

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- El Poder Ejecutivo deberá iniciar de forma inmediata el procedimiento administrativo para declarar la resolución contractual de la actual concesión del Sistema de Transporte Público en Bicicleta de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Expediente Administrativo N° EX-2018-07244402-MGEYA-SECTRANS), adjudicada a firma M2 SOLUCOES EM ENGENHARIA LTDA. - M1 TRANSPORTES SUSTENTÁVEIS LTDA. - Unión Transitoria, CUIT N° 30-71615786-1, en el marco de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 123/SECTRANS/2018, por incumplimientos de la concesionaria de disposiciones contractuales en forma constante y reiterada.

Artículo 2°.- El Poder Ejecutivo deberá asumir la prestación del Sistema de Transporte Público en Bicicleta de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y gestionar su operación a través de la designación del organismo correspondiente.

Artículo 3°.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente, ponemos a consideración este proyecto de ley, impulsado por el colectivo de organizaciones que conforman El Movimiento La Ciudad Somos Quienes La Habitamos (Observatorio del Derecho a la Ciudad, Cátedra de Ingeniería Comunitario, Instituto de Pensamiento y Políticas Públicas, Unidad Popular y el Frente Territorial Salvador Herrera), para su aprobación.

RESUMEN

En septiembre de 2018, cuando el GCBA privatizó el único servicio de transporte público y gratuito que administraba, argumentó que la decisión permitiría pasar, en seis meses, de 2000 a 4000 bicicletas disponibles, y aseguró que el sistema seguiría siendo gratuito.

Cuatro años más tarde, el sistema está arancelado y no tiene ni la mitad de las bicicletas prometidas. Según el último control realizado por el GCBA, en diciembre de 2021, había sólo 1681 bicicletas operativas en calle (sobre un total de 2477).

Tembici, la empresa brasilera a cargo del servicio hasta 2028, infringió una gran mayoría de las principales cláusulas del contrato. Incumplió con el cronograma de entrega de bicicletas, con la cantidad de rodados en circulación, con la presentación de los informes de ingresos por publicidad y sponsoreo, con el informe mensual donde se detalla el estado del Sistema, con el informe donde se indica el mantenimiento y limpieza de estaciones y rodados, con las políticas de privacidad (filtrando datos de los usuarios), y hasta incumplieron con la ubicación de carteles de publicidad, que colocaban en lugares donde no está permitido. Sólo en los primeros cuatro meses, la empresa incumplió 44 veces el Pliego.

Sin embargo, lejos de sancionarla, el GCBA la premió con abultados subsidios y redeterminación del monto de los pagos mensuales. En la última renegociación, el GCBA multiplicó por siete el canon mensual que recibe la empresa, que hoy en día equivale a 18 millones de pesos; se hizo cargo del mantenimiento y ampliación de las bicicletas, para lo cual le entrega más de 850 mil pesos por mes para que compre exactamente el modelo de rodado que la empresa produce en Brasil, le entregó la recaudación que obtengan por la explotación de 550 carteles de publicidad en la vía pública, en la web y en los rodados, y habilitó el cobro de abonos a los usuarios, por lo cual utilizar la bicicleta de la misma manera que antes de la concesión tiene un costo de entre 700 y 1700 pesos. En estos cuatro años, Tembici recibió por parte del GCBA más de 430 millones de pesos.

Mientras para la empresa la concesión es todo un éxito, para los usuarios todo fue pérdida. El servicio dejó de ser gratuito, se limitó el tiempo de uso (pese a que el promedio de viajes era de 40 minutos), y ni siquiera creció la oferta de bicicletas. La cantidad de usuarios tampoco aumentó demasiado: se pasó de 286.000 usuarios registrados en 2018 a 301.000 en 2022.

Hoy día, cuando el uso de la bicicleta crece exponencialmente en la Ciudad, el Sistema Público de Bicicletas se achica y está en franco retroceso. De los 405.000 viajes que se realizan diariamente, sólo 2000 son a través del STPB. En 2018, cuando era manejada por el Estado, se realizaban 8.000 por día.

La cronología de estos cuatros años de privatización brinda sobrados ejemplos de incumplimientos del concesionario - que habilitan a exigir una profunda Auditoría y la rescisión de la concesión.

INFORME

ETAPA 1: MILLONES DE PESOS Y MILES DE INCUMPLIMIENTOS (SEPTIEMBRE 2018 - MARZO 2020)

De 2010 a 2018, el GCBA construyó un sistema público con 200 estaciones y 2000 bicicletas que se podían usar de manera totalmente gratuita una hora de lunes a viernes, y dos horas los fines de semana.

En 2018, cuando mejor estaba funcionando el servicio, el Gobierno de Horacio Rodríguez Larreta decidió privatizarlo y entregárselo por 10 años a la única empresa que ofertó en la Licitación Pública: la brasilera Tembici. La Concesión tramitó en el [Expediente Administrativo N° EX-2018-07244402-MGEYA-SECTRANS](#).

El principal compromiso era duplicar las bicicletas (4000) y las estaciones (400), y mantener gratuito el servicio. Para ello, le entregó 20 millones de pesos como anticipo financiero, y le garantizó durante todo el contrato una cuota mensual de casi cuatro millones de pesos. Cero inversión privada.

