



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Acta firma conjunta

Número:

Referencia: Acta N° 2509

ACTA N° 2509

En la Ciudad de Buenos Aires, a los 28 días del mes de marzo de 2023 y con la asistencia del Directorio, Lic. Mayra Blanco, Dr. Juan José Tufaro y Lic. Nicolás González Roa, encontrándose ausente el Lic. Esteban Ferreira ^[1] se da comienzo a la sesión convocada para el día de la fecha en los términos del artículo 19 del Decreto N° 766/94, a fin de expedirse preliminarmente respecto del daño a la industria nacional y su relación de causalidad con el dumping determinado por la Subsecretaría de Política y Gestión Comercial (SSPYGC), en la investigación por prácticas de dumping en las importaciones de “*Bicicletas de rodado superior a 26 con y sin cambios*”^[2] originarias de la República Popular China^[3], en el expediente de la Comisión Nacional de Comercio Exterior (CNCE) N° EX-2022-85578314- -APN-DGD#MDP y de la SSPYGC N° EX-2022-85577373-APN-DGD#MDP.

La solicitud fue presentada, en nombre de la rama de producción nacional, por la Cámara Argentina de Comercio e Industria de Bicycletas, Partes, Rodados y Afines (COMMBI) y la empresa BICICLETAS FUTURA S.R.L.^[4].

Los miembros del Directorio cuentan con el Informe Técnico de Determinación Preliminar N° IF-2023-33424728-APN-CNCE#MEC^[5], elaborado por el equipo técnico.

I. ANTECEDENTES^[6]

El 17 de agosto de 2022, COMMBI y la empresa FUTURA presentaron ante la SSPYGC una solicitud de apertura de investigación por presunto dumping en las importaciones de bicicletas originarias de China. Dicha solicitud ingresó a esta CNCE el 18 de agosto.

Mediante Acta N° 2458 (IF-2022-95140652-APN-CNCE#MEC) de fecha 9 de septiembre de 2022, el Directorio de la CNCE comunicó a la SSPYGC que se habían subsanado los errores y omisiones detectados en la solicitud. Asimismo, determinó que las “*Bicicletas de rodado superior a 26 con y sin cambio*” de producción nacional se ajustaban, en el marco de las normas vigentes, a la definición de producto similar al importado originario de China, sin perjuicio de la profundización del análisis sobre producto que deberá desarrollarse en el supuesto de producirse la apertura de la investigación. Finalmente concluyó que la solicitud presentada por la CÁMARA ARGENTINA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE BICICLETAS, PARTES, RODADOS Y AFINES

(COMMBI) y la firma BICICLETAS FUTURA S.R.L. la que, a su vez, cuenta con la adhesión de las empresas JUAN MARIO ESPAÑON S.A., L.H. S.A., BICI PERETTI S.A. y BICICLETAS TOMASELLI S.A. cumple con los requisitos de representatividad dentro de la rama de producción nacional.

El 20 de septiembre de 2022, mediante Nota N° NO-2022-99814261-APN-SSPYGC#MEC la SSPYGC comunicó a la CNCE que estaban reunidos los requisitos formales establecidos por el Artículo 6° del Decreto 1.393/08 para conceder la admisibilidad de la solicitud.

El 22 de septiembre de 2022, la SSPYGC remitió el Informe Relativo a la Viabilidad de Apertura de Investigación (F-2022-100255842-APN-SC#MEC) mediante Nota N° NO-2022-100666146-APN-SSPYGC#MEC. El presunto margen de dumping determinado fue de 33,02% para China.

El 30 de septiembre de 2022, el Directorio de esta CNCE mediante Acta N° 2.466 (IF-2022-104248930-APN-CNCE#MEC) determinó que existían pruebas suficientes que respaldan las alegaciones de amenaza de daño importante a la rama de producción nacional de bicicletas causado por las importaciones con presunto dumping originarias de China.

El 1 de diciembre de 2022, mediante Resolución Secretaría de Comercio (SC) N° 121/2022 (RESOL-2022-121-APN-SC#MDP) publicada en el Boletín Oficial el 5 de diciembre de 2022, se declaró procedente la apertura de la presente investigación.

El 6 de marzo de 2023, la SSPYGC remitió mediante Nota N° NO-2023-24457142-APN-SSPYGC#MEC el Informe de Determinación Preliminar de Dumping (IF-2023-23509798-APN-SC#MEC). El margen de dumping determinado preliminarmente fue de 25,83%.

II. MARCO LEGAL DE LA DETERMINACIÓN PRELIMINAR DE DAÑO

La normativa específica aplicable a esta investigación es el Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 de la Organización Mundial del Comercio, aprobado por la Ley N° 24.425 y su Decreto reglamentario N° 1393/08.

Los incisos a) y d) del artículo 3ro. del Decreto N° 766/94 establecen que la CNCE es competente para conducir las investigaciones y el análisis de daño a la producción nacional causado por prácticas de dumping en el comercio internacional, así como para proponer las medidas que fueran pertinentes para paliarlo.

El artículo 3.4 del Acuerdo Antidumping establece que *“el examen de la repercusión de las importaciones objeto de dumping sobre la rama de producción nacional de que se trate incluirá una evaluación de todos los factores e índices económicos pertinentes que influyan en el estado de esa rama de producción, incluidos la disminución real y potencial de las ventas, los beneficios, el volumen de producción, la participación en el mercado, la productividad, el rendimiento de las inversiones o la utilización de la capacidad; los factores que afecten a los precios internos; la magnitud del margen de dumping; los efectos negativos reales o potenciales en el flujo de caja (“cash flow”), las existencias, el empleo, los salarios, el crecimiento, la capacidad de reunir capital o la inversión. Esta enumeración no es exhaustiva, y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva”*.

Asimismo, el artículo 3.7 del Acuerdo Antidumping establece: *“La determinación de la existencia de una amenaza de daño importante se basará en hechos y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas. La modificación de las circunstancias que daría lugar a una situación en la cual el dumping causaría*

un daño deberá ser claramente prevista e inminente. Al llevar a cabo una determinación referente a la existencia de una amenaza de daño importante, las autoridades deberán considerar, entre otros, los siguientes factores:

- i. una tasa significativa de incremento de las importaciones objeto de dumping en el mercado interno que indique la probabilidad de que aumenten sustancialmente las importaciones;*
- ii. una suficiente capacidad libremente disponible del exportador o un aumento inminente y sustancial de la misma que indique la probabilidad de un aumento sustancial de las exportaciones objeto de dumping al mercado del Miembro importador, teniendo en cuenta la existencia de otros mercados de exportación que puedan absorber el posible aumento de las exportaciones;*
- iii. el hecho de que las importaciones se realicen a precios que tendrán en los precios internos el efecto de hacerlos bajar o contener su subida de manera significativa, y que probablemente hagan aumentar la demanda de nuevas importaciones; y*
- iv. las existencias del producto objeto de la investigación.”*

El artículo 22 del Decreto N° 1393/08 establece que *“la Comisión (...) formulará una determinación preliminar de daño a la rama de producción nacional con los elementos de pruebas disponibles en esa etapa, junto con el informe de relación de causalidad entre éste y el dumping o la subvención, elevando sus conclusiones a la Secretaría y remitiendo copia de dicho informe a la Subsecretaría. De corresponder, deberá proponer las medidas provisionales que fueren pertinentes para paliar el daño, indicando la metodología utilizada para el cálculo de las mismas”*.

III. PRODUCTO IMPORTADO OBJETO DE INVESTIGACIÓN

Conforme a lo establecido por la Resolución RESOL-2022-121-APN-SC#MDP, el producto investigado fue definido como *“Bicicletas de Rodado superior a 26 con y sin cambios”* originarios de China, que ingresan por la posición arancelaria de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (NCM) 8712.00.10. Sistema Informático Malvina (SIM) 113, 123, 193, 212, 222, 292, 313, 323, 333, 343, 393, 910, 920 y 990. Para detalles respecto del régimen arancelario se remite en la parte pertinente del Anexo I obrante en el Informe Técnico.

Cabe indicar que por dichas posiciones arancelarias ingresan productos distintos al objeto de investigado, tales como las bicicletas de rodado menor o igual 26 que, por Resolución del ex Ministerio de Desarrollo Productivo N° 165/2021 de fecha 7 de mayo de 2021 y publicada en el Boletín Oficial (B.O.) el 10 de mayo, se encuentran sujetas a derechos antidumping aquellas originarias de China y Taipéi. Mediante la citada resolución se establecieron derechos antidumping por el término de 5 años bajo la forma de valores FOB mínimos comprendidos entre 32 dólares por unidad y 91 dólares por unidad.

No hay antecedentes de investigaciones antidumping en Argentina para el producto importado objeto de investigación, así como tampoco de investigaciones en el marco del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias y del Acuerdo Sobre Salvaguardias de la OMC relacionadas con este producto iniciadas en Argentina.

IV. PRODUCTO SIMILAR

La legislación vigente exige que una determinación acerca de la existencia de daño a la industria nacional esté basada en una investigación acerca del efecto que las importaciones objeto de dumping causan a los productores de los productos similares a los importados (Artículo 3 del Acuerdo Antidumping).

A tal fin, el párrafo 6 del artículo 2 del Acuerdo Antidumping expresa que *“se entenderá que la expresión*

“producto similar” (“like product”) significa un producto que sea idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado”.

Mediante las Actas N° 2.458 (de Existencia de Producto Similar y Representatividad) y N° 2.466 (de Daño y Causalidad previas a la Apertura), esta Comisión determinó que las *“Bicicletas de rodado superior a 26 con y sin cambios”* de producción nacional se ajustaban a la definición de producto similar al importado originario de China, sin perjuicio de la profundización del análisis sobre producto que debería desarrollarse en etapas posteriores.

En vista de ello, se expondrá a continuación, en forma sintética, la información con que se cuenta en la presente instancia relativa a las características físicas, los usos y sustituibilidad, el proceso de producción, las normas técnicas, los canales de comercialización y la percepción del usuario, tanto respecto del producto objeto de investigación como del producto similar nacional, de acuerdo a la información que obra en el expediente y se encuentra desarrollada en el Informe Técnico.

Cabe señalar que, conforme surge del Informe Técnico, en esta etapa se cuenta con información suministrada por COMMBI y las empresas FUTURA, BICI PERETTI S.A., LH S.A., BICICLETAS TOMASELLI S.A. y JUAN MARIO ESPAÑON S.A.^[7] en las distintas instancias del procedimiento, como así también de la consulta en ciertos sitios de internet, conforme se detalla en el Informe Técnico.

1. Características físicas

Una bicicleta es un medio de transporte con dos ruedas y pedales que permiten transmitir el movimiento a la rueda trasera a través de una cadena, un piñón^[8] y un plato. Tal como como se consigna en la definición, las bicicletas consideradas en la presente solicitud corresponden a los rodados superiores a 26.

Las bicicletas consideradas comprenden una diversidad de modelos, siendo las principales variedades las de paseo y *‘mountain bike’* (MTB). Según el modelo pueden contar con cuadros de acero, aluminio o carbono y ruedas de acero o aluminio, con distintas dimensiones o talles y prestaciones, es decir, si cuentan o no con cambios, si son de paseo o deportivas, etc. El cuadro, la horquilla y las ruedas son las partes componentes principales de una bicicleta.

