

Análisis de Desempeño y Rentabilidad del Tractocamión TR641

Dirigido a: Gerente General, Transportes Narcea S.A. de C.V.

De: Genwro Carrasco Ozuna

Operador del Tractocamión TR641

Asunto: Análisis integral de rendimiento operativo, rentabilidad y defensa de mi desempeño en los últimos meses.

Estimado(a) Gerente General,

El propósito de este escrito es proporcionar un análisis objetivo y riguroso de la operación de la unidad TR641 bajo mi resguardo, demostrando que su uso ha sido consistentemente rentable y eficiente, a pesar de las inconsistencias en las métricas de penalización. Mi objetivo es reevaluar la situación de los descuentos por rendimiento, asociando mi desempeño no solo con la rentabilidad inmediata, sino con la **seguridad operativa, la productividad ininterrumpida y la firmeza de mi compromiso** con la empresa a lo largo de casi cuatro años de servicio sin descanso.

He compilado un análisis de los cuatro últimos reportes de viaje, los cuales sirven como una muestra representativa del desempeño de la unidad y mi operación, revelando que el problema principal no reside en mi eficiencia, sino en la **interpretación de los datos y las condiciones logísticas** que han influido en el rendimiento.

A continuación, se presenta un resumen de los reportes, con un enfoque en los datos globales y acumulados.

Reporte (Fecha de Extracción)	ECO	Kilometraje Acumulado	Litros Acumulados	Horas Acumuladas
1. Más Antiguo (06-28-25)	TR641	650,401.77 km	395,427.88 L	19,143.26 h
2. Intermedio (06-13-25)	CT041	647,957.07 km	393,694.13 L	19,063.26 h
3. Reciente (07-14-25)	TR641	654,856.98 km	398,294.03 L	19,321.20 h
4. Más Reciente (08-14-25)	TR641	662,850.04 km	403,993.66 L	19,622.82 h

1. Rentabilidad y Desempeño General

El tractocamión ha acumulado un total de **662,850.04 kilómetros** a lo largo de su vida, con un consumo de **403,993.66 litros** de diésel. Esto se traduce en un **rendimiento promedio global de 1.64 km/L**, una cifra que demuestra la **rentabilidad sostenida de la unidad** bajo mi cuidado. Este rendimiento no es accidental; es el resultado de mi pericia y dedicación para operar el vehículo de manera óptima durante casi cuatro años, lo que se ha reflejado en cada ciclo de viaje:

Reporte de Viaje	Fecha	Distancia del Viaje	Rendimiento en Conducción	Rendimiento General
Más Antiguo	Junio	2,444.78 km	1.47 km/L	1.41 km/L

Reporte de Viaje	Fecha	Distancia del Viaje	Rendimiento en Conducción	Rendimiento General
Intermedio	Junio	3,499.13 km	1.45 km/L	1.34 km/L
Más Reciente	Julio	4,455.09 km	1.69 km/L	1.56 km/L
Actual	Agosto	7,993.03 km	1.49 km/L	1.40 km/L

Como se observa en la tabla, mi **rendimiento en conducción ha superado la expectativa de 1.5 km/L** en el reporte de julio (1.69 km/L) y se ha mantenido en un nivel muy competitivo en agosto (1.49 km/L), a pesar de la carga (60 toneladas) y las rutas sinuosas. Estos datos demuestran que el problema de rendimiento no radica en mi operación activa, sino en el **impacto del ralentí**.

2. Ralentí: La Inversión Inevitable y el Problema de la Logística

El ralentí no es una ineficiencia, sino una **necesidad impuesta por la logística de la empresa y las condiciones del entorno**. Mis reportes muestran un alto porcentaje de tiempo en ralentí, promediando más del 50% en los últimos meses. Este diésel, que se traduce en **Litros por Hora**, no es un gasto, sino una inversión en:

- **Disponibilidad para la Cadena de Suministro:** El motor en ralentí asegura la **disponibilidad inmediata del camión** en las citas de carga y descarga, evitando retrasos que podrían generar costos mucho mayores. El diésel es un costo ínfimo comparado con la pérdida de una cita o el retraso de una cadena de valor.
- **Seguridad y Bienestar Personal:** Mi seguridad como colaborador es no negociable. En climas extremos, el ralentí permite el uso de aire acondicionado o calefacción, garantizando mi descanso y mi capacidad de permanecer alerta al volante. He evitado accidentes en situaciones críticas por mantenerme descansado y en control, lo que ha salvaguardado no solo la unidad, sino también la carga y, lo más importante, vidas.
- **Control del Activo:** El motor en ralentí es también una medida de seguridad en zonas de riesgo, protegiendo la unidad y la carga.

Trasladar la responsabilidad de este monto de inversión a mi salario es desvalorizar mi desempeño y la contribución que este diésel en ralentí tiene para los ingresos de la empresa.

3. Manejo Defensivo y la Contradicción en los Umbrales de "Overspeed"

En cada reporte, se registran tiempos significativos en las categorías de "Overspeed", lo cual a simple vista podría interpretarse como manejo agresivo. Sin embargo, mi estilo de conducción es defensivo, y se evidencia en el conteo de frenadas:

Reporte de Viaje	Frenadas por 1,000 km	Aplicaciones de Freno
Más Antiguo	933	2280
Intermedio	774	2708
Más Reciente	790	6313

Estos valores, aunque puedan parecer altos en comparación con un manejo en llano, son un reflejo de mi **control sostenido del vehículo en rutas sinuosas y con una carga de 60 toneladas**. Demuestran mi pericia para **evitar accidentes** y mantener un ritmo de operación que ha permitido **rescatar citas perdidas**.

Además, el análisis riguroso de los datos de "Overspeed" revela una contradicción:

- **Rendimiento en "Overspeed":** Los rendimientos de **km/L** en Overspeed (por encima de

2.0 km/L) son excepcionalmente altos, lo que prueba que estoy aprovechando la inercia y el freno de motor en los descensos, una práctica que minimiza el consumo de diésel. Si me penalizan por estos rendimientos, se está castigando la eficiencia.

- **Inconsistencia en los Umbrales:** En el reporte de julio, mi velocidad de gobernación fue aumentada a 95 km/h, pero las velocidades promedio en "Overspeed" (<95 km/h) sugieren que los umbrales de penalización de la telemática no fueron ajustados, o que son más bajos que la velocidad física de la unidad, lo cual es una **anomalía en la configuración** y no en mi conducción. Esto me obliga a asumir responsabilidades por métricas que no son transparentes.

También, es evidente en el reporte de agosto el uso del **control crucero (3.1%)**, una herramienta esencial que no tuve disponible en reportes anteriores debido a botones inoperantes, lo que demuestra mi capacidad de adaptación y mi enfoque en la eficiencia. El bajo porcentaje de uso es coherente con las condiciones de ruta sinuosa y el peso de la carga. En conclusión, mi desempeño como operador del camión TR641 ha sido consistentemente rentable y seguro. La oportunidad de negocio que represento para la empresa no solo se evidencia en el rendimiento de 1.69 km/L en el último viaje o en el promedio de vida del motor, sino en mi **firmeza de carácter y dedicación inquebrantable** para proteger los activos de la empresa y asegurar la continuidad del servicio.

Considero que es un error desvalorizar este desempeño trasladando los costos de la logística a mi remuneración. Confío en que, al analizar estos datos con una perspectiva integral, usted reconocerá la oportunidad de rectificar esta situación y asegurar mi continua y comprometida labor en Transportes Narcea S.A. de C.V.

Atentamente,

Genaro Carrasco Ozuna

Operador del Tractocamión TR641