



La verdad sobre los limitadores de velocidad y la seguridad

La Fundación OOIDA [OOIDA Foundation- OOFI], que es el brazo de investigación y educación de OOIDA, realizó un análisis de la información disponible públicamente en el sitio web del Sistema de medición de seguridad [Safety Measurement System- SMS] de Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad [Compliance, Safety, and Accountability- CSA] de la FMCSA¹ en noviembre de 2015 para presentar datos que representaba los resultados de seguridad en el mundo real de los dispositivos de registro electrónico [Electronic Logging Devices- ELD] y los limitadores de velocidad [Speed Limiters- SL].

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

- Porcentajes de Choques por cada 100 unidades de potencia [Power Units- PU]
- Porcentaje de accidentes por cada 100 conductores
- Porcentaje de accidentes por millón de millas recorridas por vehículos [Million Vehicle Miles Travelled- MVMT]

Para seleccionar transportistas para examinar los resultados de seguridad de los ELD y SL, OOFI primero seleccionó a grandes transportistas que habían estado activos en la búsqueda de un mandato para la instalación de ELD y SL. Estos grandes transportistas se clasifican como transportistas de activos. En segundo lugar, OOFI se centró en los transportistas que no tenían ELD y SL instalados, que fueron clasificados como transportistas sin activos. Estos transportistas utilizaban predominantemente operadores propietarios. Sólo se seleccionaron las mayores compañías no patrimoniales para que las dos cohortes fueran comparables.²

Infracciones por exceso de velocidad

La premisa de los SL es que al reducir la velocidad más alta posible a la que puede viajar un CMV, se reducirían las infracciones por exceso de velocidad, junto con los choques y la gravedad de los mismos. Por lo tanto, al utilizar esta premisa sostenida por los grupos de seguridad, los grandes transportistas y la FMCSA, sería razonable suponer que los transportistas equipados con dispositivos de limitación de

¹ <https://csa.fmcsa.dot.gov/>

² Dart usa o está comenzando a usar EOBR para la mayoría de sus camiones operados por sus propietarios. Dart ha declarado que no exigen esto a sus propietarios-operadores a menos que muestren un patrón de incumplimiento en sus registros que se reflejaría en sus puntajes CSA.

velocidad tendrían menos infracciones por exceso de velocidad. Sin embargo, OOFI descubrió que, independientemente de la puntuación de SMS de CSA, los operadores con velocidad limitada tenían un número igual, y a menudo mayor, de infracciones por exceso de velocidad que aquellos operadores que no estaban equipados con SL.

Para evaluar los datos, OOFI se centró en la tasa de infracciones por exceso de velocidad y accidentes por cada 100 PU y MVMT para cada uno de los transportistas. Para los transportistas de activos y no activos, la tasa promedio de infracción por 100 PU fue de 7,6 y 8,1, respectivamente, mientras que la tasa promedio de infracción por exceso de velocidad en las zonas de construcción fue de 0,52 y 0,39 por MVMT. La tasa de accidentes promedio por cada 100 PU y MVMT fue de 10,2 y 1,1 para los transportistas de activos, y de 6,5 y 0,8 para los transportistas sin activos. A pesar de la instalación de SL, los portadores de activos obtuvieron peores calificaciones en la Categoría de Mejora de la Seguridad del Análisis de Comportamiento de Conducción Insegura [Behavioral Analysis Safety Improvement Category-BASIC], en infracciones por exceso de velocidad en zonas de construcción y en tasas generales de accidentes.

