

2. Plan Institucional y los Resultados Esperados en términos Cualitativos y Cuantitativos (Si aplica)

TMP busca mejorar la frecuencia, regularidad y confiabilidad del Sistema con el fin de ofrecer un mejor servicio a los usuarios de la concesión, evitando el deterioro del transporte público de pasajeros y los altos índices de inseguridad y siniestralidad, entre otros.

Dentro de las limitantes que se tiene en el mercado de Panamá es la consecución de los repuestos originales de la definida por las empresas fabricantes en el proceso de ensamblaje de los buses, por lo que se analiza la opción de hacer el abastecimiento inicial de repuestos por los canales definidos por las empresas fabricantes para el mercado de Panamá, luego de esto iniciar un proceso de compra que permita la consecución de los repuestos buscando el mayor beneficio para TMPSA.

2.1 Beneficios Cualitativos

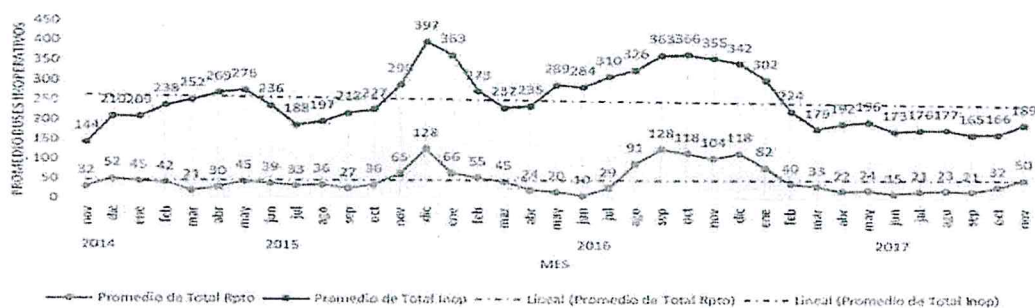
Luego de finalizado el proceso de alistamiento y que los buses son recibidos por TMPSA, se requiere mantener en operación la flota de 203 buses que se adquirieron y que estarán entrando en operación en las próximas semanas según las necesidades de la operación. El abastecimiento de repuestos es una de las variables de mayor impacto a tener controlada para asegurar dar atención a los buses según las necesidades por el uso y desgaste normales, las reparaciones o ajustes que formen parte del mantenimiento habitual, uso normal de materiales consumibles o por daños que se den en la operación del vehículo; estos repuestos y reparaciones no son cubiertas por los fabricantes dentro de las políticas de garantía definidas.

En caso de que TMPSA no cuente con disponibilidad de repuestos asociados al kilometraje recorrido de la flota y esto altere la ejecución del plan de mantenimiento definido por los fabricantes, se presentará incumplimiento a las definiciones de mantenibilidad y pueden llegar a afectar las coberturas de garantía de los fabricantes. Por lo tanto, se requiere mantener un stock

de repuestos disponible para cubrir las diversas actividades del plan de mantenimiento de la flota.

2.2 Beneficios Cuantitativos

Tomando como referente la operación de la flota Padrón con carrocería Gran Viale, en el año 2017 se ha tenido un promedio mensual de 33 buses inoperativos por día a causa de la variable de repuestos que equivale a una participación del 2.7% del total de la flota Gran Viale; cabe señalar que este proceso de abastecimiento tiene varios años de conformación y la empresa cuenta con un inventario y canales de abastecimiento definidos, sin embargo las necesidades son frecuentes por las exigencias de la operación y sincronización de los diferentes roles que participan en el proceso de abastecimiento.



Fuente: Registros bitácora mantenimiento inoperativos día hábil flota Gran Viale

De acuerdo a anterior y relacionándolo con la flota de los 203 buses, se estima que la disponibilidad de flota tendrá afectación de buses inoperativos por falta de repuestos en 5 buses por día; pero en caso de no tener disponibilidad de repuestos esta cantidad de flota puede aumentar a niveles considerables afectando la operatividad de los nuevos buses con los impactos en la prestación del plan operacional.

