

PROGRAMA DE ASESORIA PARLAMENTARIA

Fundación Nuevas Generaciones

en cooperación internacional con

Fundación Hanns Seidel¹

Promoción del uso de bicicletas mediante la rebaja en el IVA²

Resumen ejecutivo

La bicicleta es un medio de movilidad urbana de impacto positivo en la salud humana y amigable con el medioambiente. En el presente trabajo se propone la rebaja del IVA sobre el precio de las bicicletas con el fin de impulsar su venta y promocionar su uso y, al mismo tiempo, fortalecer la industria nacional de este tipo de rodados.

I) Introducción

La mayoría de las acciones para promover el uso de la bicicleta como medio de movilidad urbana, han sido tomadas en los niveles locales. Por lo general dichas acciones se han visto plasmadas en la creación de infraestructura (ciclovías, espacios de aparcamiento, sistemas públicos de uso, etc.) o mediante la facilitación de canales de crédito especiales destinados a la compra de bicicletas. Lo que proponemos en el presente trabajo es fomentar el uso de las bicicletas y que su venta se vea incentivada gracias a la reducción de su precio mediante la rebaja del IVA. Esta medida traerá aparejadas varias ventajas. En primer lugar se espera una mayor demanda de estos productos, generando impulso económico al nicho industrial que ocupa este tipo de rodados. Asimismo se aprecian importantes beneficios colaterales derivados del uso de la bicicleta: mejor salud del usuario, baja de costos sociales y mayor cuidado del medioambiente.

II) Ventajas de la bicicleta como medio de locomoción urbana

¹ La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

² Trabajo publicado en el mes de marzo de 2015.

La Agenda 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo establece que es necesario “adoptar un marco de políticas formulado a nivel interno que refleje una perspectiva a largo plazo y un enfoque intersectorial como base para la adopción de decisiones, teniendo en cuenta los vínculos entre las diversas cuestiones políticas, económicas, sociales y ambientales que intervienen en el proceso de desarrollo”.

Desde la perspectiva ambiental, el uso de la bicicleta significa una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero gracias a la disminución del consumo de combustibles fósiles.

Desde el punto de vista social, las principales ventajas se reflejan en la disminución de los embotellamientos y los accidentes que causa el parque automotor; en la mejora del flujo del transporte público y en la recuperación del espacio público para los vecinos.

A su vez el uso de bicicletas genera beneficios relacionados con la salud, ya que por un lado se reducen los contaminantes y ruidos producidos por los automóviles y por el otro, se realiza actividad física. De ese modo se reducen el estrés y el riesgo de contraer afecciones cardiovasculares y enfermedades como la obesidad y la diabetes, entre otras.

III) Medidas a adoptar

Según un estudio del BID (Banco Interamericano de Desarrollo), denominado “Biciudades 2013”³, entre el 0,4 y el 10% de la población de América Latina utiliza la bicicleta como su principal medio de transporte⁴. En muchos casos, tal como lo revela el aludido estudio, la gente no usa bicicletas simplemente porque no tiene acceso a ellas.

“Las bicicletas pueden ser demasiado caras como para comprarlas en países con precios altos como Brasil y Argentina; los altos índices de robo en otros, hacen su compra una inversión riesgosa. Por último, históricamente, las altas tasas de desigualdad de ingresos, a menudo imposibilitan dichas compras para muchos. Por lo tanto, el hacer a las bicicletas accesibles para el mayor segmento posible de la población es parte de las estrategias de promoción de las bicicletas de muchas municipalidades.” (Biciudades, 28:2013).

³ Ver más en: <https://dl.dropboxusercontent.com/u/97075176/Report2.pdf>

⁴ Para más información ver <http://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2013-09-20/estudio-sobre-transporte-en-bicicleta-en-america-latina,10580.html>

Tres tipos de programas han sido implementados en América Latina durante los últimos años para que el ciudadano vea facilitado su acceso a las bicicletas. Uno de ellos es el de “préstamo de bicicletas públicas”, lo que ofrece acceso directo al ciudadano en general. Estos sistemas pueden incluir planes de suscripción anual o mensual, o bien ofrecer un período inicial de uso gratuito, seguido de cargos basados en una escala predeterminada. Algunos ejemplos son: “EcoBici”⁵ en Ciudad de México, “Mejor en Bici”⁶ en Buenos Aires y “B’easy” en Santiago de Chile. Vale mencionar también el programa “Club del Pedal”, gracias al cual la ciudad de Córdoba se suma al “boom” del uso de este medio de locomoción, al punto de tener planeada la incorporación durante el primer semestre de 2015 de alrededor de 400 unidades recicladas para uso gratuito, según informó COMMBI (Cámara Argentina de Comercio e Industria de la Bicicleta, Rodados y afines).