También le concedió toda la entrada de dinero en publicidad que implica disponer de 500 espacios en la vía pública (400 en las estaciones y 100 en lugares céntricos), más el sponsoreo en las 4000 bicicletas, en la web y en la aplicación para celulares.

Y, como si fuera poco, le garantizó que la construcción de las ciclovías seguiría a cargo del GCBA.

Artículo 2: Alcance de la concesión

La concesión tiene por finalidad la prestación integral, modernización, operación, mantenimiento y explotación del Sistema de Transporte Público en Bicicleta de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El Sistema de Transporte Público en Bicicleta (STPB) es un sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución y estacionamiento de unidades de bicicletas dispuestas para su uso en lugares estratégicos de la Ciudad.

La presente concesión alcanza la prestación integral del servicio de transporte público de bicicletas con un total de cuatrocientas (400) estaciones y cuatro mil (4000) bicicletas operativas.

Asimismo, el concesionario podrá disponer de espacios para publicidad de los cuales tendrá el permiso de explotación comercial. Asimismo, podrá disponer de sponsoreo en algunos elementos del Sistema, como son las bicicletas y otros.

El costo total del Sistema será financiado con los ingresos obtenidos directamente por el concesionario en virtud del permiso de explotación publicitaria y sponsoreo mencionado y el precio fijo mensual que abonará el GCABA por la presente concesión.

Asimismo, se deja constancia que durante la duración del contrato, el Sistema podrá ser financiado por cualquiera de los mecanismos dispuestos en la Ley N° 5.651 y la Ley N° 5.954 que aprueba la concesión del Sistema de Transporte Público en Bicicleta por el término máximo de diez (10) años, cuyo texto definitivo será informado por Circular sin consulta.

El STPB podrá coexistir con otros sistemas de alquiler de bicicletas administrados por privados dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Orden N° 011 del Expte – Pliego

¿Cómo agradeció la empresa semejante regalo? Incumpliendo sistemáticamente sus obligaciones. Sólo en los tres primeros meses Tembici había incumplido 44 veces lo acordado en el Pliego

Atento lo antedicho, se detallan los incumplimientos que hasta el día de la fecha se registran en el cronograma propuesto por la empresa en su oferta:., *Cronograma de cumplimiento de obligaciones vencidas:*

18/01/19: Tecnología: Renaper: Conexiones finales
14/01/19: Tecnología: Sitio Web: Prueba piloto #3:
14/01/19: Tecnología: Renaper: Prueba #1:
11/01/19: Importaciones: Fase 1: Transporte galpón 500 bicicletas Canadá:
11/01/19: Tecnología: Renaper: Prueba Webform:
11/01/19: Operaciones: Instalación: Capacitación para instalación estaciones:
11/01/19: Operaciones: Instalación: Capacitación para instalación bicicletas:
10/01/19: Tecnología: Sitio Web: Conexión Renaper: Tecnología: Sitio Web: Conexión Medio de Pago.
10/01/19: Importaciones: Fase 1: Proceso aduanero 500 bicicletas Canadá:
09/01/19: Comunicación sobre el nuevo sistema
09/01/2019: Comunicación abertura general para registro
09/01/19: Tecnología: Sitio Web: Webform Tarjeta MiBA
08/01/19: Importaciones: Fase 2: Transporte para 150 estaciones al galpón en Brasil
07/01/19: Tecnología: App Mobile: Conexión Medio de Pago
07/01/19: Tecnología: App Mobile: Conexión Webform Tarjeta MiBA:
07/01/19: Tecnología: Database: Prueba registros sitio web:
07/01/19: Operaciones: Flota: Adaptación vehículos Fase 1:
07/01/19: Operaciones: Flota: Recibimiento de Fase 2 de Vehículos:
02/01/19 Back office: RRHH: Capacitación personal Procesos Tembici
24/12/18: Tecnología: Sitio Web: Prueba piloto #1
24/12/18: Importaciones: Estado del Procedimiento en Aduana Argentina de las 500 bicicletas provenientes de Canadá.
26/12/18: Tecnología: Sitio Web: Prueba piloto #2
27/12/18: Back office: Setup: Setup herramientas comunicación con 147
27/12/18: Importaciones: Fase 1: Transporte galpón 50 estaciones Canadá
28/12/18: Tecnología: Estado de desarrollo del webform.
28/12/18: Back office: RRHH: Capacitación personal SAS
28/12/18: Importaciones: Fase 2: Transporte a fábrica para 1500 bicicletas en Brasil.
21/12/18: Tecnología: Desarrollo look & feel sitio web BA Ecobici por Tembici.
21/12/18: Tecnología: Prueba de conexión de base de datos
18/12/18: RRHH: Borrador contratos personal cedido.
14/12/18: Importaciones: Fase 3: Embarque para 200 estaciones a Brasil
14/12/18: Tecnología. Disponibilidad de tablas de Renaper
14/12/18: Tecnología: Desarrollo conexiones de Tembici a base de datos
14/12/18: Tecnología: Enviar listado de tablas necesarias a base de datos
10/12/18: Importaciones: Estado del proceso en Aduana argentina para el despacho de 50 Estaciones.
10/12/18: Tecnología: Envío a GCBA de información requerida por Renaper
06/12/18: Importaciones: Estado del proceso en Aduana argentina para el despacho de las herramientas especiales.
03/12/18: Importaciones: Fase 3: Embarque para 2000 bicicletas a Brasil
30/11/18: Tecnología: Recepción de información sobre design sitio web
30/11/18: Tecnología: Envío de especificaciones design para tecnología Tembici
30/11/18: Tecnología. Aplicación design en la app.
23/11/18: Permisos: Pedido de licencias para las 3 fases
15/11/18: Tecnología: Definición del dominio de Tembici en Argentina
01/10/18: Operaciones: Compra de líneas telefónicas / Compra de celulares / capacitación TrackerUp.

