

REGOLAMENTO (UE) N. 404/2010 DELLA COMMISSIONE

del 10 maggio 2010

che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea⁽¹⁾ («il regolamento di base»), in particolare l'articolo 7,

sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

A. PROCEDURA**1. Apertura**

(1) Il 13 agosto 2009, con un avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾, la Commissione ha annunciato l'apertura di un procedimento antidumping relativo alle importazioni nell'Unione di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese («paese interessato» o «RPC»).

(2) Il procedimento è stato aperto in seguito ad una denuncia presentata il 30 giugno 2009 dall'Associazione dei fabbricanti europei di ruote (EUWA) («il denunziante») a nome di produttori che rappresentano una parte considerevole, in questo caso oltre il 50 %, della produzione totale dell'Unione di determinate ruote di alluminio. La denuncia conteneva elementi di prova relativi all'esistenza di pratiche di dumping sul prodotto in questione e al conseguente grave pregiudizio, che sono stati considerati sufficienti per giustificare l'apertura di un procedimento.

2. Parti interessate dal procedimento

(3) La Commissione ha ufficialmente informato dell'apertura del procedimento il denunziante, i produttori dell'Unione menzionati nella denuncia, altri produttori noti dell'Unione, i produttori esportatori della RPC, gli importatori, gli operatori commerciali, gli utilizzatori, i fornitori e le associazioni notoriamente interessati nonché i rappresentanti della RPC. Le parti interessate hanno avuto la possibilità di esprimere il loro punto di vista per iscritto e di chiedere di essere ascoltate entro il termine fissato nell'avviso di apertura.

(4) È stata concessa un'audizione a tutte le parti interessate che ne hanno fatto richiesta e che hanno dimostrato di avere motivi particolari per essere sentite.

(5) Tenuto conto del numero elevato di produttori esportatori della RPC, di importatori e di produttori dell'Unione, nell'avviso di apertura è stata prospettata la possibilità di ricorrere a tecniche di campionamento per la determinazione del dumping e del pregiudizio, a norma dell'articolo 17 del regolamento di base. Per consentire

alla Commissione di stabilire se fosse necessario ricorrere al campionamento e, in tal caso, selezionare un campione, tutti i produttori esportatori, gli importatori e i produttori dell'Unione sono stati invitati a manifestarsi e a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.

(6) Nella RPC, in totale, 36 società o gruppi di società collegate (nel seguito «gruppi») si sono manifestati e hanno fornito le informazioni richieste entro il termine stabilito. Queste 36 società o gruppi producevano e/o esportavano il prodotto in esame nel mercato dell'Unione europea durante il periodo dell'inchiesta e hanno espresso il desiderio di essere incluse nel campione. Esse sono state definite società disposte a collaborare e si è considerata la possibilità di includerle nel campione. Il livello di collaborazione della RPC, ossia la percentuale di esportazioni nell'UE da parte delle società cinesi disposte a collaborare sul totale delle esportazioni cinesi nell'UE, era superiore al 90 %.

(7) Consultate le parti conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato un campione, a norma dell'articolo 17 del regolamento di base, basato sul massimo volume rappresentativo di esportazioni che potesse essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile e tenendo inoltre conto della distribuzione geografica delle società o dei gruppi disposti a collaborare. Il campione selezionato è composto da quattro (gruppi di) società, che rappresentano il 47 % delle esportazioni nell'UE delle 36 società o gruppi disposti a collaborare e circa il 43 % delle esportazioni totali nell'UE originarie della RPC. Le autorità della RPC e la camera di commercio cinese hanno approvato la scelta del campione effettuata dalla Commissione, ma hanno richiesto di includere nel campione almeno due ulteriori (gruppi di) società. Tuttavia, dato che il campione inizialmente selezionato era composto da 20 società appartenenti a 4 gruppi, si è ritenuto che nessun altro gruppo o società potesse essere incluso, poiché questo avrebbe impedito la conclusione dell'inchiesta entro i termini fissati.

(8) Cinque produttori esportatori cinesi che non sono stati inclusi nel campione hanno chiesto un esame individuale fornendo le necessarie informazioni entro il termine stabilito, ai sensi degli articoli 9, paragrafo 6, e 17, paragrafo 3, del regolamento di base. Tuttavia, date le dimensioni del campione, che contava 4 gruppi con numerose società coinvolte, la Commissione è giunta alla conclusione che, a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento di base, non poteva essere accordato un esame individuale ai produttori esportatori cinesi non inclusi nel campione, poiché ciò sarebbe stato indebitamente gravoso e avrebbe impedito la tempestiva conclusione dell'inchiesta.

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51.

⁽²⁾ GU C 190 del 13.8.2009, pag. 22.