Otro tipo de programas orientados a promover el uso de la bicicleta se centra en el otorgamiento de préstamos especiales para su compra. Los gobiernos de varias ciudades de la región han desarrollado líneas crediticias con bajas tasas e incluso sin cobro de interés alguno para que los ciudadanos adquieran sus propias bicicletas o bien programas de compra con descuentos. El primero de dichos programas comenzó en Lima en los años noventa, cuando el Banco Mundial le dio al gobierno municipal un subsidio para otorgar créditos con baja tasa de interés para que los trabajadores de bajos ingresos pudiesen comprar sus bicicletas. Otro ejemplo de este tipo de programas, esta vez llevado a cabo gracias a la iniciativa privada de los actores involucrados, lo podemos apreciar en Cuenca (Perú). En dicha ciudad los estudiantes universitarios llegaron a un acuerdo con las tiendas de bicicletas locales para que se les reconociera un descuento del 25 % en el precio de venta.

Otros programas ejecutados en este sentido han sido los de donaciones de bicicletas. Entre ellos podemos mencionar los casos en que organizaciones de caridad como Wheels4Life (Ruedas para la vida) y Bikes for the World (Bicicletas para el mundo) directamente las han regalado a quienes las necesiten. Casos similares se han dado desde el sector público, tal como ocurrió en

⁵ ECOBICI es un sistema de bicicletas públicas de tercera generación, que implemento el Gobierno del Distrito Federal como parte de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta. Ver más en: <https://www.ecobici.df.gob.mx/>

⁶ BA Mejor en Bici es una aplicación desarrollada por el Gobierno porteño con múltiples funciones para los ciclistas que recorren la Ciudad, que nació en el primer Hackaton organizado por el GCBA. Ver más en: <http://www.buenosaires.gob.ar/noticias/ba-mejor-en-bici>

Brasil con el programa “Camino a la escuela”, creado por el gobierno de Dilma Rousseff, mediante el cual se donaron 100.000 bicicletas y sus respectivos cascos a los alumnos de escuelas públicas.

Un estudio (Portfolio, 2013) sobre este medio de transporte en la región detectó un fuerte impulso para hacer que las ciudades fuesen más accesibles a las bicicletas. Bogotá lidera el ranking con sus 376 km. para desplazarse por las llamadas “ciclorutas”. En el sexto y octavo puesto, respectivamente, figuran dos ciudades argentinas: Buenos Aires (que con su programa Eco Bici⁷ fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte ecológico, saludable y rápido) y Mar del Plata (donde la cantidad de vehículos ha crecido 50% en los últimos cinco años y donde se trazaron de 150 km. de ciclovías para reducir problemas de tránsito).

Por su parte, en algunas ciudades se han desarrollado programas piloto denominadas “ciclo recreovías”, en los que se establecen carriles para ciclistas que, aunque temporales, crean un espacio protegido para andar en bicicleta durante los fines de semana. Otro ejemplo de programas públicos para facilitar al ciudadano el desplazamiento en este tipo de medio se puede ver en la brasileña São Paulo, donde se construyó un estacionamiento junto a una importante estación ferroviaria llamado ASCOBIKE capaz de albergar 1.700 bicicletas al día⁸.

Si bien en nuestro país existe consenso respecto de la utilidad y los beneficios de este medio de transporte, como se mencionó anteriormente, se han tomado medidas únicamente a nivel municipal para fomentar el uso de las bicicletas, y la mayoría de las políticas locales que persiguen ese objetivo, no pretenden influir directa e inmediatamente en el mercado de las bicicletas sino más bien en la creación y mejoramiento del sistema de transporte público de bicicletas, es decir, infraestructuras.

Uno de los casos que sí pretende incidir en el mercado de bicicletas es el del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que, conjuntamente con el Banco Ciudad, ha implementado un ambicioso plan de reducción de intereses y el plazo de pago hasta en 50 cuotas en su compra de

⁷ La Ciudad de Buenos Aires tiene su Sistema de Transporte Público en Bicicletas, una manera sustentable de moverse que se está usando con gran éxito en más de 200 ciudades del mundo. Ver más en: <http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/sistema-ecobici/transporte-publico-de-bicicletas>

⁸ Ver más en: <http://ascobike.org.br/home.asp>

bicicletas. Esto, dice el Jefe de Gobierno Mauricio Macri, es parte de la “agenda verde” y del conjunto de programas que realizan las ciudades más importantes del mundo en materia ambiental.⁹

Por otro lado, en Neuquén, el Banco Provincial lanzó en junio 2014 un plan de “Tasa Cero” para la compra de bicicletas con tarjetas de crédito (Diario LM Neuquén, 2014). Otro caso es Rosario, que presentó el primer sistema automatizado de alquiler de bicicletas públicas en la ciudad que permitirá a los usuarios realizar recorridos variables a través de este nuevo sistema de transporte que estará en funcionamiento en marzo de 2015¹⁰.