Orden N° 214 del Expte (pt 01 y 02)

En este contexto de faltas “graves y muy graves”, el GCBA no decidió multarlos sino entregarles más dinero.

En marzo de 2019, firma la 1ra adenda para aumentar en 50 millones de pesos el anticipo financiero, que totalizó \$70.500.000 ya que, según Tembici, luego de presentada la oferta y adjudicado el proyecto (28 de septiembre 2018) *“sucedieron hechos sobrevinientes a la economía argentina”* que repercutieron *“severamente en la ecuación económica financiera del contrato”*. Atención a esta argumentación porque la vamos a volver a escuchar.

Con fecha 31 de Enero de 2019, “EL CONCESIONARIO” presentó una nota solicitando la ampliación del anticipo financiero otorgado en el marco de la licitación pública nacional e internacional N° 123/SECTRANS/2018, que alcance el 20% del valor total del contrato. El CONCESIONARIO reconoce que luego de presentada la oferta y adjudicado el proyecto, sucedieron hechos sobrevinientes a la economía argentina que son de público conocimiento y que afectaron gravemente la situación económica, financiera y cambiaria del país, lo cual repercutió severamente en la ecuación económico-financiera del contrato. Asimismo, agregan, que diferentes factores macro económicos derivaron en una importante devaluación de la moneda argentina, inflación, y un notorio incremento en el riesgo país, como así también restricciones de acceso al crédito. Ergo, destacan que el aumento del adelanto financiero resulta necesario para la financiación del proyecto en su etapa inicial, e intentar mantener el equilibrio

Orden N° 226 del Expte.

Mientras tanto los incumplimientos al cronograma pautado se fueron acumulando y en abril de 2019 se produjo un hecho de enorme gravedad: Tembici filtró información personal de los usuarios, una falta considerada muy grave en el Pliego

Me dirijo a Usted en mi carácter de Subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura de la Secretaria de Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, atento los hechos de público conocimiento en relación a la filtración y mal resguardo de datos personales de algunos usuarios del Sistema de Transporte Público en Bicicleta.

Orden N° 237 del Expte.

En todo este proceso, Tembici excusó sus incumplimientos en el monto de bicicletas en circulación debido a la altísima cantidad de robos que estaban sufriendo el STPB. Según la empresa, hasta mediados de mayo, la tasa de pérdida de bicicletas fue ocho veces mayor a la de Río de Janeiro, Ciudad en la que también manejan el servicio de bicicletas.

El dato resultó imposible de constatar para el Gobierno de la Ciudad ya que, pese a ser un compromiso acordado en el Pliego de Especificaciones Técnicas, el Ministerio de Transporte no podía acceder al software (denominado COMET) que le permitiría ver el estado del Servicio. Otro incumplimiento más al pliego, que fue indicado en la Orden N°10 enviada por el GCBA en mayo de 2019

ORDEN DE SERVICIO N°10:

A través del presente, conforme el derecho que nos asiste de acuerdo surge de las estipulaciones del punto 5.3.1., ítem III del artículo 5 del Pliego de Especificaciones Técnicas (modificado por la circular sin consulta Nro. 1) de la contratación que nos vincula, solicitamos a Uds. que en el plazo de 10 (diez) días corridos de recibida la presente, realicen las modificaciones que correspondan en el software de gestión del STPB (en adelante el "Comet"), a los efectos de que el GCBA pueda acceder a través de dicho software, de manera ágil, rápida y precisa a los siguientes datos:

- a) Cantidad de bicicletas robadas, identificando en cada caso si se ha realizado o no la denuncia policial correspondiente y en caso de corresponder datos de la denuncia.
- b) Cantidad de bicicletas retenidas en comisarias.
- c) Cantidad de incidentes de usuarios en ocasión del uso de las bicicletas del STPB.
- d) Cantidad de bicicletas no devueltas cuyos usuarios luego de ello no pudieron ser contactados en los números telefónicos, correo electrónico y demás datos que consignaron al momento de su inscripción en el STPB.
- e) Cantidad de bicicletas que figuran en el Comet como "no devueltas" y que, los usuarios alegaron que realizaron la devolución correspondiente en alguna de las estaciones del STPB.
- f) Cantidad de bicicletas robadas mediante actos de vandalismo (vgr.: bicicleta arrancada de su anclaje).

Orden N°239 del Expte.