Los frenos pueden ser tipo V-Brake, que se aplica sobre el aro de la rueda, o de disco ya sea hidráulicos o mecánicos que se aplican sobre la maza^[9].

Según indicó COMMBI en el caso del producto importado de China, *“la gran mayoría corresponde a bicicletas de aluminio, se verifican algunas con cuadro de acero y muy marginalmente bicicletas de carbono”*. COMMBI agregó que *“casi en su totalidad las bicicletas importadas cuentan con sistema de cambios y velocidades”*.

Para mayor detalle respecto de los modelos de bicicletas de producción nacional se remite a la tabla IV.1 obrante en el Informe Técnico. De acuerdo a la información consignada en la misma, surge que las bicicletas nacionales poseen características similares a las descriptas por COMMBI con relación a las importadas de China.

PERETTI, ESPAÑON, LÓPEZ y TOMASELLI indicaron -sin especificar origen- que las bicicletas que producen son idénticas a las importadas; FUTURA, por su parte, señaló que las bicicletas importadas de China, de otros orígenes y nacionales presentan características físicas, técnicas de calidad y prestaciones similares.

En virtud de la información aportada, no surgen diferencias respecto de las características físicas entre las bicicletas nacionales y las importadas de China.

2. Usos y sustituibilidad

Las bicicletas de producción nacional y las importadas de China se utilizan como medio de transporte, para recreación y con fines deportivos. En ese sentido, FUTURA indicó que en los últimos años se ha intensificado el uso de las bicicletas debido a la ampliación de la red de bici sendas en áreas urbanas, al alto costo y hacinamiento en los trenes y colectivos y a una mayor concientización de la necesidad de realizar actividad física.

Si bien el producto considerado puede ser sustituido en diversos grados por otros medios de transporte, los peticionantes coincidieron que su sustituto principal son las bicicletas de rodados inferiores, en particular las de rodado 26.

Al respecto, PERETTI, ESPAÑON, LÓPEZ y TOMASELLI explicaron que el grado de sustituibilidad responde a las tendencias de moda y desarrollos internacionales vinculados a la difusión, a nivel global, de tendencias en los usos. Dichas empresas indicaron que, si bien las bicicletas de mayor rodado son más aptas para recorrer distancias más largas que las de rodado 26, el grado de sustitución es pleno.

Tanto en lo relativo a los usos como a la sustituibilidad de las bicicletas, no existirían diferencias entre el producto nacional y el importado objeto de investigación.

3. Proceso de producción

De acuerdo a la información proporcionada por FUTURA, su proceso productivo consta de las siguientes etapas:

a) Proceso de fabricación del cuadro: se puede dividir en tres grandes etapas. 1) corte de los tubos de acero en varias medidas de acuerdo al desarrollo necesario para la confección del cuadro, 2) mecanizado mediante la utilización de balancines y tornos de los tubos seccionados para darles las formas correspondientes según el modelo de cuadro y permitir adecuar los mismos para su posterior soldadura y 3) soldadura completa del cuadro.

b) Proceso de fabricación de la horquilla: sigue las mismas operaciones que la fabricación del cuadro, se parte de un caño, se corta, se mecaniza y se sueldan las partes constitutivas para obtener esta pieza.

c) Proceso de gramallado del cuadro y de pintura del cuadro y la horquilla.

d) Proceso de fabricación de las ruedas: la primera operación consiste en la colocación manual o automática de los rayos en la maza. Luego se monta este subconjunto (rayos – maza) a la llanta de la rueda. Una vez armada y centrada la rueda, se le coloca el neumático y la cámara, cerrándose en una máquina.

e) Armado: Se ensamblan las distintas partes de la bicicleta en un proceso que comprende una primera etapa de preparación de subconjuntos para ser montados en los cuadros en puestos adyacentes a la línea automática de montaje principal.

Finalmente se procede al montaje parte por parte, puesto por puesto, de acuerdo con el modelo a fabricar. Se embala la bicicleta y se le adhiere etiqueta de control con la cual el usuario luego puede registrar su bicicleta en la website de la empresa para generar con ella una especie de certificado de legítimo usuario.

FUTURA indicó que todos los procesos de fabricación se realizan en su planta productiva, excepto el zincado de

rayos y cromado de partes.

ESPAÑON informó el proceso de elaboración de cuadros (similar al ya consignado precedentemente) mientras que TOMASELLI describió operaciones de corte, soldadura, lavado y pintura. Dichas empresas ensamblan luego los cuadros y/u horquillas que elaboran con el resto de las partes adquiridas a terceros.

Otro tipo de proceso a partir de componentes que, está CNCE entiende son adquiridos a terceros dado que su elaboración no fue descripta, consiste en el armado y preparación de partes y, finalmente, del conjunto, como por ejemplo el desarrollado por el productor PERETTI, cuyas principales operaciones son las siguientes:

- a) A partir del cuadro se colocan las cubetas de dirección y el centro pedalero. Se le ensambla la horquilla y se agregan las palancas pedaleras por medio de un sistema de bolilleros; el armado de dichas palancas consiste en el ensamblado de las bielas con la corona.
- b) Se realizan diversas operaciones de preparación de componentes que se anexan a lo largo de la línea de armado, entre ellas el corte de cadenas, la preparación de frenos, cambios, descarriladores y pie de apoyo y el armado de guardabarros.
- c) Se efectúa el armado de las ruedas y el manubrio.
- d) En la línea de ensamble se realiza un proceso continuo que consiste en tomar el cuadro e ir añadiéndole todas las partes provistas por los demás centros de trabajo.

El proceso productivo informado por LOPEZ tiene características similares al de PERETTI.

En función de lo expuesto, el proceso de fabricación puede diferir, fundamentalmente, en que algunas empresas se encuentran más integradas, fabricando el conjunto de cuadro, horquilla y ruedas, mientras que otras confeccionan el cuadro y/o horquilla y agregan el resto de las partes y otras efectúan la preparación y armado de las partes y elaboran el conjunto.

En esta instancia, no se dispone de información específica relativa al proceso de producción de las bicicletas importadas de China.

4. Normas Técnicas

Las bicicletas nacionales e importadas cuentan con exigencias relativas al cumplimiento de normas de seguridad establecidas por la Resolución ex Secretaría de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (SICyPyME) N° 220/03^[10] que instituyó un régimen de certificación obligatoria de requisitos esenciales de seguridad para la comercialización de bicicletas nuevas, de acuerdo con las definiciones de la referida Norma IRAM 40020^[11] y que resolvió que sólo se podrán comercializar en la medida que cumplan con los requisitos esenciales de seguridad, debiendo tramitar la certificación de los mismos los fabricantes, importadores, distribuidores mayoristas y minoristas y que *“los importadores deberán obtener un comprobante de cumplimiento de los requisitos esenciales de seguridad (...) como paso previo a la presentación del despacho de importación a consumo de los bienes”*.

En dicha normativa se establecen, entre otras cuestiones, los requisitos de identificación de fabricante y origen y se dispone que deben contemplarse las precauciones técnicas de seguridad para que las personas queden adecuadamente protegidas contra el riesgo de heridas y daños y posean la información e instrucciones necesarias

sobre la forma de operar y mantener la bicicleta y las consecuencias directas e indirectas que el uso deficiente pueda causar. Asimismo, indica el tipo de certificación requerida (marca de conformidad). Las entidades certificadoras son el Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM) y el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

De acuerdo a información obrante en el portal de Internet de IRAM, *“la certificación de seguridad que otorga IRAM implica que la empresa ha pasado por una evaluación del sistema de calidad y de ensayos de producto. Solo si los resultados de ambas actividades han sido satisfactorios, la compañía obtiene el Sello IRAM para bicicletas para adultos (...) A partir de esta instancia, se establece un cronograma de auditorías de seguimiento, el cual permitirá sostener la certificación en forma permanente”*.

Por otra parte, FUTURA informó que cumple con lo dispuesto por Resolución ex SICyPyME 153/05, que establece un régimen de certificación obligatoria de requisitos esenciales de seguridad para la comercialización de cubiertas y cámaras neumáticas nuevas de bicicletas. También informó que ha creado y desarrollado el software VIN Vehicle ID Number el cual identifica a cada bicicleta como única. Este número se encuentra grabado en el collar de asiento de la bicicleta o en su caja pedalera y permite identificar la trazabilidad del lote en el cual se fabricó la bicicleta, los insumos utilizados, de que proveedores son, que día se fabricó la bicicleta, a qué hora, de qué color, a que cliente se le entregó y, si el consumidor final se registra en la web de la empresa, como usuario final de la bicicleta.

LOPEZ, por su parte, señaló que cuenta con certificación de Norma ISO 9001 (sistema de gestión de calidad).

De lo expuesto surge que no existen diferencias entre el producto nacional y el importado objeto de solicitud, toda vez que tanto las bicicletas de producción nacional como las importadas deben cumplir normativa vinculada a requerimientos de seguridad, pudiendo contar asimismo las empresas con certificaciones correspondientes a sistemas de gestión.

5. Canales de comercialización

De la información disponible surge que tanto el producto nacional como el importado investigado comparten los mismos canales de comercialización.

En el caso de las bicicletas nacionales, considerando el promedio de las empresas del relevamiento, surge que el 68% son destinadas al canal minoristas mientras que el 32% al mayorista y el resto a usuarios directos. En el caso del producto importado, el principal canal de comercialización fueron los distribuidores mayoristas que representarían entre el 70% y 90%, correspondiendo el resto al minorista.

Así, tanto el producto objeto de investigación como el producto nacional se comercializan por los mismos canales, aunque en distintas proporciones, no existiendo por lo tanto diferencias significativas con relación a este factor entre ambos productos.

6. Percepción del usuario

FUTURA señaló que la decisión de compra por parte de la mayoría de los usuarios de bicicletas se basa en el aspecto (color, calcomanías) y en el precio de las bicicletas. PERETTI, ESPAÑON, LÓPEZ y TOMASELLI, por su parte, señalaron que lo único que diferencia a las bicicletas importadas objeto de investigación, no objeto de investigación y nacionales, es el precio.

Sin perjuicio de lo expuesto, de acuerdo a las peticionantes no existen diferencias entre el producto nacional y el importado objeto de investigación con relación a este factor, no afectando por lo tanto este aspecto la comparación entre ambos productos.

7. Conclusión.

Como resultado del análisis de las pruebas aportadas en esta instancia preliminar de la investigación, no se advierten elementos que ameriten modificar las conclusiones de esta Comisión adoptadas en las Actas N° 2.458 y N° 2.466 respecto de la existencia de un producto similar nacional.

Por los fundamentos recién expuestos, con la información disponible en esta etapa del procedimiento, esta CNCE mantiene su determinación en cuanto a que las “*Bicicletas de rodado superior a 26 con y sin cambios*” originarias de China encuentran un producto similar nacional.

