del área de evaluación de seguridad de accidentes y la puntuación general de SafeStat.

OOIDA mencionó este estudio en sus comentarios sobre la propuesta de que todos los nuevos propietarios-operadores se sometieran a una Auditoría de Cumplimiento de Seguridad dentro de los primeros 18 meses de operación (ahora 12 meses). La investigación anterior de Volpe indicó que los

---

<sup>19</sup> Ibidem.

transportistas nuevos tenían muchas más probabilidades de sufrir un accidente que los transportistas más grandes y antiguos. Nuevamente, la evidencia no respalda esto, pero la FMCSA utilizó la misma metodología defectuosa para continuar exigiendo auditorías de seguridad para los nuevos transportistas. Desafortunadamente, como gran parte de la investigación de la FMCSA, el daño ya está hecho y a menudo se cita como si todavía fuera relevante.

OOIDA cree firmemente que es necesario desafiar a la FMCSA y evaluar sus algoritmos. Como mínimo, la ciencia falsa del “creemos” y del “estimamos” debería salir a la luz para su revisión. Además, a OOIDA todavía le gustaría saber quiénes fueron estos “expertos en la materia” que determinaron las ponderaciones de la CSA y las categorías de infracción.

## Se necesita una nueva dirección para la FMCSA

Examinemos ahora la misión de otra agencia de seguridad, la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras [National Highway Traffic Safety Administration- NHTSA], que es “salvar vidas, prevenir lesiones y reducir los costos económicos debidos a los accidentes de tránsito”. Al determinar las prioridades de la agencia, la NHTSA consideró varias perspectivas:

- Tipo de vehículo
- Resistencia al choque: qué parte del vehículo fue golpeada primero
- Prevención de accidentes: colisión trasera; cambio de carril, etc.
- Tipo de accidente: ¿qué impactó el vehículo?
- Región del cuerpo lesionada y costos sociales.

Además, la NHTSA tiene programas y proyectos prioritarios en cuatro categorías distintas:

1. El tamaño de la población objetivo;
2. La eficacia de las contramedidas y su potencial para salvar vidas;
3. La disponibilidad y viabilidad de estas contramedidas; y
4. La posibilidad de que en el futuro se puedan desarrollar contramedidas que puedan ser razonablemente efectivas contra una gran población objetivo.

Tenga en cuenta la mención de contramedidas en lugar de regulaciones, violaciones o tecnología. Si bien la NHTSA puede recomendar tecnología, su primera consideración son las contramedidas que estén disponibles y sean prácticas. En comparación, la FMCSA adopta un enfoque de aplicación de la seguridad vial reactivo, a posteriori, que ofrece castigos por las infracciones, lo que efectivamente se ha convertido en su imagen.

La FMCSA, por otro lado, tiene algunos programas y proyectos prioritarios amplios y vagos . La División de Investigación de FMCSA describe su misión: reducir la cantidad y la gravedad de los accidentes relacionados con los CMV y mejorar la seguridad y eficiencia de las operaciones de CMV mediante:

1. Realizar estudios sistemáticos dirigidos a un descubrimiento, conocimiento o comprensión científicos más completos.

2. Adoptar, probar e implementar mejores prácticas y tecnologías innovadoras para conductores, transportistas, vehículos y en carretera.
3. Al ampliar el conocimiento y la cartera de tecnologías e innovaciones implementables, la División de Investigación ayudará a la FMCSA a reducir los accidentes, las lesiones y las muertes y ofrecerá un programa que contribuya a un sistema de transporte comercial seguro.

FMCSA supuestamente cumple su misión a través de sus divisiones de Análisis—Investigación—Tecnología. Sin embargo, como se indicó anteriormente, la declaración de la misión es demasiado amplia, demasiado vaga y no tiene fundamento práctico. Por ejemplo, ¿qué quiere decir exactamente FMCSA con “dirigido hacia un descubrimiento, conocimiento o comprensión científicos más completos”? Además, en lugar de examinar tecnologías innovadoras, la Agencia debería examinar lo que está sucediendo en la industria con los conductores, transportistas y vehículos, y desarrollar mejores prácticas y tecnologías basadas en lo que ya está disponible. Nuevamente, OOIDA preguntaría a la FMCSA qué es “ampliar el conocimiento y la cartera de tecnologías e innovaciones implementables”.

Las prioridades de la FMCSA parecen estar basadas en retórica filosófica, mientras que la NHTSA basa sus prioridades en examinar lo que está disponible y lo que está sucediendo actualmente, y tratar de descubrir contramedidas.

Es evidente que la FMCSA se basa en los datos de la CSA para desarrollar sus escenarios de "riesgo de colisión" para la mayoría de sus regulaciones. La Agencia cuenta con una gran cantidad de datos de su división de Análisis y de sus relaciones con UMTRI, VTTI, VOLPE y otros grupos de investigación. Sin embargo, parece que esta gran cantidad de información se ignora en gran medida cuando se intenta cumplir su misión.

Por ejemplo, la propia investigación de la FMCSA muestra que entre el 70 % y el 80 % o más de todos los accidentes implican errores del conductor e incluso profundizan en errores específicos, pero en lugar de buscar contramedidas preventivas para esos errores, analizan tecnologías como las EOBR para hacer cumplir las normas. HOS, a pesar de que sólo el 1% de todas las citaciones emitidas son por conducir por encima de los límites prescritos.

Los estudios TIFA muy definitivos muestran que los cambios de carril causan la mayoría de los accidentes, entonces, con ese conocimiento, ¿qué contramedidas puede tomar la FMCSA para mitigar ese riesgo real y verificable? La respuesta no es desarrollar una puntuación de seguridad de la CSA que pueda conducir a una revisión de cumplimiento, sino desarrollar contramedidas preventivas y capacitación de conductores de nivel básico para combatir los errores de los conductores.

En última instancia, la gran diferencia entre la FMCSA y otras agencias es que otras agencias analizan las causas reales de los problemas y buscan contramedidas, mientras que la FMCSA busca la aplicación y el castigo para prevenir accidentes.

## Bibliografia

- Campbell, K., Schmoyer, R., & Hwang, H.-L. (2004). *Review of the Motor Carrier Safety Status Measurement System (SAFESTAT)*. Center for Transportation Analysis Oak Ridge National Laboratory.
- Craft, R. (2010). *Historic Truck Crash Declines*. FMCSA.
- Dissanayke, S. (2010). *Characteristics and Contributory Causes Related to Large Truck Crashes (Phase I) - Fatal Crashes*. Mid-America Transportation Center.
- Edgeworth Economics. (2011). *Review of FMCSA's Regulatory Impact Analysis for the 2010-2011 Hours of Service Rule*. American Trucking Associations.
- Equity Research. (2012). *CSA: Another Look With Similar Conclusions*. Wells Fargo Securities.
- FMCSA Analysis Division. (2011). *Electronic On-Board Recorders and Hours-of-Service Supporting Documents Preliminary Regulatory Evaluation*. Washington DC: Federal Motor Carrier Safety Administration.
- Gimpel, J. (2013). *Continuing Issues in the Carrier Safety Measurement System of the FMCSA: The Perspective of Small Carriers*. OOIDA.
- Lueck, M. D. (2012). *Compliance, Safety, Accountability: Analyzing the Relationship of Scores to Crash Risk*. American Transportation Research Institute.
- National Highway Traffic Safety Administration. (2013). *Traffic Safety Facts: 2011 Data*. NHTSA.