Días más tarde, en junio de 2019, pese a que el GCBA seguía sin poder acceder al software, anunció que el compromiso de tener 4000 bicicletas y 400 estaciones ya estaba cumplido por parte de Tembici.

Sin embargo, el sistema comenzó a funcionar cada vez peor y los incumplimientos por parte de la empresa continuaron: en noviembre, una Auditoría del GCBA detectó que no se estaba respetando la proporción de bicicletas disponibles por estación.

Tembici tampoco estaba entregando los informes mensuales de funcionamiento del sistema, ni los informes que indicaban cuánto recaudaba por publicidad y sponsoreo. Cuestión que no le impidió seguir solicitando una readecuación de precios, con el objetivo que el GCBA le entregue más dinero para mantener el servicio.

Finalmente, el 6 de marzo de 2020, Tembici se dignó a brindar la información solicitada e, increíblemente, aseguró que durante todo 2019 no recaudó ni un sólo peso por los 500 carteles de publicidad, los cuales terminó entregando a los patrocinadores del sistema (Banco Itaú y Mastercard) para que resulte "atractivo" el contrato.

1) Informe sobre ingresos por publicidad y sponsorreo:

Adjuntamos - mediante **anexo I** al presente - el informe sobre ingresos por sponsorreo de acuerdo con lo requerido por art. 43 del Pliego de Condiciones Particulares.

Con relación al informe de ingresos por publicidad, es importante aclarar que - como informamos previamente a GCABA - durante el año 2019 hemos intentado cerrar negociaciones con diversas empresas que adquirirían los espacios disponibles en los carteles publicitarios localizados tanto en las 400 estaciones de bicicletas, como en aquellos 100 carteles que se ubicarán en los corredores viales referidos en el artículo 5.8.2.2. del Pliego de Especificaciones Técnicas. Por diversas razones, entre las que se cuentan el deterioro de las condiciones macroeconómicas del país y la depresión del mercado publicitario, dichas negociaciones no llegaron a buen puerto.

Al respecto, cabe señalar que Tembici no ha comercializado los espacios publicitarios disponibles en los carteles de las 400 estaciones a terceros.

Dichos carteles se han debido agregar al paquete comercial ofrecido a los patrocinadores del sistema (Banco Itaú y Mastercard), como forma – transitoria y de urgencia- de mantener el atractivo y continuidad de los contratos celebrados con los mismos, que se han visto afectados en razón de menor exposición de la marca en la calle por el alto índice de vandalismo y robo en los elementos del sistema. Tal como puede advertirse a simple vista, los referidos carteles lucen anuncios de dichas empresas en forma exclusiva.

Asimismo, en relación con los 100 (cien) carteles que se instalaran en los principales corredores viales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires – conforme el artículo 5.8.2.2. del Pliego de Especificaciones Técnicas nos encontramos a la espera de la aprobación formal por parte del GCABA de las ubicaciones de los mismos.

Orden N° 322 del Expte.

ANEXO I Informe sobre ingresos por publicidad y sponsorreo

Sponsorreo	feb-19	mar-19	abr-19	may-19	jun-19	jul-19	ago-19	sep-19	oct-19	nov-19	dic-19
Mastercard					USD 75.000	USD 75.000	USD 75.000	USD 75.000	USD 75.000	USD 75.000	USD 75.000
Itaú	USD 125.000	USD 125.000	USD 125.000	USD 125.000	USD 125.000	USD 125.000	USD 125.000	USD 125.000	USD 125.000	USD 125.000	USD 125.000
FX (Com A 3500 BCRA)	\$ 38,41	\$ 41,36	\$ 43,23	\$ 44,93	\$ 43,79	\$ 42,54	\$ 52,73	\$ 56,50	\$ 58,53	\$ 59,71	\$ 58,88
	\$										
Total pesos	4.801.075	\$ 5.170.330	\$ 5.404.225	\$ 5.616.652	\$ 8.757.870	\$ 8.508.680	\$ 10.545.420	\$ 11.300.280	\$ 11.706.160	\$ 11.947.520	\$ 11.576.640
Acumulado trimestral	1° trimestre (en pesos)	\$ 9.971.375		2° Trimestre (en pesos)	\$ 19.778.747		3° Trimestre (en pesos)	\$ 30.354.380		4° Trimestre (en pesos)	\$ 35.130.420

Orden N° 322 del Expte.

El informe entregado, al menos permitió conocer que, sólo por sponsorreo, en 2019 Tembici recaudó 200 mil dólares por mes.

Así llegamos a la pandemia, donde –llamativamente- el GCBA suspendió el servicio por dos meses pese a que, a nivel sanitario, la bicicleta era un medio sumamente seguro para trasladarse

ETAPA 2: ¿DÓNDE ESTÁN LAS 4000 BICICLETAS? MARZO 2020-MARZO 2021

Del 20 de marzo al 11 de mayo de 2020, el servicio de Ecobici estuvo cerrado, pero Tembici siguió cobrando su canon mensual.

En Mayo, el GCBA decidió que el STPB vuelva a funcionar y firmó un nuevo acuerdo con Tembici para que la empresa garantice 2000 bicicletas y 200 estaciones. También, limitó el tiempo máximo de viaje a 30 minutos. (Orden N° 295 del Expte.)