3. Proyección Social y Económica sobre los Beneficiarios del Proyecto (Si aplica)

Entre los retos que tiene la red de transporte del Sistema Metro Bus se puede destacar el proyecto de la Línea 2 del Metro de Panamá y los trabajos de construcción de ésta, los cuales han generado una gran congestión vehicular para los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros que viven en el Sector Este de la Ciudad de Panamá, aumentando los tiempos de recorrido desde sus orígenes hasta el punto final de destino para lo cual se hace necesario la adquisición de más autobuses.

Se estima que sobre la avenida Domingo Díaz, se movilizan en el sistema de transporte público de Metro Bus aproximadamente 100 mil pasajeros al día, teniendo tiempos promedio de recorrido sobre las horas de máxima demanda de tres (3) horas, con velocidades cercanas a 7.9 km/hr.

Debido a los anuncios realizados por el Metro de Panamá, S.A., sobre la aceleración de la fecha de entrega del proyecto, nos preocupa el incremento de la congestión que se pueda generar sobre las Avenidas Domingo Díaz y José Agustín Arango, toda vez que son vías troncales que comunican el Sector Este de la Ciudad de Panamá, con el Sector Centro, porque con las disminuciones de velocidad que se tienen proyectadas se estima que en los próximos meses se estará llegando a tener tiempos de recorrido que llegaran a las cuatro (4) horas con velocidades cercanas a los 5.2 km/hr.

La velocidad de operación del año 2015, para la Avenida Domingo Díaz fue de 10.53 km/hr promedio en horas pico, y en lo que va corrido del año 2016, esta ha caído en un 15%, aumentando los tiempos de recorrido, lo cual ha generado un costo asociado para los usuarios de transporte público cercano a los B/. 82,000.00 que corresponden a 47,000 horas al día perdidas tomando como base el valor subjetivo del tiempo dado por el Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS) de B/.1.73 balboas. A esto debemos sumarle el incremento en los costos de operación de la flota por consumos de combustible, mano de obra de operadores y costos ambientales (emisión

de partículas contaminantes), también se debe asociar a estos costos un aumento por una mayor ocurrencia de accidentes menores.

Buscando soluciones para mejorar la movilidad del Sector Este de la Ciudad de Panamá y a la vez disminuir los tiempos de recorrido de los usuarios del servicio de transporte público, TMP ha propuesto al Gobierno Nacional la implementación de carriles invertidos exclusivos para el Sistema Metro Bus y la reducción de tarifa temporal sobre los servicios de Corredor Norte y Sur.

Estas propuestas buscan mejorar la calidad de vida de los usuarios del servicio de transporte de público del Sector Este de la Ciudad de Panamá, lo cual generará un aumento en la demanda de las rutas de los corredores, un reajuste sobre la demanda de las rutas troncales y un ahorro en tiempo significativo para todos los usuarios del sistema.

Estas dos iniciativas buscan erradicar el problema del transporte informal que existe actualmente en la Ciudad de Panamá, el cual genera un deterioro del sistema de transporte público de pasajeros, altos índices de inseguridad, y siniestralidad entre otros.

Se estima que estas dos iniciativas generarán un beneficio para aproximadamente 122 mil usuarios del servicio de transporte público, generando un ahorro económico de alrededor de B/. 137 millones de balboas tomando como base el valor subjetivo del tiempo dado por el Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS) de B/.1.73 balboas la hora y los ahorros de tiempo generados por la propuesta de Carriles invertidos.

Una vez se implementen estas alternativas, las cuales se tienen previstas inicien en el mes de agosto de 2017, se hace urgente contar con la flota de los buses, ya que de lo contrario TMP, no podría hacerle frente a toda la demanda que se estima será de beneficio social.