



Panamá, 18 de diciembre de 2017
Nota MPSA-COM-58-2017

Licenciada
Rita Vásquez
Directora del Diario La Prensa
E.S.M

Estimada Directora:

En su edición de esta fecha La Prensa publica información relativa a la contratación del servicio de mantenimiento de los sistemas de protección contra incendio del Metro de Panamá, tema que pasamos a aclarar:

1- Sostiene la nota en referencia, que "el Canal de Panamá destina 500,000 dólares al año para darle mantenimiento a todos sus sistemas contra incendios que manejan sus estaciones de bomberos y que en cambio, el Metro de Panamá ha pagado a una sola empresa - desde 2014 - 3.7 millones de dólares por los mismos servicios en la Línea 1, es decir, aproximadamente 1,000,000 de dólares al año en promedio". Según información que hemos recibido de la ACP, el costo es al menos, seis veces superior (USD 6,000,000) y no son sistemas comparables y habría además que agregarle considerables inversiones en equipos y capital (Capex).

2- Agrega la nota que los contratistas de la Línea 1, confirmaron al Metro la "inoperancia" del sistema de suspensión de incendios en las salas 3way. Ello permitió bajar las inspecciones de Fire Protection, no así el costo del contrato". Aclaremos que esto no es correcto, pues se pasó de cobrar mensualmente USD 90.048.59 a cobrar USD 80,529.50, es decir una reducción mensual de USD 9,519,09 lo que representa un 10.57% de la facturación mensual.

3- Cabe señalar que cada uno de los sistemas que componen la Línea 1 del Metro de Panamá, fue diseñada y construida, según las Normas NFPA.

Es importante destacar que en Panamá, desde el año 1998, la Junta Técnica de Ingeniería y Arquitectura (JTIA), inició el proceso de adopción de las normativas de la National Fire Protection Association (NFPA), esto para el cumplimiento obligatorio en la República de Panamá.

Lo anterior puede ser verificado con el ingeniero Pirro quien fue parte del Comité Consultivo para el estudio, adopción y aplicación del NFPA 101.

Esto es mucho más obligante dado que el Metro de Panamá forma parte del sistema mundial de este tipo de trenes, el cual se rige por las estrictas normas de seguridad para sus usuarios que determina la NFPA.

4- En la licitación del año 2014, sí hubo competencia, sin embargo, uno de los proponentes (Sampol Atlántico) fue descalificado por falta de documentación acorde al pliego de cargos.

5- Con relación a las visitas mensuales de inspección, el incremento en USD 4,500 mensuales obedece a la inclusión de nuevos equipos y sistemas que fueron posteriormente instalados en la sala de control y operaciones.

6- El Metro aplica tanto penalizaciones como bonificaciones para regular e incentivar el desempeño de los contratistas. Las únicas dos bonificaciones dadas fueron por un monto total de USD 4,026.48. También se han aplicado penalidades.

7- En la última licitación del 2017 y en relación con el personal técnico, ninguna de las dos empresas cumplió con los documentos exigidos en los requisito mínimos, razón por la cual se declaró desierta.

En espera de que el diario bajo su dirección tome nota formal de estas observaciones, le saludo.

Atentamente,



Ing. Luis Carlos Díaz
Director de Operaciones y Mantenimiento
Metro de Panamá

Cc: Rolando Rodríguez, Ereida Prieto