Dos hechos resaltan de este nuevo acuerdo:

1. Por primera vez, el GCBA habilita a Tembici a cobrar multas en dinero. En este caso a quienes se excedan en el tiempo de uso, que limitan en media hora (antes era una hora), pese a que hasta 2018, el promedio de cada viaje era de 40 minutos¹.
2. Sorprende por qué, luego de asegurar que la bicicleta es el medio ideal para trasladarse en pandemia- el GCBA no habilita la totalidad del sistema, es decir, las 4000 bicicletas y 400 estaciones a las que se habían llegado antes de la pandemia, y sólo retoma su funcionamiento al 50%. ¿Será que esas 4000 bicicletas nunca existieron?

Lo cierto es que, en agosto de 2020, a tres meses de haber firmado el nuevo acuerdo, el GCBA constató que Tembici no estaba garantizando ni siquiera las 2000 bicicletas acordadas.

-Empresa: M2 SOLUÇÕES EM ENGENHARIA LTDA- M1 TRANSPORTES SUSTENTÁVEIS LTDA- UNIÓN TRANSITORIA- (TEMBICI).-

-Licitación Pública Nacional e Internacional N° 123/SECTTRANS/2018.-

-Expediente N°2018-7244402-MGEYA-SECTTRANS.-

ORDEN DE SERVICIO N° -.-

Se remite la presente orden de servicio a los fines de notificarles que se ha advertido a través del sistema COMET que no se encuentran operativas en la vía pública el total de dos mil (2000) bicicletas estipuladas en la Cláusula Primera de la Adenda Contractual N° 2, aprobada por Resolución N° 280/SECTOP/20.

Por este motivo, es que se intima a Uds. por el único e improrrogable plazo de cuarenta y ocho (48) horas a partir de la recepción de la presente, a que presenten un detalle de evolución de incorporación de las bicicletas faltantes al Sistema.

Asimismo, se intima por el mismo plazo acompañe documentación respaldatoria que acredite dicha proyección, de manera tal que permita establecer una fecha cierta en la que la totalidad de las 2000 bicicletas se encontrarán disponibles en la vía pública para su uso por los usuarios.

Todo ello, bajo apercibimiento, en caso de incumplimiento, de hacer efectivas las sanciones establecidas por los artículos 61, 62 y 63 del Pliego de Condiciones Particulares.

Queda usted debidamente notificado. –

Orden N° 316 del Expte.

A dos años de estar a su cargo, Tembici logró que el sistema tenga menos rodados que cuando era manejado por el Estado.

¹ <https://la.network/ecobici-buenos-aires-logro-record-viajes-dia/>

Nuevamente, la empresa justificó la imposibilidad de garantizar las 2000 bicicletas en el alto número de robos que sufría el sistema. En uno de sus informes aseguró que, desde 2019, el STPB había perdido más de 2800 bicicletas a causa de robos (la misma argumentación que ya venía esgrimiendo desde mayo de 2019) y por ello solicitaba una nueva redeterminación de precios, es decir, un monto mayor del subsidio que recibe del GCBA.

En segundo lugar, tal como se mencionó en las notas referidas precedentemente, por hechos imprevisibles y ajenos a nuestra voluntad - entre los cuales se encuentran robos y vandalismo de elementos del STPB- Tembici sufrió una pérdida de hasta el momento de dos mil ochocientos cincuenta y cinco (2855) bicicletas¹ lo cual tuvo un enorme impacto negativo en la ecuación económico-financiera del contrato.

Para Tembici - tal como se mencionó en su notas anteriores- resulta esencial el restablecimiento de la ecuación económico-financiera producida por los hechos mencionados, así como por los mayores costos operativos por exceso en la cantidad de viajes, mayores gastos de importación, contratación de empresa especializada en seguridad y recupero de bicicletas, colocación de cámaras de seguridad en estaciones, equipamiento de GPS activo en bicicletas, incorporación de personal adicional asignado exclusivamente a las funciones de prevención de robos, el desarrollo de mejoras en la aplicación del Sistema, todas medidas que fueron adoptadas para solucionar los hechos imprevisible - y ajenos a Tembici- producto de robo y vandalismo².

Orden N° 324 del Expte.

Quién se hace cargo de los robos y el vandalismo

El Contrato firmado por Tembici con el GCBA aclara en el artículo 57 que **“el concesionario deberá responder a su costo por todos los actos de robo y/o vandalismo y /o actos de destrucción que pudieran sufrir los elementos del Sistema de Transporte, debiendo contar para ello con los seguros correspondientes”**

Artículo 57: Vandalismo y/o robo y/o destrucción parcial o total

El concesionario deberá responder a su costo por todos los actos de robo y/o vandalismo y/o actos de destrucción parcial o total que pudieran sufrir los elementos del sistema de transporte público en bicicleta, debiendo contar para ello con los seguros correspondientes para actos de esta naturaleza. Se incluyen en el marco del vandalismo las pintadas, los grafitis, adhesivos y similares. Los elementos que integran el sistema son: las bicicletas, estaciones de distribución y estacionamiento, el software de gestión y administración, vehículos de logística, elementos publicitarios , entre otros.