V. INDUSTRIA NACIONAL

Una vez definido el producto similar, corresponde analizar si la CNCE cuenta en esta etapa de la investigación con información suficiente de la rama de producción nacional para evaluar el efecto de las importaciones objeto de dumping. En tal sentido, el párrafo 1 del artículo 4 del Acuerdo Antidumping expresa: “*a los efectos del presente Acuerdo, la expresión ‘rama de producción nacional’ se entenderá en el sentido de abarcar el conjunto de los productores nacionales de los productos similares, o aquellos de entre ellos cuya producción conjunta constituya una proporción importante de la producción nacional total de dichos productos*”.

En esta etapa preliminar, la CNCE definió como período de investigación los años completos 2019, 2020 y 2021 y los meses enero-noviembre de 2022.

Conforme surge de la información certificada por COMBBI, las empresas FUTURA, TOMASELLI, ESPAÑÓN, PERETTI y LÓPEZ (en adelante, relevamiento) representaron entre el 77% y 93% de la producción nacional de bicicletas en el período investigado.

Así, en esta etapa del procedimiento, la Comisión determina que las empresas FUTURA, TOMASELLI, ESPAÑÓN, PERETTI y LÓPEZ constituyen la rama de producción nacional, en los términos del Artículo 4.1 del Acuerdo Antidumping.

VI. ARGUMENTOS EXPUESTOS POR LAS PARTES

En esta sección se expondrán sintéticamente los distintos argumentos aportados por las partes, esgrimidos en las presentaciones agregadas al expediente. Los mismos serán analizados en las respectivas secciones subsiguientes, de corresponder.

V.1. Consideraciones relativas al mercado mundial de bicicletas

En primer lugar, las peticionantes han formulado consideraciones relativas a las variaciones producidas en el mercado de las bicicletas, producto del impacto que tuvo la pandemia COVID-19. En ese sentido, COMBBI^[12] señaló que, durante la pandemia y la cuarentena establecida, hubo una demanda inédita en el sector de bicicletas a nivel global, observándose un incremento de más del 100% considerando las ventas y producción del producto similar de los años pre pandemia. Explicó que, en dicho contexto han vendido no solo la producción del período, sino también que han logrado reducir el stock, incluso de los modelos menos demandados. Asimismo, indicó que

las empresas han podido sostener los precios y con ello los márgenes de beneficio, todo lo cual constituyó un contexto excepcional que les *“jugó a favor”*.

No obstante, según dicha Cámara también se generó una situación inédita en el sector debido a que se produjo una *“ruptura de la cadena de suministro”* ya que la industria mundial aún *“trabajando a full no llegaba a atender el tremendo pico de demanda y los pedidos crecientes”*. Esta situación produjo, un retraso de hasta 2 años en los tiempos de entrega de algunos insumos críticos, problemas de funcionamiento y estrategias de producción. En ocasiones, de manera forzada, las empresas han tenido que colocar pedidos con largas fechas de entrega de esos productos críticos, mientras que, en paralelo tuvieron que acumular stocks de partes no críticas. Adicionalmente, agregó que en dicho contexto internacional *“los precios no pararon de subir”*.

Otro factor señalado por la Cámara, fue la llamada *“crisis de contenedores”* en el tráfico marítimo desde oriente, que tuvo como consecuencia el incremento del precio de fletes de hasta 600%. Ello significó que las bicicletas terminadas de primer precio, objeto de la presente solicitud hayan incrementado sus precios en ciertos casos hasta más de 40%.

En ese marco, COMMBI expresó su preocupación en relación a *“cuánto del pico de ventas de 2020 y 2021 será sostenible en el tiempo”* y que, *“justamente la clara y neta retracción de las ventas en el mercado local muestran las evidencias claras”*. Por otro lado, agregó que si bien *“la acumulación de pedidos pendientes es inmensa (...) a medida que las entregas se van regularizando, las fábricas de bicis están en condiciones de producir y entregar mucho más”*, pero el problema es que ahora ya no están los clientes a comprar bicicletas.

Según la COMMBI, la industria argentina de bicicletas logró funcionar aún en un contexto de crecimiento de las importaciones de las bicicletas del origen objeto de investigación. En los últimos dos años, los importadores de bicicletas para ventas en supermercados o casas de electrodomésticos se vieron imposibilitados de importar mayores volúmenes para atender la demanda creciente, por los motivos expuestos anteriormente, que como ya se mencionó impedían dar respuesta a la demanda en tiempo y forma. Por ello, *“todo lo anterior hace que los datos de comportamiento del mercado en ventas y producción en los dos últimos años (2020 y 2021) resulten totalmente excepcionales”*.

Asimismo, la Cámara indicó que desde fines de 2021 el pico de demanda de bicicletas desapareció, ya no hay euforia ni desesperación por la bicicleta y que las actividades que se veían limitadas por las distintas etapas del aislamiento, ya están habilitadas compitiendo con el uso de la bicicleta en espacios recreativos o deportivos. Argumentó, que este escenario se observó en las ventas de fin de año de 2021 y en el primer semestre de 2022.

Por último, COMMBI señaló que el *“gran problema”* es que la industria está *“embalada”* a un ritmo insostenible. Lo que se observa actualmente, es una oferta creciente de bicicletas de primer precio con una demanda muy pobre, remarcando que esto responde a un fenómeno mundial que tiene a China como gran oferente. Asimismo, sostuvo que las fábricas chinas de bicicletas que hace un año planteaban demoras en sus entregas de *“hasta 2 años”* hoy regularizaron sus tiempos normales pre pandemia (90 días). Ello, además en el contexto de una industria expandida en capacidad y stocks y dinámicas recientes de aumento en su PBI.

En otro orden de ideas, COMMBI destacó que las inversiones realizadas por la rama de producción nacional a fin de acompañar la expansión de la demanda y las expectativas del sector para el presente y futuro no resultan favorables, ya que se ven amenazadas por el daño. La Cámara enfatizó que las evidencias muestran un aumento de exportaciones originarias de China hacia otros mercados y una desaceleración del mercado doméstico, con la consiguiente pérdida de participación de la industria nacional.

Asimismo, según la COMMBI la situación económica local con algunas pausas en los sistemas de pagos al exterior y el mecanismo de administración mediante SIRA puede esperarse como efecto en el corto plazo, que un escenario regularizado del sistema, produzca “*un muy fuerte ingreso de bicicletas de China en rodados superiores a 26, con total desplazamiento de la industria nacional*”.

V.2. Consideraciones relativas a la existencia de daño

En otro orden de ideas y en relación a las importaciones objeto de investigación, FUTURA indicó que las bicicletas de rodados superior a 26 han tenido presencia durante todo el período bajo análisis, con una participación cercana al 20% del consumo aparente y que, si bien encontraron su mínimo durante los primeros cuatro meses de 2022, registraron un incremento respecto de igual período del año anterior.

En ocasión de su respuesta al Cuestionario para el producto, dicha empresa estimó que las tales importaciones tuvieron un incremento de alrededor del 10% en el período parcial de enero-noviembre de 2022, manteniendo su participación en el mercado en torno al 20%.

COMMBI manifestó que desde el 2019 se producen aumentos sostenidos de las importaciones^[13], mientras que la industria nacional ha tenido que apelar a la contención de precios en los rodados superiores a 26, donde se encuentra la mayor expansión de las importaciones, con las caídas que se experimentaron en el año 2020 y 2021 por la excepcionalidad en el mercado que ya fuera expuesta.

Por su parte, FUTURA manifestó que las importaciones chinas de bicicletas de rodado superiores a 26 en el mercado local, configuran un daño importante para la empresa debido a los bajos precios de producto importado que profundizaría el desplazamiento del producto nacional y consecuentemente capacidad de producción disponible.

Asimismo, la empresa argumentó que, dado que este producto fue incorporado “*recientemente*” a su empresa, resulta “*muy difícil*” adquirir la escala de producción necesaria para amortizar los gastos que ha tenido que afrontar contra la oferta de los productos chinos a precios que subvaloran el producto nacional y limitan la capacidad de recuperar capital, dado que los márgenes de beneficio son magros o inexistentes según el año que se analice.

Según FUTURA, los valores que muestran las importaciones y los precios en el contexto descrito en el período más reciente (2022) abonan definitivamente la existencia de condiciones adicionales profundas de amenaza de daño, más cuando se da una retracción en el consumo mundial y una fuerte capacidad productora de China.

En este escenario, la empresa manifestó que, de acuerdo a lo informado por actores del sector, se espera una caída en el precio de las bicicletas chinas en los próximos meses dado que se han registrado caídas en los precios de los principales insumos de los cuadros de bicicletas (aluminio y acero) en relación a los máximos alcanzados a principios de 2022.

Por su parte, la COMMBI alegó que, en el mencionado contexto de expansión mundial del uso de la bicicleta, la industria nacional realizó inversiones para acompañar la dinámica del mercado, pero se vio obstaculizada por los bajos precios de las exportaciones de China en condiciones de dumping.

Asimismo, la Cámara adujo que, comparando los precios de la industria nacional respecto de los de China, se observan importantes márgenes de subvaloración. Ello, afecta no sólo la recuperación de la inversión, sino que también amenaza la rentabilidad de las empresas que conforman la rama de producción nacional. Según la

COMMBI esto se evidencia en la caída de la relación precio costo de sus modelos representativos, sobre todo al final del período o en el período parcial de 2022.

FUTURA explicó que las bicicletas rodado superior a 26 son un nuevo producto que produce la empresa y que ello implicó un alto costo hundido por la adquisición de matrices, la capacitación del personal y el desplazamiento de la producción de otros productos históricos de la planta industrial hasta la adquisición del know-how necesario. En ese sentido, sostuvo que dichos gastos se llevaron a cabo en el entendimiento de un cambio en la demanda de bicicletas hacia productos de mayor tamaño. Sin embargo, FUTURA destacó que, durante 2022 se evidenció una fuerte caída de la producción y ventas, acentuando la “*complicada*” situación de su empresa y que, atento a ello, debieron adelantar vacaciones al personal dado que, con los elevados niveles de existencias disponibles a fines de 2021 y la caída abrupta de las ventas, debieron reducir drásticamente la producción. Asimismo, explicó que, la caída en la producción elevó los costos fijos y ello empeoró los márgenes de beneficios a niveles casi inexistentes.

La COMMBI manifestó que la menor participación en el consumo aparente local, la caída de rentabilidad, la retracción en el retorno de inversión, son factores claros de afectación y condiciones de daño a la industria nacional. (...) *“hoy nos encontramos con la etapa particular en donde existe una medida de corrección a los rodados inferiores al 26, una etapa excepcional por la pandemia y por fin un desplazamiento de la oferta y demanda a rodados superiores, que impactan en las empresas productoras argentinas, quienes, a pesar de sus inversiones no pueden contener el embate y sufren un desplazamiento en la demanda local de las bicicletas importadas origen China a precios bajos y en condiciones desleales”*.

