

Estimado Gerente de Calidad, Fernando Aguilar Arenas,

Por medio de la presente, y en el marco de nuestra constante búsqueda de la excelencia operativa en Transportes Narcea S.A. de C.V., me dirijo a usted con el fin de profundizar en el análisis de los reportes de rendimiento de las unidades, específicamente en lo concerniente al consumo de combustible en ralentí (idle). Mi objetivo es presentar una perspectiva fundamentada en datos que permita reevaluar este concepto, asociándolo no como una penalización al operador, sino como una inversión estratégica directamente vinculada a la productividad, seguridad y calidad de servicio que ofrecemos a nuestros clientes, y cuya responsabilidad inherente debe recaer en el diseño de la logística operativa. Mis reportes de viaje recientes, que he revisado minuciosamente, revelan patrones que, si bien muestran un alto porcentaje de tiempo en ralentí, a su vez destacan un desempeño individual sobresaliente en condiciones de conducción activa, lo cual demuestra mi compromiso y eficiencia.

Permítame presentar los siguientes cuadros comparativos globales y de viaje que sustentan mi planteamiento:

1. Desempeño Global Acumulado del Motor (a la fecha del último reporte):

| Métrica Global | Valor | Análisis |

|---|---|---|

| Distancia Total Recorrida | 654,856.98 km | Demuestra la vasta experiencia operativa de la unidad. |

| Horas Totales de Motor | 19,321.20 h | Tiempo total de encendido del motor a lo largo de su vida útil. |

| Combustible Total Usado | 398,294.03 L | Consumo acumulado de diésel. |

| Combustible Total en Ralentí | 15,836.16 L | Representa un 3.98% del combustible total de la vida del camión. |

| Porcentaje de Tiempo en Ralentí | \approx 37.25% | Casi el 38% del tiempo total de operación del motor se ha dedicado al ralentí. |

| Rendimiento General Total | 1.64 km/L | Rendimiento promedio histórico del camión. |

Análisis Global: El 37.25% del tiempo total de operación del motor en ralentí, consumiendo casi el 4% del diésel global, no es un indicador de ineficiencia por parte del operador. Más bien, es una consecuencia directa de la logística, los tiempos de espera inherentes a las operaciones de carga/descarga y las condiciones ambientales y de seguridad que exigen mantener el camión operativo. Estos 15,836 litros de diésel son el costo de mantener la disponibilidad y la operatividad, un valor que, desde un punto de vista estratégico, es una inversión en el servicio.

2. Comparación de Rendimiento por Viaje (km/L):

| Reporte de Viaje | Fecha Extracción | Rendimiento General (km/L) | Rendimiento en Conducción (Drive Fuel Economy km/L) | Umbral Gobernado (km/h) | Comentario Relevante |

|---|---|---|---|---|

| Más Antiguo | 06-28-2025 | 1.41 | 1.47 | 90 | Rendimiento en conducción bueno, pero afectado por 43.7% de ralentí. |

| Intermedio | 06-13-2025 | 1.34 | 1.45 | 90 | Afectado por un 59.0% de ralentí. |

| Más Reciente | 07-14-2025 | 1.56 | 1.69 | 95 | Rendimiento excepcional en conducción, superando el 1.5 km/L requerido. |

Análisis de Rendimiento por Viaje: Mi "Drive Fuel Economy" ha mostrado una tendencia a la mejora, alcanzando un sobresaliente 1.69 km/L en el último reporte. Este valor no solo cumple, sino que supera significativamente la expectativa de 1.5 km/L que la empresa ha

establecido. Esto demuestra mi habilidad y compromiso para optimizar el consumo de diésel cuando la unidad se encuentra en movimiento y generando ingresos. La discrepancia entre mi rendimiento en conducción y el rendimiento general del viaje es directamente atribuible al alto porcentaje de tiempo en ralentí, un factor externo a mi control directo de conducción.