Otros casos a destacar son los de la Universidad del Litoral (Santa Fe) y la Universidad Nacional de la Pampa, que desde comienzos 2015 ofrecerán un sistema de becas para promocionar el uso de bicicletas, facilitándoles a sus alumnos este medio de transporte. Por su lado, la Universidad Nacional de Córdoba y la Universidad de La Plata han entregado en comodato a su alumnado bicicletas *ploteadas* con la imagen y el escudo de dichas casas de estudios.¹¹

La provincia de San Luis también ha desarrollado sus herramientas mediante la adopción de un sistema que combina la donación de bicicletas y la creación de infraestructura. El programa “TuBi”, entrega bicicletas a todos los estudiantes de escuelas públicas y privadas que superan el nivel primario. A su vez, se han construido circuitos de bicisendas en cada una de las 66 localidades de la provincia puntana.¹²

En septiembre de 2014, se implementó un programa nacional llamado “Ahora 12” destinado a financiar la compra de productos nacionales con tarjeta de crédito en 12 cuotas sin interés. El programa permite la compra de productos de industria nacional de varios sectores, entre ellos el de las bicicletas¹³. Si bien esta medida ha estimulado la compra de bicicletas, creemos que no es suficiente para abordar la cuestión de manera integral y sostenida.

La producción nacional de bicicletas ha registrado durante los últimos años un marcado crecimiento, debido principalmente a la restricción de las importaciones, lo que derivó en un

⁹ Ver más en: <http://www.buenosaires.gob.ar/noticias/accede-creditos-del-banco-ciudad-para-la-compra-de-bicicletas>

¹⁰ Ver más en: <http://www.sinmordaza.com/noticia/280940-rosario-ciudad-amiga-de-la-bicicleta.html>

¹¹ Ver más en: http://www.commbi.com.ar/index.php?option=com_content&task=view&id=2406&Itemid=73 , y en http://www.commbi.com.ar/index.php?option=com_content&task=view&id=2147&Itemid=4

¹² Ver más en: <http://www.medioambiente.sanluis.gov.ar/MAmbienteASP/paginas/pagina.asp?PaginaID=182>

¹³ Ver mas en: <http://elargentino.infonews.com/2015/02/03/el-argentino-caba-184306-comercio-destaco-el-desarrollo-del-programa-de-cuotas-ahora-12.php>

incremento de la inversión dentro de este nicho industrial. Así la participación de la producción nacional en el mercado local de bicicletas pasó del 69% en 2003 al 98% en 2012.

IV) Propuesta

Teniendo en cuenta la situación de la industria nacional de partes y ensamblado de bicicletas, consideramos que reducir el IVA del 21% al 10,5% en la compra de bicicletas, tal como proponemos en el presente trabajo, tendrá como consecuencia el aumento de las ventas, generando un impacto positivo y directo en el desarrollo social y económico nacional. Sin lugar a dudas, la reducción del precio de las bicicletas estimulará su consumo como así también su producción.

Las grandes ciudades como Santiago de Chile, Buenos Aires, Bogotá, Río de Janeiro, Lima y Medellín han demostrado que una alta circulación de bicicletas por sus calles hace de ellas ciudades amigables con el medio ambiente, ya que reducen los niveles de contaminación ambiental y las emisiones de los gases que contaminan el aire y que provocan el calentamiento global.

Gracias a estos beneficios es que muchas ciudades en el mundo han apuntado al uso masivo de la bicicleta como alternativa para la movilización de personas. Sus gobiernos promueven programas de desarrollo de políticas públicas que favorezcan el uso de bicicletas, que además de ser una práctica totalmente ecológica, promueve estilos de vida saludables al reducir los males que trae consigo el automóvil, como la hipodinamia (falta de actividad física) y la deshumanización de las ciudades,¹⁴ al tiempo que se fortalece este nicho de la industria nacional.

V) Texto normativo

Artículo 1º.- Establécese que la alícuota del Impuesto al Valor Agregado a aplicar sobre la venta de bicicletas, será del diez punto cinco por ciento (10,5%).

Artículo 2º.- Comuníquese

¹⁴ Ver más en: <http://www.biciunamonos.org/contenido/la-bicileta-como-una-alternativa-moderna-de-transporte>