Por lo expuesto la Cámara concluyó en su solicitud que, tanto por su volumen como por sus precios, las exportaciones de China de bicicletas rodados superiores a 26 generan condiciones de daño y “*enfáticamente*” de amenaza de daño a la rama de producción nacional, aspectos compartidos por la empresa FUTURA. Asimismo, en ocasión de su respuesta al Cuestionario para el Productor, manifestó en representación de los productores nacionales, que el contexto dado por los efectos de los precios y el comportamiento de importaciones, aun cuando este proceso se viabilizó por amenaza de daño, a su entendimiento “*ya muestra evidencias de inicio de daño en la rama de producción nacional*”.

En este sentido, la Cámara sostuvo que el daño ha quedado probablemente disimulado por la total desestabilización que provocó tanto en la demanda primero como luego en la oferta, la pandemia por COVID 19 debido a las condiciones de competencia de China a precios desleales de exportación y especialmente por el volumen y especialización creciente que dicho mercado evidencia, con márgenes de subvaloración absolutamente capaces de repetir la dinámica de crecimiento de importaciones que evidenció el sector hasta el 2020.

Asimismo, la Cámara destacó que de los datos aportados se observa que, en un contexto de expansión de la participación y fuerte demanda local, en algunas empresas nacionales se evidencian caídas o comportamientos de rentabilidad erráticos, afectando la retracción en el retorno de inversión y configurando condiciones de daño a la industria nacional.

Por ello, la Cámara consideró oportuno destacar “*que no se puede perder de vista que el daño se viene produciendo desde hace varios años, y hoy nos encontramos con la etapa particular en donde existe una medida de corrección a los rodados inferiores al 26 y un desplazamiento de la oferta y demanda a rodados superiores, en un contexto de distorsión (post pandemia) que impactan en las empresas productoras argentinas, quienes, a pesar de sus inversiones no pueden contener el embate y sufren un incipiente desplazamiento en la demanda local de las bicicletas importadas origen China a precios bajos o llamadas de primer precio*”.

Por último, la COMMBI observó que, de no haber mediado una explosión mundial inusual en oferta y demanda, el incremento estaría plasmado en indicadores claros y profundos de daño, repitiéndose el comportamiento determinado por esta CNCE para las bicicletas de rodado inferior a 26, y que dio lugar a la continuidad de la medida.

V.3. Consideraciones relativas a la amenaza de daño

Al respecto, tanto la COMMBI como FUTURA coincidieron en una mirada “*pesimista*” para los próximos meses, dado que, según lo argumentado, se espera un aumento de importaciones originarias de China y una desaceleración del mercado doméstico, con la consiguiente pérdida de participación de la industria nacional en el consumo aparente, lo que limita aún más la oferta de bicicletas.

FUTURA manifestó, en relación a las importaciones de bicicletas de rodados superiores a 26 del origen objeto de investigación, que tuvieron un comportamiento distinto al del comercio mundial en 2021. Tal como ha sido expuesto, hizo referencia al inesperado y explosivo incremento de la demanda internacional de bicicletas que provocó la escasez de partes y componentes en todo el mundo, complicando la producción de las mismas y su distribución. Ello, sumado al efecto de la aplicación de las Licencias No Automáticas (LNA) a las bicicletas en Argentina, provocó la retracción de las importaciones de bicicletas observada en los primeros meses de 2021.

Asimismo, FUTURA sostuvo que las proyecciones para 2022 y 2023 revierten la tendencia de las importaciones de bicicletas rodados superiores a 26 y la alinean con las expectativas de crecimiento del comercio mundial. En este sentido, indicó que durante los primeros cuatro meses de 2022 las importaciones de bicicletas de rodados superiores a 26 de origen China se incrementaron 257% respecto a similar período de 2021^[14]. Según lo manifestado por la empresa, en la medida que el flujo de comercio mundial se normalice, las importaciones de bicicletas de rodados superiores a 26 de origen China retomarán un marcado ritmo de crecimiento, mientras que, paralelamente, el mercado local no continuará su expansión, por lo que las importaciones de origen China continuarán ganando cuota de mercado generando un daño concreto a la industria nacional en general y a FUTURA en particular.

FUTURA mencionó algunos aspectos sobre los cuales fundamenta el alegado crecimiento de las importaciones de bicicletas rodado superior a 26. Entre ellos, citó la reanudación de ferias Internacionales con el consiguiente efecto positivo que suscita sobre el comercio. En este sentido, EUROBIKE es una de las ferias referentes del sector ciclista europeo e internacional que se llevó a cabo del 13 al 17 de julio de 2022 en Frankfurt y de la que participaron empresas chinas productoras de bicicletas interesadas en ampliar su oferta exportable.

Asimismo, la empresa señaló que varios operadores del sector auguran un exceso de oferta de bicicletas para los próximos meses de 2022 dado que buena parte de los problemas de la cadena de suministros ya fueron resueltos, y la demanda por bicicletas terminadas se ralentiza por parte de los consumidores que la emplean como hobby. En este contexto, indicó que los importadores argentinos ya son actores habituales de este mercado y los exportadores son empresas multinacionales, con capacidad de producción individual superior al mercado total de bicicletas de Argentina, el cual no alcanza a 300 mil unidades.

En síntesis, FUTURA considera que las importaciones objeto de investigación constituyen una amenaza de daño importante a la rama de producción nacional de bicicletas rodados superiores a 26 debido a la espera del citado incremento de las mismas para los próximos meses con caída en sus precios, los cuales en los niveles actuales, ya subvaloran fuertemente el producto nacional impidiendo que las empresas locales alcancen volúmenes de producción y ventas que les permitan mantener sus costos fijos en niveles que impliquen un margen de beneficio

razonable.

Por su parte, la COMMBI alegó que China es el principal abastecedor mundial de bicicletas y que cuenta con la aplicación de medidas antidumping en grandes mercados como el caso de Unión Europea (UE), que busca frenar lo que llaman la invasión de bicicletas chinas, por lo que en 2019 prorrogó la medida vigente para dicho origen.

Asimismo, la Cámara manifestó que a nivel local la tendencia observada en 2022 fue que la industria está “*embalada*” a un ritmo insostenible, producto de una oferta creciente de bicicletas de primer precio con una demanda muy pobre. Agregó que esto no es un fenómeno local, sino que se está dando a nivel mundial siendo China el gran oferente. Las mismas fábricas chinas que hace un año hablaban de 2 años para entregar bicicletas hoy están hablando de tiempos normales pre pandemia (90 días). “*Ello lo hacen en el contexto de una industria TOTALMENTE EXPANDIDA en capacidad y stocks (...) y con dinámicas recientes de aumento en el año 2022 en su PBI*”.

Según la COMMBI, lo expuesto además se da en un contexto en que la demanda en el hemisferio norte se está sosteniendo en los renglones de mayor precio y en las bicicletas eléctricamente asistidas, considerando por ello, que para los fabricantes chinos “*son todas malas noticias (...) Ahora tienen productos y faltan clientes*”.

Otro aspecto destacado por la COMMBI, es que la crisis de los contendores se ha atenuado y los precios bajaron, así como también el efecto de los fletes sobre los precios de las bicicletas que está disminuyendo. Por ello, concluyó, “*todo juega en contra de la industria nacional de fabricación de bicicletas*”, con China como el principal fabricante mundial, con capacidad, stocks y precios de dumping dispuestos a ser volcados a mercados de bajo precio.

La Cámara concluyó que, debido a la dinámica de las importaciones, los márgenes de subvaloración, la sobreoferta y crecimiento de capacidad de China, la amenaza de daño resulta ser definitiva y totalmente perjudicial a la rama de producción nacional.

En su respuesta al cuestionario, COMMBI reiteró sus argumentos en relación al aumento de la capacidad exportadora de China debido a la retracción en la demanda mundial del sector, estimando una “*fuerte capacidad disponible*” exportable hacia mercados que no cuenten con medidas de protección a la competencia desleal. Ello, considerando además que las exportaciones muestran subvaloraciones de precios superiores al 30% respecto de los productos locales por lo que es de esperar un desplazamiento de la oferta local en todas las gamas de bicicletas.

Además, la Cámara reiteró que los precios están empezando a bajar, con capacidad de producción muy desarrollada, stocks y sobrantes de productos, en un contexto en el cual la crisis de contendores se ha atenuado y los precios han bajado, de modo tal que ha disminuido el efecto de los fletes sobre los precios de las bicicletas.

Adicionalmente, la COMMBI planteó que en un escenario de desplazamiento de los grandes centros de consumo (Europa y US) hacia bicicletas de alta gama, China con stocks disponibles de bicicletas que han engrosado sus existencias con disponibilidad inmediata de ser colocadas en otros mercados NO restrictivos por dumping, está en condiciones de volcar productos al mercado argentino que solo cuenta con controles mediante LNA.

Concluyendo por lo expuesto, que “*la evidencia de la dinámica de producción China, los precios de sus exportaciones, la caída en el consumo global, auguran capacidades disponibles para volcar al mercado argentino (...) con capacidad, stocks y precios de dumping dispuestos a ser volcados a mercados de bajo precio*”.

VII. DAÑO A LA INDUSTRIA NACIONAL CAUSADO POR LAS IMPORTACIONES INVESTIGADAS

El Artículo 3.1 del Acuerdo Antidumping establece que: *“La determinación de la existencia de daño a los efectos del Artículo VI del GATT de 1994 se basará en pruebas positivas y comprenderá un examen objetivo: a) del volumen de las importaciones objeto de dumping y del efecto de éstas en los precios de productos similares en el mercado interno, y b) de la consiguiente repercusión de esas importaciones sobre los productores nacionales de tales productos”*.

En vista de lo dispuesto en la citada norma, la CNCE procedió a analizar inicialmente la evolución de las importaciones de bicicletas y su efecto sobre los precios del producto nacional, para luego considerar la repercusión sobre la rama de producción nacional en el marco de las condiciones de competencia que son características del mercado en cuestión.

Conforme fuera expuesto, el período considerado comprende los años completos 2019 a 2021 y el período enero-noviembre de 2022^[15].

VII.1. Evolución de las importaciones y condiciones de competencia en el producto nacional y el importado objeto de investigación

El artículo 3.2 del Acuerdo Antidumping exige que, al analizar las pruebas pertinentes, se tenga en cuenta si ha habido un aumento significativo de las importaciones objeto de presunto dumping, *“en términos absolutos o en relación con la producción o el consumo del Miembro importador”*.

La información relativa a las importaciones de bicicletas fue obtenida de fuente Dirección General de Aduanas (DGA) y corresponde a los despachos ingresados a través de las posiciones arancelarias ya indicadas en la sección correspondiente, considerando los criterios de exclusión por marca y modelo informados por COMMBI. Para un mayor detalle se remite a la Tabla A.I.6 obrante en el Informe Técnico.

Las importaciones totales de bicicletas, en volumen, como así también las originarias de China y las del resto de los orígenes no objeto de investigación, se redujeron a lo largo de los años completos del período. Entre 2019 y 2021 las disminuciones fueron de 28%, 20% y 70%, respectivamente. En enero-noviembre de 2022 aumentaron respecto de igual período del año anterior, aunque registraron el menor volumen importado en todo el período.

No obstante el comportamiento descrito, las importaciones del origen objeto de investigación incrementaron su participación en el total importado entre puntas de dichos años completos al pasar de 83% en 2019 a 93% en 2021. En enero-noviembre de 2022 representaron el 91% de las importaciones totales de bicicletas.