Orden N° 011 – Artículo 57

Y sobre el tema seguros, el Artículo 35, detalla que:

“5) Seguro sobre bicicletas.

El concesionario deberá contratar un seguro que cubra destrucción total o parcial,

*hurto y/o robo, de las bicicletas afectadas al servicio.
Con lo cual, la exigencia de que el Estado se haga cargo de las pérdidas es una estafa.”*

La argumentación de la empresa se vuelve aún más sospechosa, cuando el propio GCBA -ya con la posibilidad de acceder al software de datos-, le indicó que desde mayo 2021 no se dio un “crecimiento exponencial de robos ni de desaparición de bicicletas”.

ORDEN DE SERVICIO N° -

Conforme la presentación efectuada por Nota de Pedido de fecha 11 de agosto de 2020, y en relación a las cuestiones que se mencionan en la misma se emite la presente, para tratar los temas allí planteados. -

En primer lugar, es importante destacar que en el contexto extraordinario en el que nos encontramos, consecuencia de la Pandemia, y de la emergencia sanitaria y económica decretada, y en consideración, principalmente, a las necesidades y dificultades expuestas en la nota de pedido del 9 de mayo del corriente, a partir del análisis del estado de situación del Sistema de Transporte Público en Bicicletas, y los cambios sufridos desde de su reanudación, el 11 de mayo, las partes de común acuerdo suscribieron la Adenda Contractual N° 2, asumiendo el compromiso de su parte de contar con 200 estaciones y 2000 bicicletas operativas para su uso por los usuarios.

Desde la suscripción de la Adenda referida, no han reportado, ni se refleja en la información obtenida del COMET, que se haya dado un crecimiento exponencial de robos, ni de desaparición de bicicletas. Esto, sin dudas, reflejo de las medidas adoptadas de manera conjunta entre ambas partes a fin de reforzar las condiciones de seguridad del servicio. En tanto que, sin perjuicio de lo que en materia de robos y vandalismo, establece el artículo 57 del Pliego de Condiciones Particulares, no se advierte de modo alguno que se haya producido un cambio atendible, que pueda haber modificado el estado de situación en que se encontraban al asumir el compromiso en la Adenda de mantener el servicio con las 2000 bicicletas operativas.

Por otro lado, en la Adenda, se autorizó al Concesionario, para el cobro de penalidades por el uso indebido del Sistema por parte de los usuarios, de tal forma que, a partir de ese momento, cuenta con una herramienta más que evita el mal uso, y que, a su vez le permite percibir el monto correspondiente a las penalidades aprobadas.

Orden N° 321 del Expte.

Mientras solicitaba más dinero, Tembici siguió incumpliendo en tiempo con la presentación de los informes de ingresos por publicidad y sponsorship (con lo cual el GCBA desconoce qué otras entradas de dinero tenía la empresa, elemento fundamental para reducir el subsidio que le entrega mensualmente el Estado), el informe mensual donde se detalla el estado del Sistema y el informe donde se indica el mantenimiento y limpieza de estaciones y rodados.

También siguieron incumpliendo con la reubicación de carteles de publicidad, que colocaban en lugares donde no estaba permitido.

Así se llega a diciembre de 2020, cuando el GCBA vota en la Legislatura la Ley N° 6352 (Ciudad Bici) y para ello le solicita a Tembici (Orden N° 339) retomar el proyecto original de tener 4000 bicicletas y 400 estaciones en funcionamiento, y le exige un cronograma para que se efectivice.

¿Adivinen qué responde la empresa?

se nos requiere, entre otras cosas, presentar un cronograma para la reinstalación de las estaciones y bicicletas que fueron removidas en el marco de la Adenda N° 2, de manera que el STPB vuelva a contar con 4000 bicicletas y 400 estaciones (en adelante, el "Requerimiento")

Adelanto que, en virtud de las consideraciones que realizaré a continuación y que se centran en una serie acontecimientos -de carácter extraordinario, imprevisible y ajenos a Tembici- que han distorsionado gravemente el normal y correcto desenvolvimiento y ejecución del Contrato, y afectado -de manera sustancial- el equilibrio de su ecuación económica y financiera, el Requerimiento resulta de cumplimiento imposible para Tembici, a menos que se arbitren las medidas necesarias para compensar dichos efectos adversos y recomponer la ecuación económica y financiera del Contrato, lo cual solicito expresamente.

Orden N° 340 del Expte

Como siempre, plantea que pasaron una serie de "acontecimientos extraordinarios e imprevisibles" que hacen que volver a garantizar las 4000 bicicletas sea imposible, a menos que el GCBA compense dichos efectos adversos y recomponga la ecuación económica y financiera de la empresa". Es decir, nuevamente, piden que el GCBA les dé más subsidios.

Finalmente, lejos de imponer el cumplimiento del Contrato y multar a la empresa, a comienzos de marzo de 2021, el GCBA accedió a los pedidos de Tembici y firmó la adenda N°3 (Orden N°356 del Expte.)

¿En qué consistió? En que todas las obligaciones y compromisos firmados por la empresa, fueron asumidos por el GCBA.