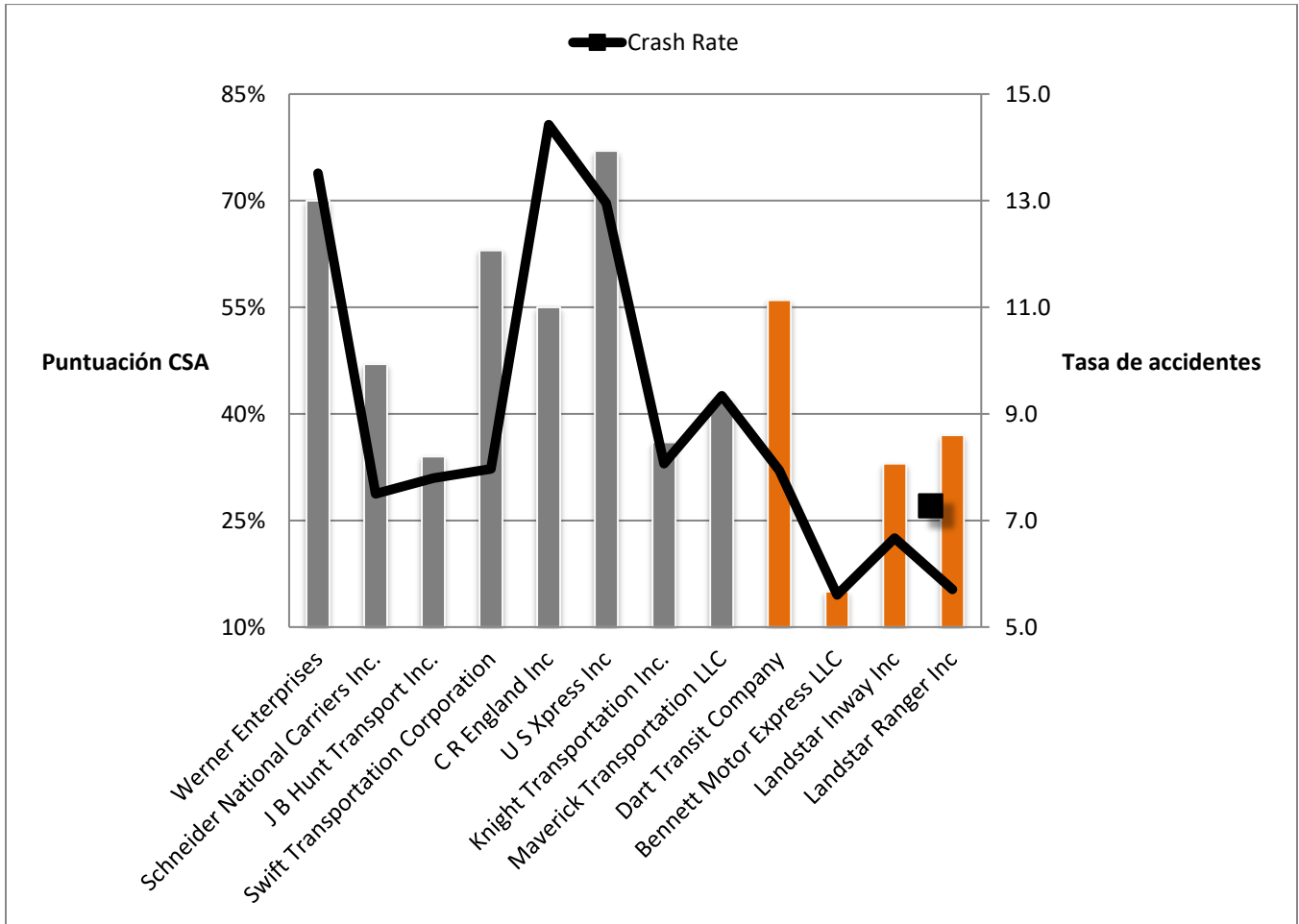
El siguiente cuadro demuestra la puntuación percentil de CSA SMS para cada operador en el BASIC de conducción insegura en comparación con la tasa de accidentes real por cada 100 PU. En 2014, FMCSA actualizó la página web de CSA SMS para que los BÁSICOS aparezcan de izquierda a derecha según su correlación con el riesgo de accidente, de los cuales el BÁSICO de conducción insegura aparece primero.

O O I D A

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

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

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



O O I D A

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

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