Lo señalado en relación al volumen importado de las bicicletas puede observarse en la tabla a continuación.

Tabla 1 – Importaciones de bicicletas: volumen, variaciones y participación

Período	Importaciones totales			Importaciones origen investigado (China)			Importaciones de orígenes no investigados		
	Unidades	Variación	Part. (%)	Unidades	Variación	Part. (%)	Unidades	Variación	Part. (%)
2019	60.411	-	100	49.891	-	83	10.520	-	17
2020	51.894	-14%	100	48.175	-3%	93	3.719	-65%	7
2021	43.242	-17%	100	40.120	-17%	93	3.122	-16%	7
Enero- Noviembre 2022	33.533	3%	100	30.675	0,4%	91	2.858	33%	9

Fuente: Cuadro 12.1 obrante en el Informe Técnico.

En valores, las importaciones totales y las de los orígenes no investigados se redujeron en todo el período analizado en tanto que las investigadas originarias de China mostraron evoluciones del mismo signo que en volumen, con disminuciones en los años completos y un incremento en el período parcial de 2022, tal como se describe en la Tabla a continuación.

Tabla 2 - Importaciones de bicicletas: valores y variación

Período	Importaciones totales		Importaciones origen investigado		Importaciones de orígenes no investigados	
	Dólares FOB	Variación (%)	Dólares FOB	Variación (%)	Dólares FOB	Variación (%)
2019	14.130.107	-	6.137.213	-	7.992.894	-
2020	10.708.085	-24%	6.043.347	-2%	4.664.738	-42%

Período	Importaciones totales		Importaciones origen investigado		Importaciones de orígenes no investigados	
	Dólares FOB	Variación (%)	Dólares FOB	Variación (%)	Dólares FOB	Variación (%)
2021	7.299.969	-32%	4.420.183	-27%	2.879.786	-38%
Enero- Noviembre 2022	5.912.178	-4%	4.211.098	11%	1.701.080	-27%

Fuente: Cuadro 12.1 (Cont.) obrante en el Informe Técnico.

El precio medio FOB de las bicicletas originarias de China, así como el del resto de los orígenes mostraron el comportamiento que se presenta en la Tabla 3. El precio medio FOB de China aumentó 12% entre puntas del período analizado, de 123 dólares por unidad en 2019 a 137 dólares por unidad en enero-noviembre de 2022. No obstante, se observa que el mismo fue significativamente inferior al precio medio FOB de Taipéi y al del resto de los orígenes.

Tabla 3 - Precios medios FOB en dólares por unidad (USD/Un.)

Período	Origen investigado		Orígenes no objeto de investigación			
	China		Taipéi		Resto	
	USD/Un.	Variación (%)	USD/Un.	Variación (%)	USD/Un.	Variación (%)
2019	123	-	1.005	-	530	-
2020	125	2%	1.327	32%	926	75%
2021	110	-12%	1.089	-18%	584	-37%
Enero- Noviembre 2022	137	10%-	565	-58%-	781	37%

Fuente: Cuadro 13 obrante en el Informe Técnico.

El consumo aparente de bicicletas fue de 201,2 mil unidades en 2019 y creció en todo el período analizado. Entre puntas de los años completos el incremento fue del 41%, mientras que entre puntas del período creció un 36%. Es dable observar que el volumen del mercado interno en enero-noviembre de 2022 superó al de los dos primeros años analizados y fue apenas un 3% menor al del 2021.

La participación de las importaciones de China en el consumo aparente tuvo un máximo de 25% en 2019 y se redujo once puntos porcentuales en 2021 respecto del 2019 y catorce puntos porcentuales de considerar las puntas del período analizado.

Las importaciones de los orígenes no investigados no superaron el 5% de participación en el mercado durante todo el período, en efecto redujeron su participación al 1% en 2021 y en enero-noviembre de 2022.

La industria nacional, que tuvo una participación mayoritaria en el mercado, ganó 15 puntos porcentuales entre puntas de los años completos y 18 puntos porcentuales entre puntas del período, alcanzando una participación máxima de 88% en enero-noviembre de 2022. La participación de las empresas del relevamiento tuvo una evolución similar a la descrita anteriormente, ganaron 26 puntos porcentuales de participación en el mercado entre 2019 y 2021 y 30 puntos porcentuales de considerar las puntas del período.

En las Tablas 4 y 4(Cont.) se presentan los datos respecto al consumo aparente.

Tabla 4 – Consumo aparente de bicicletas: volumen y participación

Período	Consumo aparente		Importaciones del origen investigado	Importaciones de orígenes no investigados	Ventas de producción nacional	Ventas del relevamiento
	Unidades	Participación (%)				
2019	201.176	100	25	5	70	52
2020	209.052	100	23	2	75	65
2021	283.454	100	14	1	85	78
Enero- Noviembre 2022	274.047	100	11	1	88	82

Fuente: Cuadro 15 obrante en el Informe Técnico.

Tabla 4 (Cont.) - Variaciones del consumo aparente en volumen

Período	Consumo aparente	Importaciones del origen investigado	Importaciones de los orígenes no investigados	Ventas de producción nacional	Ventas del relevamiento
2020/2019	4	-3	-65	12	31
2021/2020	36	-17	-16	53	62
Ene-Nov 2022/Ene-Nov 2021	8	0,4	33	9	9

Fuente: Cuadro 15 obrante en el Informe Técnico.

La relación entre las importaciones investigadas y la producción nacional de bicicletas disminuyó a lo largo de todo el período, al pasar de 31% en 2019 a 17% en 2021 y a 13% en enero-noviembre de 2022.

VII. 2. Efecto de las importaciones investigadas sobre los precios del producto similar

De acuerdo con el artículo 3.2 del Acuerdo Antidumping la Comisión debe considerar “*si ha habido una significativa subvaloración de precios de las importaciones objeto de dumping en comparación con el precio del producto similar del Miembro importador, o bien si el efecto de tales importaciones es hacer bajar de otro modo los precios en medida significativa o impedir en medida significativa la subida que en otro caso se hubiera producido*”.

A efectos de contrastar los precios del producto importado objeto de investigación y del similar nacional, la CNCE consideró adecuado realizar las comparaciones de precios respecto del producto representativo “bicicleta rodado 29 con 21 cambios” informado por las empresas del relevamiento y su equivalente importado.

Estas comparaciones se efectuaron a nivel de depósito del importador y a nivel de primera venta atento que, del análisis del ranking de importadores surge que existen importadores que revenden bicicletas y podrían tener un abastecimiento dual, es decir producto importado y nacional.

Como precio de la industria nacional se consideró el ingreso medio por ventas del producto representativo informado por el relevamiento y como precio del producto importado, el precio medio FOB de las importaciones del origen investigado identificadas como equivalentes al representativo nacional, el que fue nacionalizado conforme la estructura de costos de nacionalización suministrada por COMMBI y con datos obtenidos de distintas fuentes. En la comparación a nivel de primera venta se adicionó una rentabilidad de referencia para el sector. Se remite al Informe Técnico para mayores detalles.

En la Tabla 5 se describen los resultados de las comparaciones referidas. Se observó que el precio del producto importado desde China fue siempre inferior al nacional en todo el período analizado y en ambos niveles de comercialización. A depósito del importador las subvaloraciones oscilaron entre 35% y 43% y a nivel de primera

venta entre 26% y 35%.

Tabla 5- Diferencia entre los precios nacionalizados de las importaciones originarias de China y los precios nacionales, en porcentaje de los precios nacionales

Producto representativo nacional	Precio producto importado objeto de investigación	Precio producto nacional	Nivel de comercialización	Diferencia porcentual ((Precio importado-precio nacional)/precio nacional)			
				2019	2020	2021	Ene-Nov 2022
Bicicleta rodado 29 con 21 cambios	Precio medio FOB nacionalizado de las importaciones objeto de investigación equivalentes al producto representativo nacional	Ingreso medio por ventas promedio del relevamiento correspondiente al producto representativo nacional	Depósito del importador	-35	-41	-43	-40
			Primera venta	-26	-33	-35	-31

Fuente: Cuadro 14 obrante en el Informe Técnico.

VII.3. Repercusión de las importaciones sobre la industria nacional

El Acuerdo Antidumping requiere en su artículo 3, párrafo 4, el análisis de la condición o situación de la industria nacional. Tal investigación debe incluir un conjunto de “factores e índices económicos pertinentes” que influyan en el estado de la rama de producción nacional. Si bien el Acuerdo mencionado enumera un conjunto de factores e índices, expresa que la “enumeración no es exhaustiva, y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva”.

En esta etapa de la investigación la Comisión ha considerado los indicadores enunciados en el Acuerdo, según surge de los cuadros incorporados en el Informe Técnico que se adjunta a la presente. A continuación, se desarrollarán en forma sintética las observaciones más salientes que se desprenden de los mismos.

Tanto la producción nacional como la de las empresas del relevamiento aumentaron a lo largo de todo el período analizado. Entre 2019 y 2021 se incrementaron 48% y 77%, mientras que entre puntas del período lo hicieron en un 51% y 83%, respectivamente. Como ya se expuso, FUTURA, TOMASELLI, ESPAÑÓN, PERETTI y LÓPEZ representaron entre el 77% y 93% de la producción nacional de bicicletas en el período investigado.

Las ventas al mercado interno del relevamiento, en volumen, se movieron en el mismo sentido que su producción, aumentando 112% entre puntas de los años completos y 115% entre puntas del período.

El ingreso medio por ventas de las empresas del relevamiento, en pesos constantes, aumentó 24% en 2020 y si

bien se redujo a partir del año siguiente, aumentó 21% entre puntas de los años completos. En enero-noviembre de 2022 se redujo 17% respecto de igual período del año anterior, aunque resultó 1% superior al del inicio del período.

Las exportaciones nacionales de bicicletas correspondieron casi en su totalidad al resto de la rama de producción nacional, excepto 310 unidades exportadas en 2021 que fueron realizadas por dos empresas que componen el relevamiento y cuyo coeficiente de exportación fue del 0,14%. Las exportaciones nacionales fueron de poco volumen en 2019 y 2020 y de 528 unidades en 2021 y 258 unidades en enero-noviembre de 2022. El coeficiente de exportación nacional osciló entre 0,001% y 0,2%.

Las existencias de las empresas del relevamiento fueron de 29,6 mil unidades en diciembre de 2019, aumentaron al año siguiente y se redujeron el resto del período. Entre puntas del período aumentaron 14%. La relación existencias/ventas, expresada en meses de venta promedio, pasó de 3 en 2019 y a 2 en 2021 y noviembre de 2022.

La capacidad de producción nacional fue de 537,5 mil unidades en 2019 y aumentó 21% al año siguiente, alcanzando 650 mil unidades. En enero-noviembre de 2022 fue de 626,1 mil unidades. La utilización de dicha capacidad aumentó de 29% en 2019 a 36% en 2021 y a 38% en enero-noviembre de 2022.