El acuerdo es, nuevamente, tan favorable para Tembici que la empresa no tiene que desembolsar un solo peso.

El GCBA acuerda pagarle por única vez más de 82 millones de pesos (\$82.324.706), en cuotas mensuales de \$ 857.549 para que Tembici compre nuevas bicicletas (las mismas que la empresa produce en Brasil); y le aumentó casi un 700% el monto mensual, que pasa de \$1.664.583 a \$11.556.391 (ahora está en más de 18 millones), para que Tembici incorpore un sistema de GPS activo, una Central de Monitoreo y Recupero, y un Equipo de Vigilancia y de esta forma resuelva el supuesto problema de los robos.

Dos obligaciones básicas de la empresa que absorbe el GCBA. O la ciudadanía, porque el GCBA también autorizó a Tembici al cobro de Abonos, con lo cual el sistema dejó de ser gratuito para los usuarios.

De yapa, le permitió colocar 50 carteles publicitarios más en calles y avenidas, con lo que la empresa sumó 550 espacios.

Todos estos beneficios tuvieron como objetivo que la empresa cumpla con las 4000 bicicletas y 400 estaciones prometidas.

Para ello, Tembici se comprometió a un nuevo cronograma:

Marzo 2021: 2000 bicicletas // 200 estaciones

Marzo 2021 (a los diez días de firmado el contrato): 2300 // 230

Septiembre 2021: 2800 // 280

Marzo 2022: 3300 // 330

Septiembre 2022: 4000 // 400

Todo indicaba que esta vez, con la “ecuación económica financiera equilibrada”, la empresa iba a cumplir. Y así pareció: en octubre de 2021, Tembici no sólo había llegado a las 2800 bicicletas acordadas para esa fecha, sino que ya había puesto en circulación 3200 bicicletas. Todo un éxito, o al menos así lo difundió el GCBA²

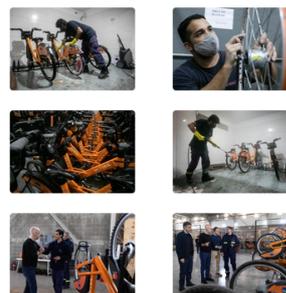
Buenos Aires / Jefatura de Gabinete / Movilidad / Movilidad Sustentable / Como arreglan y acondicionan las bicicletas en el taller de la Ciudad

Cómo arreglan y acondicionan las bicicletas en el taller de la Ciudad

El sistema, que ya cuenta con 320 estaciones operativas y 3200 rodados, dispone de un amplio espacio para el mantenimiento y puesta a punto de estos.



Lunes 18 de octubre de 2021



Ecobici, el sistema de bicicletas compartidas de la Ciudad de Buenos Aires, ya cuenta con 320 estaciones y 3200 bicicletas disponibles; y además, cuenta con un taller para ajustar y mantener las unidades en calle y también para acondicionar y ensamblar las nuevas bicicletas que ingresan al sistema.

Sin embargo, en esos meses no sólo la propia Tembici declaró tener en circulación sólo 2300 bicicletas (900 rodados menos que los anunciados en la prensa), sino que el propio GCBA, a través de los datos del software comprobó que en diciembre de ese año no había ni 3200 bicicletas (como anunciaban en la web) ni 2800 (como se había comprometido Tembici en el nuevo contrato), ni 2300, como facturaba Tembici, sino 1681 bicicletas operativas, sobre un total de 2477.

² <https://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/noticias/ecobici-como-arreglan-y-acondicionan-las-bicicletas-en-el-taller-de-la-ciudad>

Expediente N°: EX-2018-7244402-MGEYA-SECTRANS

En virtud de Licitación de referencia y en atención que a la fecha 17/12/2021 a las 10 am surge de COMET que el STPB tiene 1681 Bicicletas Operativas en calle sobre un total de 2477 Bicicletas, es decir tenemos un 32% de Bicicletas Inoperativas, de las cuales 348 bicicletas se encuentran en taller y 448 inoperativas en calle. Se acompaña en el ANEXO I IF-2021-38782884-GCABA-DGGSM, la información que surge de la Plataforma COMET que demuestra que existe desde inicios de noviembre una tendencia inusual al descenso de la cantidad de Bicicletas operativas en calle y un ascenso de la cantidad de Bicicletas en taller, por lo cual requerimos que atiendan esta situación con urgencia, debiendo estabilizar el sistema de forma inmediata dado que el porcentaje promedio de inoperatividad a las 10 am de los últimos 15 días, no desciende del 20%, todo ello, bajo apercibimiento de aplicar el artículo 61 (Multas por Incumplimiento a los indicadores de desempeño de servicio) - Inciso 2.b. (Mantenimiento Correctivo de la Bicicleta), del Pliego de las Bases y Condiciones Particulares.