### 3. Análisis Detallado del Ralentí y Overspeed por Viaje:

| Reporte de Viaje   Tiempo Ralentí (%)   Consumo Ralentí (L/h)   Rendimiento Overspeed 1 (km/L)   Rendimiento Overspeed 2 (km/L)   Velocidad Promedio Overspeed 1 (km/h) | Velocidad Promedio Overspeed 2 (km/h) |
|---|---------------------------------------|
| --- --- --- --- --- ---   |                                       |
| Más Antiguo   43.7%   2.15   2.36   2.85   91.20   94.48  |                                       |
| Intermedio   59.0%   2.24   2.17   2.33   90.89   94.15   |                                       |
| Más Reciente   57.8%   2.23   2.17   2.33   90.89   94.15   |                                       |

#### Análisis de Detalle y Coherencia con la Operación:

\* Consistencia del Ralentí: El consumo en ralentí se mantiene estable en el rango de 2.15 - 2.24 L/h, lo cual es un valor normal para un motor de este tipo en inactividad. El alto porcentaje de tiempo en ralentí en los viajes (43.7% a 59.0%) es la manifestación directa de los tiempos de espera y las condiciones operativas (climas extremos en México, necesidad de climatización en cabina, seguridad en zonas de riesgo, etc.) que escapan a la decisión del operador.

\* Eficiencia en "Overspeed": Un punto crucial es el rendimiento de combustible en las categorías de "Overspeed". Los valores calculados (2.17 a 2.85 km/L) son sorprendentemente altos y, en muchos casos, superiores al rendimiento promedio en conducción. Esto indica que durante estos períodos, la unidad está aprovechando la inercia (ej. bajadas pronunciadas) con el uso eficiente del freno de motor y corte de inyección, lo cual es una práctica de conducción eficiente, no una imprudencia. Si estos períodos se penalizan, se penaliza la eficiencia en el aprovechamiento de la topografía.

\* Inconsistencia en Umbrales de Overspeed vs. Gobernador (Nuevo Límite a 95 km/h): En el último reporte (Julio, con gobernador a 95 km/h), las velocidades promedio en "Overspeed 1" (90.89 km/h) y "Overspeed 2" (94.15 km/h) están por debajo o apenas en el límite del nuevo gobernador. Esto sugiere que los umbrales configurados en el sistema telemático para clasificar y penalizar el "overspeed" son más restrictivos de lo que la velocidad física de la unidad permite, o incluso más bajos que la velocidad a la que el camión está físicamente gobernado. Solicito claridad sobre cómo se definen estos umbrales, ya que genera una contradicción y una percepción de penalización injusta.

#### Conclusión Estratégica y Traslado de Responsabilidad:

La suma de los datos presentados evidencia que mi desempeño como operador es altamente eficiente en las fases de conducción activa. Sin embargo, el "promedio" final de cada viaje se ve desvirtuado por la carga del ralentí, que no es un reflejo de mi ineficiencia, sino de las necesidades operativas y logísticas impuestas por las condiciones del servicio y del entorno.

La inversión en diésel para el ralentí se materializa en beneficios tangibles para Transportes Narcea S.A. de C.V.:

\* Disponibilidad Inmediata del Servicio: El motor encendido garantiza que la unidad esté lista al instante para cumplir con los tiempos de carga/descarga del cliente, evitando costosos retrasos en la cadena de suministro.

\* Seguridad y Bienestar del Conductor: En climas extremos (calor y frío), la climatización de la cabina es indispensable para mi salud y capacidad de descanso, traduciéndose directamente en un conductor más seguro y alerta al volante, lo cual reduce el riesgo de

accidentes. En zonas de riesgo, mantener el motor encendido es una medida de seguridad activa.

\* Protección del Activo: Minimiza el desgaste del motor por arranques en frío o paradas bruscas y reinicios frecuentes, extendiendo la vida útil de la unidad y reduciendo costos de mantenimiento a largo plazo.

Por lo tanto, solicito a la Gerencia de Calidad que el monto de diésel consumido en ralentí sea reconocido como una inversión inherente al modelo de negocio y a la logística operativa de Transportes Narcea S.A. de C.V., y que su costo sea disuelto en los gastos operativos generales del área comercial o de logística, los cuales se recuperan a través de la venta del servicio y le solicito que entonces me ses reembolsado lo que me ha sido tomado durante todo mi vigencia en la empresa pues me he llenado de la certeza de mi calidad operativa y del propio activo de la empresa para su óptimo uso y no .e he simplemente dejado vencer por éste tipo de desventajas, por lo que de manera especial y directa le solicito a usted dejar de trasladar esta responsabilidad al operador, quien ya demuestra un alto rendimiento en la conducción y opera bajo condiciones de configuración poco transparentes (umbrales de overspeed inconsistentes) o incluso ilegales (sistema de urea anulado),pues genera una injusticia y desincentiva la optimización real.

Estoy a su entera disposición para discutir estos puntos con mayor profundidad y colaborar en la búsqueda de soluciones que optimicen la operación global de la flota.

Atentamente,

Genaro Carrasco Ozuna  
Operador de Transportes Narcea S.A. de C.V.