La capacidad de producción de las empresas del relevamiento fue de 407,5 mil unidades en 2019, aumentó durante los años completos del período hasta alcanzar las 559,8 mil unidades. En enero-noviembre de 2022 fue de 535,2 mil unidades. El grado de utilización de dicha capacidad pasó del 30% en 2019 a 39% en 2021 y a 42% en enero-noviembre de 2022.

Es de destacar que la capacidad de producción, tanto nacional como del relevamiento, alcanzaría para abastecer la totalidad del mercado nacional.

El nivel de empleo relativo al área de producción de las empresas del relevamiento aumentó de 158 personas en 2019 a 243 personas en enero-noviembre de 2022. El salario medio mensual, en pesos constantes, se redujo en 2020 y si bien aumentó al año siguiente fue 3% inferior al del inicio del período. En enero-noviembre de 2022 se redujo respecto de igual período del año anterior y resultó de un valor 22% inferior al del 2019.

La evolución de las distintas variables relativas a la industria nacional y a las empresas que conforman el relevamiento se expone de manera detallada en las Tablas a continuación.

Tabla 6 - Condición de la industria de bicicletas

Variable	2019	2020	2021	Ene-Nov 2022
Producción nacional (en unidades)	158.546	168.045	235.146	239.300
Producción relevamiento (en unidades)	122.373	147.626	216.199	223.634
Participación de la producción del relevamiento (en %)	77	88	92	93

Variable	2019	2020	2021	Ene-Nov 2022
Ventas al mercado interno del relevamiento (en unidades)	104.592	136.739	221.265	224.848
Ingreso medio por ventas del relevamiento (en pesos constantes de enero-noviembre 2022 por unidad)	33.897	42.066	41.144	34.118
Exportaciones nacionales (en unidades)	1	38	528	258
Coefficiente de exportación nacional (en %)	0,001	0,023	0,2	0,1
Exportaciones relevamiento (en unidades)	0	0	310	100
Coefficiente de exportación relevamiento (en %)	n/c	n/c	0,14	0,04
Existencias del relevamiento (en unidades)	29.566	40.453	35.077	33.762
Relación existencias/ventas (en meses de venta promedio)	3	4	2	2
Capacidad de producción nacional (en unidades)	537.500	650.000	650.000	626.100
Capacidad de producción del relevamiento (en unidades)	407.500	519.800	559.800	535.150
Grado de utilización nacional (%)	29	26	36	38
Grado de utilización relevamiento (%)	30	28	39	42
Empleo solicitantes correspondiente al área de producción del producto similar (cantidad de empleados)	158	192	228	243
Salario medio mensual (en pesos constante de enero-noviembre de 2022 por empleado)	102.056	91.186	99.158	79.758

Fuente: Cuadros 1, 2, 3, 4, 5 y 7.6 obrantes en el Informe Técnico.

Tabla 6 (Cont.)- Variaciones porcentuales anual de la condición de la industria

Variable	2020/2019	2021/2020	Ene-Nov 2022/Ene-Nov 2021
Producción nacional	6%	40%	11%
Producción solicitantes	21%	46%	12%
Ventas al mercado interno de las solicitantes	31%	62%	9%
Ingreso medio por ventas de las solicitantes en valores constantes	24%	-2%	-17%
Exportaciones nacionales	3.700%	1.289%	26%
Exportaciones solicitantes	s/v	-	-
Existencias de las solicitantes	37%	-13%	-3%
Capacidad de producción nacional	21%	s/v	5%
Capacidad de producción solicitantes	28%	8%	7%
Empleo área de producción de las solicitante s	22%	19%	11%
Salario medio mensual en valor constante	-11%	9%	-12%

Fuente: Cuadros 1, 2, 3, 4, 5 y 7.6 obrantes en el Informe Técnico.

FUTURA, TOMASELLI, ESPAÑÓN y PERETTI suministraron las estructuras de costos de “bicicletas de rodado 29 con 21 velocidades”[16] en pesos por unidad, para los años 2019, 2020 y 2021 y para el período de enero-noviembre de 2022.

En base a dicha información se observó que el costo medio unitario, en valores constantes, aumentó en los períodos anuales analizados y se redujo en el período parcial de 2022, excepto en el caso de FUTURA en el que aumentó en todo el período analizado. Esta empresa obtuvo márgenes unitarios superiores a la relación precio/costo considerada como de referencia en los años completos en tanto que en el periodo parcial resultó

inferior a dicha relación. TOMASELLI obtuvo márgenes unitarios superiores al nivel considerado de referencia en todo el período. ESPAÑÓN y PERETTI obtuvieron rentabilidades unitarias superiores a la unidad en todo el período; la primera superó al nivel considerado de referencia en 2020 y 2021, mientras que la segunda lo hizo en 2019 y 2020.

El costo promedio ponderado por las unidades vendidas de cada empresa del relevamiento muestra que el costo medio unitario aumentó en 2020 y 2021 y se redujo en el período parcial de 2022; que la relación precio/costo promedio fue superior a la unidad en todo el período y que superó el nivel considerado de referencia por esta CNCE en los dos primeros años del período y no así en 2021 y enero-noviembre de 2022.

En la Tabla 7 se consigna el comportamiento registrado y los márgenes unitarios.

Tabla 7 – Costos en valores constantes y márgenes unitarios

Referencias:

< 1: Inferior a la unidad

< RR: Superior a la unidad, pero inferior a la relación precio / costo considerado como de referencia para CNCE.

> RR: Superior a la relación precio / costo considerado como de referencia para CNCE.

Empresa	Variación interanual del Costo Medio Unitario en pesos constantes de enero-noviembre de 2022			Relación Precio/Costo			
	2020/2019	2021/2020	Enero- Noviembre 2022/2021	2019	2020	2021	Enero- Noviembre 2022
FUTURA	9%	5%	0,03%	>RR	>RR	>RR	
TOMASELLI	25%	7%	-9%	>RR	>RR	>RR	>RR
ESPAÑÓN	19%	10%	-19%		>RR	>RR	
PERETTI	28%	16%	-29%	>RR	>RR		
Costo promedio de bicicletas del relevamiento	24%	13%	-24%	>RR	>RR		

Fuente: Cuadros 8 obrantes en el Informe Técnico.

Se calcularon los precios constantes a enero-noviembre de 2022 del precio promedio ponderado del modelo representativo informado por las empresas del relevamiento a partir del IPIM Nivel General y del sectorial ‘otros medios de transporte’ (IPIM 3599), elaborados por el INDEC.

Como se muestra en la Tabla 8, la actualización del precio de venta promedio del producto representativo fue superior a la evolución del Nivel General y al índice sectorial en 2020 y 2021, y resultó inferior a dichos índices en enero-noviembre de 2022.

Tabla 8 – Precios constantes

Producto	Variación del precio relativo Producto/IPIM INDEC NIVEL GENERAL			Variación del precio relativo Producto/IPIM “otros medios de transportes”		
	2020/2019	2021/2020	Ene-Nov 2022/2021	2020/ 2019	2021/2020	Ene-Nov 2022/2021
Bicicletas rodado 29 con 21 velocidades	20%	6%	-18%	24%	19%	-13%

Fuente: Cuadro 9.2 obrante en el Informe Técnico.

La información de cuentas específicas consolidadas, que abarca al conjunto del producto similar nacional, muestra que las empresas del relevamiento obtuvieron resultados positivos en todo el período, que la contribución marginal en porcentajes sobre ventas fue positivo y con porcentajes que crecieron tanto entre puntas de los años completos como del período investigado, y que la relación ventas/costo total fue superior a la unidad y al nivel considerado de referencia para el sector.

Las Tablas 9 presentan los principales indicadores contables de las empresas del relevamiento. Para mayor detalle, se remite al Informe Técnico.

Tabla 9.a – Información contable.

Variable/ Indicador	FUTURA – Estados Contables al 31 de julio de cada año			
	2019	2020	2021	2022
Participación de bicicletas en la facturación total de la empresa en pesos	-	26%	32%	23%

Variable/ Indicador	FUTURA – Estados Contables al 31 de julio de cada año			
	2019	2020	2021	2022
constantes de enero-noviembre de 2022				
Resultado bruto sobre ventas	33%	29%	38%	40%
Resultado operativo sobre ventas	12%	13%	24%	24%
Resultado operativo ajustado por amortizaciones sobre ventas	13%	14%	25%	25%
Margen neto/ ventas	4%	13%	21%	17%
Tasa de retorno/ patrimonio neto	14%	33%	58%	32%
Tasa de retorno/ activos	9%	25%	45%	26%
Liquidez corriente	223%	304%	405%	464%
Liquidez ácida	135%	233%	353%	170%
Endeudamiento Global	48%	33%	28%	23%
Flujo neto de fondos generado por actividades operativas (en miles de pesos)	14.350	19.943	108.511	28.837

Fuente: Cuadro 10.2 obrante en el Informe Técnico.

De la información contable incluida en el Informe Técnico se observa que los resultados operativos de la empresa FUTURA (resultado operativo/ventas y resultado operativo ajustado por amortizaciones/ventas) y la capacidad de reunir capital^[17] mostraron valores positivos con tendencia creciente en los tres primeros ejercicios contables analizados. El flujo neto de fondos generado por actividades operativas fue positivo y creció de manera muy considerable en el ejercicio contable del 2021.

Tabla 9.b – Información contable.

Variable/ Indicador	TOMASELLI – Estados Contables al 31 de mayo de cada año			
	2019	2020	2021	2022
Participación de bicicletas en la facturación total de la empresa en pesos constantes de enero-abril de 2022	-	41%	59%	56%
Resultado bruto sobre ventas	26%	27%	32%	40%
Resultado operativo sobre ventas	13%	16%	22%	29%
Resultado operativo ajustado por amortizaciones sobre ventas	14%	16%	23%	29%
Margen neto/ ventas	-7%	4%	8%	18%
Tasa de retorno/ patrimonio neto	-16%	9%	24%	34%
Tasa de retorno/ activos	-10%	8%	19%	28%
Liquidez corriente	255%	519%	356%	455%
Liquidez ácida	98%	195%	144%	161%
Endeudamiento Global	51%	19%	32%	25%
Flujo neto de fondos generado por actividades operativas (en miles de pesos)	15.769	-6.042	37.684	39.038

Fuente: Cuadro 10.3 obrante en el Informe Técnico.

En el caso de TOMASELLI, en la que la participación del producto similar en la facturación total de la firma tuvo un máximo del 59% en 2021, de la información contable incluida en el Informe Técnico se observa que la capacidad de reunir capital mostró valores positivos y crecientes a partir de 2020. Los resultados operativos de la empresa, si bien fueron de valores moderados, tuvieron una tendencia creciente a lo largo de los ejercicios contables disponibles. Si bien el flujo neto de fondos generado por actividades operativas fue negativo en el ejercicio contable de 2020 mejoró en los períodos siguientes.

Tabla 9.c – Información contable.