Ahora bien, en cuanto a su Nota de Pedido de fecha 29 de noviembre del corriente año, en relación a sus manifestaciones respecto a lo requerido mediante Orden de Servicio de fecha 12-11-2021 IF-2021-34930499-GCABA-DGGSM, se le hace saber que, en relación al Cronograma acompañado en la Nota de pedido mencionada, el mismo deberá ser revisado a fin regularizar esta situación extraordinaria de forma inmediata. De igual manera se observan incumplimientos en el cronograma referido, por ejemplo, en la cantidad de personal contratado y en la cantidad de vehículos operativos, a efectos de verificar su cumplimiento, le solicito tenga a bien remitir a esta Gerencia un informe detallado de la incorporación de personal que realizó.

Asimismo, en relación a sus dichos en cuanto a la demora del GCBA en el pago de las redeterminaciones de precios se hace saber nuevamente que se encuentran próximas a liquidar, sin embargo, esto no es motivo suficiente para no cumplir con la obligación de inyección de Bicicletas, ya que son dos asuntos independientes y además en concordancia con sus dichos, Ud. posee otras fuentes de ingresos que hacen posible llevar adelante la concesión.

Es dable destacar que la ADENDA N°3, se celebró en un contexto donde ya transcurría la pandemia y en donde por mutuo acuerdo se pactó el cronograma de inyección de Bicicletas al sistema, es decir, Ud. debió prever estas dificultades que hoy manifiesta que le acontecen.

Orden N° 497 del Expte.

¿Qué hizo entonces el GCBA? ¿Sancionó a la empresa?

No. Siguió pagando los 18 millones de canon mensual y aumentando el valor de los abonos que pagan los usuarios.

tembici.		CUIT	30-71615786-1	REMITO	
Razón Social	M2 solucoes em engenharia ltda - M1 transportes sustentaveis ltda - union transitoria	Ingresos Brutos	15576586/2	Nro 0002-0000148	
Domicillio	Av. Cordoba 1309 3 "A" C1055AAD- C.A.B.A.	Inicio de Actividades	01/09/2018	FECHA 01/11/2021	
IVA RESPONSABLE INSCRIPTO					
Señor/es: GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES					
Domicilio	Av. Martin Garcia 346				
Localidad	CABA				
CUIT	34-99903208-9				
IVA:	EXENTO				
ARTICULO	DESCRIPCION	CANTIDAD			
A	SERVICIO DE IMPLEMENTACION Y MANTENIMIENTO DE 2300 BICICLETAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO DE BICILETAS CORRESPONDIENTE AL MES DE OCTUBRE 2021	100.00%			

Orden N° 472 del Expte.

Así llegamos a septiembre 2022, la fecha acordada para llegar a los 4000 rodados y, nuevamente, la empresa volvió a incumplir su compromiso. De hecho, se desconoce el número real de bicicletas. ¿Serán 3200, como anuncia el GCBA en su página web y como factura Tembici? ¿Serán 2800, como aparecen en la app?

¿O serán 2500, de las cuales más de 600 están averiadas y fuera de uso, como indicó el propio GCBA en la última auditoría realizada en diciembre 2021?

Lo único seguro es que, a cuatro años de su privatización, el sistema público de bicicletas está en declive.

La concesión lo único que logró fue llenar los bolsillos de Tembici que, sólo en estos primeros 4 años, recibió del GCBA más de 430 millones de pesos. Para los usuarios, todo fue pérdida. El servicio dejó de ser gratuito, se limitó el tiempo de uso (pese a que el promedio de viajes era de 40 minutos), y ni siquiera creció la oferta de bicicletas: hoy en día es muy similar a las 2500 que había cuando el sistema era manejado por el GCBA

La cantidad de usuarios tampoco creció: se pasó de 286.000 usuarios registrados en 2018 a 301.000 en 2022. Hoy día, cuando el uso de la bicicleta crece exponencialmente en la Ciudad, el Sistema Público de Bicicletas se achica y está en franco retroceso. [De los 405.000 viajes que se realizan diariamente, sólo 2000 son a través del STPB. En 2018 se realizaban 8.000 por día.](#)

Exigimos la Rescisión de la Concesión

La cronología de estos cuatro años de privatización muestra a las claras a una empresa que incumplió sistemáticamente todos y cada uno de los acuerdos firmados, y a un Estado que, lejos de penalizarla, la premió con subsidios cada día más abultados.

El Artículo 68 de PBCP, deja en claro que la resolución contractual puede ser declarada por el concedente debido a incumplimientos del concesionario.

b) Resolución contractual

1) Declarada por el concedente. Incumplimientos del concesionario:

Las siguientes causales podrán dar lugar a la rescisión del contrato:

1. Dar a la concesión un destino diferente al expresamente fijado.
2. Realizar actividades ajenas a las previstas en los Pliegos.
3. Falta de constitución o renovación de las garantías a que hacen mención el presente Pliego.
4. Incumplimientos de disposiciones legales, reglamentarias o contractuales en forma constante y reiterada.
5. Atraso en la presentación del Plan de Trabajos, de ejecución del proyecto o sus ajustes o de organización de los servicios de operación y mantenimiento.

Orden N° 011 - Artículo 66

Los puntos 4 y 5 hubieran permitido rescindir este contrato lesivo para Estado desde hace rato. Sin embargo, Tembici sigue allí, dando muestra de una clara connivencia estatal.

Resulta fundamental declarar la resolución contractual frente a los reiterados y constantes incumplimientos de la concesionaria.