Variable/ Indicador	ESPAÑÓN – Estados contables cerrados al 31 de mayo de cada año		
	2020	2021	2022
Participación de bicicletas en la facturación total de la empresa en pesos constantes de enero-abril de 2022	15%	106%	31%
Resultado bruto sobre ventas	30%	20%	31%
Resultado operativo sobre ventas	14%	1%	10%
Resultado operativo ajustado por amortizaciones sobre ventas	15%	3%	12%
Margen neto/ ventas	3%	2%	8%
Tasa de retorno/ patrimonio neto	8%	2%	16%
Tasa de retorno/ activos	4%	1%	9%
Liquidez corriente	123%	127%	152%
Liquidez ácida	74%	59%	52%

Variable/ Indicador	ESPAÑÓN – Estados contables cerrados al 31 de mayo de cada año		
	2020	2021	2022
Endeudamiento Global	127%	98%	72%
Flujo neto de fondos generado por actividades operativas (en miles de pesos)	43.873	-9.223	16.885

Fuente: Cuadro 10.4 obrante en el Informe Técnico.

Por su parte, la empresa ESPAÑÓN, sobre la base de la información contable incluida en el Informe Técnico, mostró que los resultados operativos fueron positivos en los ejercicios contables disponibles en esta instancia. La capacidad de reunir capital de la empresa mostró valores positivos, que crecieron en el último ejercicio contable disponible. El flujo neto de fondos generado por actividades operativas fue negativo en el segundo ejercicio contable, pero se recuperó al siguiente.

Tabla 9.d – Información contable.

Variable/ Indicador	PERETTI – Estados Contables al 31 de mayo de cada año			
	2019	2020	2021	2022
Participación de bicicletas en la facturación total de la empresa en pesos constantes de enero-abril de 2022	-	63%	70%	78%
Resultado bruto sobre ventas	32%	40%	47%	42%
Resultado operativo sobre ventas	21%	28%	38%	31%
Resultado operativo ajustado por amortizaciones sobre ventas	22%	28%	38%	32%
Margen neto/ ventas	9%	14%	17%	15%

Variable/ Indicador	PERETTI – Estados Contables al 31 de mayo de cada año			
	2019	2020	2021	2022
Tasa de retorno/ patrimonio neto	29%	31%	45%	28%
Tasa de retorno/ activos	22%	25%	33%	24%
Liquidez corriente	619%	830%	598%	1.443%
Liquidez ácida	415%	441%	394%	439%
Endeudamiento Global	28%	24%	35%	18%
Flujo neto de fondos generado por actividades operativas (en miles de pesos)	26.744	65.969	461.721	-518.154

Fuente: Cuadro 10.5 obrante en el Informe Técnico.

De la información contable incluida en el Informe Técnico se observa que los resultados operativos de la empresa PERETTI y la capacidad de reunir capital mostraron valores positivos con tendencia creciente en los primeros tres ejercicios contables analizados ya que en el último mostraron una leve desmejora. El flujo neto de fondos generado por actividades operativas decreció de manera muy considerable a valores negativos en el ejercicio contable del 2022.

Tabla 9.e – Información contable.

Variable/ Indicador	LOPEZ– Estados Contables al 31 de octubre de cada año		
	2019	2020	2021
Participación de bicicletas en la facturación total de la empresa en pesos constantes de enero-abril de 2022	-	22%	25%
Resultado bruto sobre ventas	24%	35%	36%

Variable/ Indicador	LOPEZ– Estados Contables al 31 de octubre de cada año		
	2019	2020	2021
Resultado operativo sobre ventas	12%	24%	26%
Resultado operativo ajustado por amortizaciones sobre ventas	13%	25%	26%
Margen neto/ ventas	3%	12%	10%
Tasa de retorno/ patrimonio neto	8%	32%	30%
Tasa de retorno/ activos	6%	19%	24%
Liquidez corriente	276%	212%	434%
Liquidez ácida	127%	146%	313%
Endeudamiento Global	37%	67%	25%
Flujo neto de fondos generado por actividades operativas (en miles de pesos)	54.381	552.782	-429.129

Fuente: Cuadro 10.6 obrante en el Informe Técnico.

En cuanto a la empresa LÓPEZ, de la información contable incluida en el Informe Técnico se observa que la capacidad de reunir capital mostró variaciones positivas en los ejercicios contables disponibles. Los resultados operativos de la empresa fueron positivos y crecientes. El flujo neto de fondos generado por actividades operativas fue positivo en los dos primeros ejercicios analizados, creció considerablemente en 2020 pero se tornó negativo en 2021.

VIII. DETERMINACIÓN PRELIMINAR DE DUMPING

El 6 de marzo de 2023, la SSPYGC remitió mediante Nota N° NO-2023-24457142-APN-SSPYGC#MEC el Informe de Determinación Preliminar de Dumping (IF-2023-23509798-APN-SC#MEC). El margen de dumping determinado preliminarmente fue de 25,83%.

IX. CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN SOBRE LA EXISTENCIA DE DAÑO^[18] Y LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD

La Comisión procedió a evaluar, siguiendo los lineamientos establecidos en el Artículo 3 del Acuerdo Antidumping, si existen pruebas que demuestren la existencia de daño sobre la rama de producción nacional y, en su caso, si este daño ha sido causado por las importaciones investigadas o por otras causas distintas de estas importaciones.

IX. 1.- Daño importante a la rama de producción nacional

En primer lugar, se observó que las importaciones de bicicletas del origen investigado se redujeron a lo largo del período analizado tanto en términos absolutos como relativos al consumo aparente y a la producción nacional. En efecto, estas importaciones pasaron de 49,9 mil unidades en 2019 a 40,1 mil unidades en 2021 y a 30,7 mil unidades enero-noviembre de 2022, lo que significó una caída del 20% entre puntas de los años completos.

Si bien las importaciones investigadas han tenido una significativa relevancia en términos de las importaciones totales, con una participación máxima del 93% en los últimos dos años completos del período, en un contexto en el que el consumo aparente aumentó a lo largo de todo el período, creciendo un 41% entre puntas de los años completos y 36% entre puntas del período, dichas importaciones redujeron sucesivamente su participación en el mismo pasando de 25% en 2019 al 14% en 2021 y al 11% en enero-noviembre de 2022. En este marco, la cuota de mercado de las ventas de la industria nacional y de las empresas del relevamiento mostraron un comportamiento inverso al de las importaciones chinas, ya que ganaron participación durante todo el período, alcanzando sus mayores niveles en el período parcial de 2022, con el 88% y el 82%, respectivamente.

En términos relativos a la producción nacional, las importaciones de bicicletas originarias de China se redujeron a lo largo de todo el período, pasando de 31% en 2019 a 17% en 2021 y a 13% en el período parcial de 2022.

Los precios medios FOB del producto importado de China mostraron un comportamiento oscilante a lo largo del período, pero aumentaron 12% entre puntas del período analizado. En las comparaciones de precios se observó que los precios nacionalizados del producto investigado fueron inferiores a los nacionales, tanto a depósito del importador como a nivel de primera venta. Las subvaloraciones oscilaron entre el 35% y el 43% a nivel de depósito del importador y entre el 26% y el 35% a nivel de primera venta. Sin embargo, a pesar de dichas subvaloraciones, debe destacarse que la rama de producción nacional obtuvo niveles de rentabilidad positivos y mayormente superiores al nivel considerado de referencia para el sector.

Tanto la producción nacional, como la producción y las ventas al mercado interno del relevamiento aumentaron a lo largo de todo el período, alcanzando en los meses analizados de 2022 el mayor volumen del período bajo análisis. Las existencias del relevamiento aumentaron el primer año y se redujeron el resto del período y la relación existencias/ventas expresada en meses de venta promedio pasó de 3 en 2019 a 2 en 2021 y enero-noviembre de 2022. El grado de utilización de la capacidad instalada aumentó a lo largo de todo el período llegando a un uso del 42% en el caso del relevamiento y del 38% en el del total nacional en los meses analizados de 2022. El nivel de empleo afectado al área de producción del producto similar creció a lo largo del período, registrando un aumento de 85 empleados (más del 50%) entre puntas del mismo.

Como se mencionó, del análisis de las estructuras de costos aportadas por las empresas relevadas, se observó que, la relación precio/costo fue positiva y superior al nivel considerado de referencia por esta CNCE para el sector en los años completos del período para tres de las cinco empresas solicitantes, en tanto que el margen unitario promedio del relevamiento fue superior a la unidad en todo el período y superó el nivel considerado de referencia

por esta CNCE durante los primeros dos períodos anuales.

La información de cuentas específicas consolidadas, que abarca al conjunto del producto similar nacional, muestra que la relación ventas/costo total fue superior a la unidad y al nivel considerado de referencia para el sector en todo el período analizado.

De lo expuesto, se advierte que, si bien se registraron importaciones de bicicletas originarias de China a precios inferiores a los de la producción nacional, aún no han configurado una situación de daño importante en los términos del Acuerdo Antidumping. Esto se sustenta en que ciertos indicadores de volumen de las empresas del relevamiento mostraron un comportamiento favorable a lo largo de todo el período (producción, ventas, grado de utilización de la capacidad instalada, nivel de empleo relativo al área de producción del producto similar y existencias), como así también en el hecho de que han mantenido márgenes de rentabilidad mayormente superiores al nivel de referencia para el sector, conforme surge de sus cuentas específicas. Asimismo, la industria nacional mantuvo su cuota de mercado en los años completos analizados por encima del 70%, que logró incrementar a lo largo de todo el período hasta alcanzar una cuota máxima del 88% en el período parcial de 2022, principalmente a costa de las importaciones investigadas y en menor medida del resto de los orígenes.

En atención a lo expuesto, la Comisión concluye que la industria nacional de bicicletas no sufre daño importante en los términos del Acuerdo Antidumping.

IX. 2.- Amenaza de daño importante a la rama de producción nacional

En función de lo señalado en el párrafo precedente, el Directorio se expedirá acerca de la posible existencia de amenaza de daño considerando los lineamientos del artículo 3, numeral 7, del Acuerdo Antidumping.

Según lo dispuesto en el citado artículo 3.7, a fin de realizar dicha determinación, esta CNCE debe analizar los siguientes elementos: *“i) una tasa significativa de incremento de las importaciones objeto de dumping en el mercado interno que indique la probabilidad de que aumenten sustancialmente las importaciones; ii) una suficiente capacidad libremente disponible del exportador o un aumento inminente y sustancial de la misma que indique la probabilidad de un aumento sustancial de las exportaciones objeto de dumping al mercado del Miembro importador, teniendo en cuenta la existencia de otros mercados de exportación que puedan absorber el posible aumento de las exportaciones; iii) el hecho de que las importaciones se realicen a precios que tendrán en los precios internos el efecto de hacerlos bajar o contener su subida de manera significativa, y que probablemente hagan aumentar la demanda de nuevas importaciones; y iv) las existencias del producto objeto de la investigación”*.

Respecto al inciso i) conforme fuera expuesto precedentemente, esta CNCE observó que se verifica una caída de las importaciones investigadas en términos absolutos a lo largo del período analizado, en un contexto de consumo aparente que evolucionó en sentido contrario. Así, las importaciones de bicicletas originarias de China redujeron su participación en el mercado en 11 puntos porcentuales entre 2019 y 2021 y en 14 puntos porcentuales entre puntas del período investigado. En este marco, también cabe mencionar que se redujeron en relación con la producción nacional.

En función de lo antedicho, esta CNCE considera que el comportamiento de estas importaciones no configura una tasa significativa de incremento de las importaciones en el sentido del artículo 3.7.i) del Acuerdo Antidumping. Así, el comportamiento de las importaciones objeto de investigación no indica la probabilidad de que estas aumenten sustancialmente en períodos posteriores a los analizados.

Respecto de los incisos ii) y iv) ante todo se aclara que no se dispone de mayor información que la disponible en la instancia anterior del procedimiento. Al respecto, COMMBI alegó que China es el principal abastecedor mundial de bicicletas y que existen medidas antidumping vigentes en grandes mercados como es el caso de la Unión Europea para intentar atenuar “la invasión de bicicletas chinas”. No es menor señalar que existe una medida antidumping vigente en Argentina para las bicicletas de rodado menor o igual a 26 originarias de China y Taipéi.

FUTURA indicó que los exportadores de China son empresas multinacionales con capacidades productivas individuales que superan al mercado nacional total de bicicletas. En ese sentido mencionó a GUANGDONG TANDEM INDUSTRIES CO LTD, la que informa en su página web que puede producir 4 millones de unidades anuales, SHANGHAI FOREVER IMPORT & EXPORT CO LTD, con una capacidad productiva de 3 millones de unidades de bicicletas anuales y SHANGHAI PHOENIX IMP. & EXP. CO LTD que puede producir 400 mil unidades anuales. Además, indicó que las bicicletas con marca PHOENIX cuentan con el apoyo del Gobierno de China para la exportación y que la empresa posee filiales en Holanda y Japón y presencia en varios países.

La Cámara destacó los siguientes aspectos de singular relevancia que atentan contra la industria nacional de bicicletas: la demanda en el hemisferio norte, que se está sosteniendo en los modelos de bicicletas de mayor precio y en las bicicletas eléctricamente asistidas, la atenuación de la llamada “crisis de los contenedores” en el tráfico marítimo desde oriente, la caída de los precios internacionales del aluminio y acero (principales insumos para la fabricación de los cuadros de las bicicletas) y la regularización en las entregas de producto por parte de China a tiempos de pre-pandemia en un contexto de expansión de su industria y de proyecciones de comercio crecientes.

Por último, las solicitantes informaron que el origen objeto de investigación dispone de altos niveles de stock para colocar en el mercado mundial en razón de la “normalización” de los flujos de comercio mundial y de su elevada capacidad productiva en un contexto de una industria expandida y con dinámicas recientes de aumento en el año 2022 de su PBI.

Sin embargo, las alegaciones de las peticionantes respecto al origen investigado y al mercado mundial de bicicletas no pueden ser consideradas de manera aislada a todo lo expuesto a lo largo de la presente a partir de la información disponible en relación al mercado local del producto objeto de investigación. Así, si bien podría colegirse que un re direccionamiento de las exportaciones chinas de bicicletas hacia el mercado argentino podría afectar negativamente la participación nacional en dicho mercado, como así también otras variables de la rama de producción nacional, con la información analizada no puede considerarse, como ya se expuso, un aumento inminente y sustancial de las mismas.

Respecto del inciso iii), de acuerdo al análisis realizado, las importaciones de China se realizaron a precios que, nacionalizados, resultaron inferiores a los de la rama de producción nacional. Sin embargo, no debe soslayarse que esto se observó en un contexto en el que la industria nacional mantuvo una importante presencia en el mercado y en el que obtuvo niveles de rentabilidad, tanto en el caso del producto representativo como, fundamentalmente, de las cuentas específicas, positivos y superiores al nivel considerado como de referencia para el sector, por lo que no resulta evidente que las importaciones originarias de China tengan el efecto de hacer bajar los precios del producto nacional o de contener su subida de manera significativa. En efecto, los precios relativos del relevamiento respecto del mayorista Nivel General y del índice sectorial fue creciente en los años completos analizados.

En síntesis, en el contexto expuesto en la presente acta, no aparece como probable que las importaciones de

bicicletas originarias de China puedan aumentar en forma relevante en el corto plazo como para causar daño importante sobre la industria nacional. Incluso, puede observarse que los volúmenes importados durante el período objeto de investigación fueron reduciéndose en términos absolutos, como también relativos al mercado y a la producción nacional.

De esta forma no se estaría configurando una situación de amenaza de daño importante a la industria nacional de bicicletas, tal cual lo prescribe la legislación vigente.

Sin embargo, es necesario puntualizar que se llega a la conclusión precedente en el marco de un contexto macroeconómico específico y coyuntural del mercado nacional. Se trata de un entorno caracterizado por una importante limitación de divisas en el balance de pagos, materializado en la existencia de regulaciones de acceso al mercado cambiario que –irremediamente- afectan la dinámica del comercio exterior argentino. Bajo este contexto la realidad sectorial de los productores argentinos, incluyendo la del mercado del producto investigado, presenta un grado de protección comercial efectiva más amplio respecto de la situación al inicio del período investigado, imprimiéndole un sesgo a las tendencias observadas. Debe advertirse entonces, que un cambio de las condiciones macroeconómicas, tanto en lo relativo al nivel de actividad como en materia de política comercial, regulaciones cambiarias y/o monetarias podrían generar en el futuro los resultados exigibles en el artículo 3, numeral 7, del Acuerdo Antidumping para la configuración de amenaza de daño, que hoy se encuentran ausentes.

En atención a todo lo expuesto, esta Comisión concluye que la rama de producción nacional de bicicletas no sufre daño importante ni amenaza de daño importante por las importaciones originarias de China.

Así, sin perjuicio de la determinación de existencia de dumping para estas importaciones, dadas las conclusiones sobre la inexistencia de daño y de amenaza de daño a la rama de producción nacional de bicicletas expuestas en los párrafos precedentes, no corresponde expedirse respecto de la relación de causalidad en tanto no se ha encontrado uno de los extremos requeridos para establecer tal relación entre el daño y el dumping. Por tal motivo, correspondería el cierre de la investigación sin la aplicación de medidas antidumping.

X. DECISIÓN DE LA CNCE

Por lo expuesto, el Directorio, Lic. Mayra Blanco, Lic. Nicolás González Roa y Dr. Juan José Tufaro, decide por unanimidad lo siguiente:

1°.- Disponer la inclusión del Informe Técnico de Determinación Preliminar IF-2023-33424728-APN-CNCE#MEC en el Expediente Electrónico N° EX-2022-85578314- -APN-DGD#MDP.

2°.- Determinar que la rama de producción nacional de “*Bicicletas de rodado superior a 26 con y sin cambios*” no sufre daño importante ni amenaza de daño importante causado por las importaciones originarias de la República Popular China.

3°.- Determinar que, dadas las conclusiones sobre la inexistencia de daño importante y de amenaza de daño importante a la rama de producción nacional de “*Bicicletas de rodado superior a 26 con y sin cambios*”, no corresponde expedirse respecto de la relación de causalidad en tanto no se ha encontrado uno de los extremos requeridos para establecer tal relación entre el daño y el dumping.

4°.- Recomendar que, dadas las conclusiones arribadas, corresponde el cierre de la investigación sin la aplicación de medidas antidumping.

5°.- Remitir la presente Acta a la SECRETARÍA DE COMERCIO con las conclusiones a las que se arriba sobre el particular.

La Presidenta levanta la sesión.

[1] Al respecto, se destaca que la ausencia temporal del Lic. Ferreira no invalida la determinación a la que se arriba por la presente, atento a que conforme lo establece el art. 19, segundo párrafo del Decreto N° 766/1994 “*las decisiones deberán ser aprobadas por el voto fundado de la mayoría del Directorio*”, por lo que, aun cuando la persona antes citada no compartiera lo determinado por el resto, sólo podría expresar su voto en disidencia.

[2] En adelante, “bicicletas”.

[3] En adelante, “China”.

[4] En adelante, “FUTURA”. Asimismo, podrá ser denominada como la “peticionante” o la “solicitante”, indistintamente.

[5] En adelante, Informe técnico.

[6] La denominación completa de las entidades, así como el carácter societario de las empresas se utiliza sólo la primera vez que son nombradas.

[7] En adelante, PERETTI, LOPEZ, TOMASELLI y ESPAÑON, respectivamente. En conjunto con FUTURA constituyen el “relevamiento”.

[8] El piñón es un disco dentado con orificios interiores.

[9] La maza es la parte central de la rueda.

[10] Publicada en el Boletín Oficial el 30 de diciembre de 2003 - <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/90000-94999/91398/texact.htm>

[11] Si bien las peticionantes hicieron referencia a la Norma MERCOSUR NM 301:2002, el equipo técnico de la CNCE señaló que dicha normativa corresponde a bicicletas en las que la altura máxima del asiento sea mayor que 435 mm. y menor a 635 mm. (de tipo “*infantil*”) y por lo tanto las bicicletas de rodados superiores a 26 no deberían estar alcanzadas por la misma.

[12] Cabe destacar, que parte de los argumentos esgrimidos por la COMMBI no sólo corresponden al producto objeto de investigación sino también al mercado de las bicicletas en general. Por ello, si bien se mencionan a fin de contextualizar ciertas particularidades del sector

acaecidas en ocasión de la pandemia, el equipo técnico de esta CNCE basará su análisis en los datos objetivos que competan al producto objeto de investigación y a su similar nacional.

[13] De acuerdo a lo que surge del Informe Técnico, las importaciones originarias de China disminuyeron en términos absolutos entre 2019 y 2021, y se incrementaron en el período parcial de 2022. Para mayores detalles sobre las diferencias entre las importaciones aportadas por las solicitantes y lo expuesto en el presente informe, ver Anexo I obrante en el Informe Técnico.

[14] Se aclara que el incremento en dicho período fue de 155%. Para mayores detalles sobre las diferencias entre las importaciones aportadas por las solicitantes y lo expuesto en el presente informe, ver Anexo I.

[15] En adelante se podrá referir a dicho período como “período parcial de 2022” o “meses analizados de 2022” indistintamente. Asimismo, las variaciones realizadas para este período se calcularon respecto de igual período del año anterior, excepto en el análisis de costos en las que se calcularon respecto al año completo 2021.

[16] Este producto representó, respectivamente para cada empresa, el 60,76%, 32,27%, 14,63%, 27,04% de la facturación total del producto similar al mercado interno en 2021. En el caso de LOPEZ, la información proporcionada por esta empresa no será considerada en esta instancia por resultar inconsistente.

[17] Esta información se refiere al rendimiento del capital (cuantos más resultados positivos –ganancias– obtiene la empresa más posibilidades de reunir capital tiene, ya que con las ganancias obtenidas la firma puede, entre otras cosas, capitalizarse). En este sentido, a los efectos de analizar este indicador, deben tenerse en cuenta la tasa de retorno sobre el patrimonio neto y la tasa de retorno sobre los activos.

[18] En los términos de la Nota al pie Nro. 9 del Acuerdo Antidumping que establece que “*en el presente Acuerdo se entenderá por “daño”, salvo indicación en contrario, un daño importante causado a una rama de producción nacional, una amenaza de daño importante a una rama de producción nacional o un retraso importante en la creación de esta rama de producción...*”.