- (9) Per consentire ai produttori esportatori nella RPC di chiedere, eventualmente, il trattamento riservato alle imprese operanti in condizioni di economia di mercato («TEM») o un trattamento individuale («TI») conformemente all'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento di base, la Commissione ha inviato i necessari moduli di domanda ai produttori esportatori cinesi che si sono manifestati e alle autorità cinesi.
- (10) L'avviso di apertura è stato inviato a circa 40 produttori di ruote di alluminio nell'Unione. Sono state ricevute 17 risposte; 5 gruppi di società sono stati inclusi nel campione poiché ritenuti rappresentativi della produzione totale dell'Unione in termini di volumi di vendita e produzione nell'UE (oltre il 75 %), copertura geografica e tipo di attività, ovvero vendite ai fabbricanti di apparecchiature originali (Original Equipment Manufacturer - OEM) e vendite aftermarket (AM); per ulteriori dettagli si vedano i considerando 19 e seguenti. Sebbene la maggioranza delle vendite effettuate dai produttori dell'UE inseriti nel campione fossero dirette al segmento OEM, 2 dei produttori inseriti nel campione vendevano anche al segmento AM. Nel campione sono state incluse anche società che non hanno presentato denuncia.
- (11) Durante l'inchiesta le parti hanno addotto ulteriori argomentazioni in merito alla presunta differenza tra i segmenti OEM e AM. Al fine di ottenere ulteriori informazioni pertinenti, si è deciso di includere nel campione un altro (grande) produttore operante nel segmento AM.
- (12) I denunziati hanno chiesto che il loro nome fosse mantenuto riservato temendo ritorsioni dei clienti o dei concorrenti. La Commissione ha ritenuto che vi fosse in effetti una forte probabilità di ritorsioni e ha acconsentito a non divulgare i loro nomi. In seguito all'apertura del procedimento, tutte le società che hanno collaborato hanno acconsentito a divulgare i loro nomi in qualità di società che hanno collaborato, ma non in qualità di denunziati, ove applicabile.
- (13) L'avviso di apertura è stato inviato a circa 80 importatori e importatori/utilizzatori di ruote di alluminio. Sono state ricevute 40 risposte da società che rappresentano circa un terzo delle importazioni totali originarie della Cina. 12 di tali risposte sono state ricevute da importatori e le restanti da utilizzatori importatori. 7 società sono state incluse nel campione (5 importatori e 2 utilizzatori importatori).
- (14) La Commissione ha inviato i questionari ai 6 produttori dell'Unione selezionati per il campione, ai produttori esportatori inclusi nel campione selezionati per la RPC e a quelli che avevano richiesto il TI, ai 7 importatori selezionati per il campione e anche ad utilizzatori e altri produttori che hanno collaborato.
- (15) I 4 produttori esportatori cinesi inclusi nel campione e 5 produttori esportatori cinesi che avevano richiesto il TI a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento di base hanno inviato risposte al questionario. Sono pervenute risposte anche dai 6 produttori dell'Unione inclusi nel campione, da 3 importatori non collegati a un produttore esportatore, da 9 altri produttori dell'UE e da 13 utilizzatori. Sono inoltre pervenute osservazioni dalla camera di commercio cinese e da due associazioni di utilizzatori.
- (16) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie ai fini della determinazione provvisoria del dumping, del conseguente pregiudizio e dell'interesse dell'Unione e ha effettuato verifiche presso le sedi delle seguenti società:
- a) Produttori dell'Unione
- Borbet group:
Borbet Solingen GmbH — Germania
 - Heyes Lemmerz group:
Heyes Lemmerz Alukola, s.r.o. — Repubblica ceca
Heyes Lemmerz Italy Holding s.r.l. — Italia
 - Ronal group:
Ronal AG — Svizzera
Ronal Polska Sp. z o.o. — Polonia
 - Speedline s.r.l. — Italia
 - Mapsa S. Coop. L. — Spagna
 - AEZ — Germania
 - Française de Roues S.A.S.V. — Francia
- b) Produttori esportatori e società collegate della RPC
- Baoding Lizhong Wheels manufacturing Co.Ltd. (Baoding)
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd (Wanfeng).
 - YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd (YHI)
 - CITIC Dicastal Wheel Manufacturing (CITIC)
- c) Società collegate dell'Unione
- OZ Deutschland, Biberbach (Germania)
 - OZ SpA, Bassano del Grappa (Italia)
- d) Società collegate di Singapore
- OZ Asia
 - YHI Manufacturing
- e) Utilizzatori
- Renault — Francia
 - BMW — Germania
- (17) Vista l'esigenza di stabilire un valore normale per i produttori esportatori ai quali potrebbe non essere concesso il TEM, è stato effettuato un accertamento per determinare il valore normale sulla base dei dati di un paese di riferimento, in questo caso la Turchia, presso la sede delle seguenti società:
- f) Produttori in Turchia:
- CMS Jant ve Makina Sanayi A.Ş.
 - Hayes Lemmerz İnci Alüminyum.

3. Periodo dell'inchiesta

- (18) L'inchiesta relativa al dumping e al pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° luglio 2008 e il 30 giugno 2009 («periodo dell'inchiesta» o «PI»). L'analisi delle tendenze necessaria per valutare il pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2006 e la fine del periodo dell'inchiesta («periodo in esame»).

B. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

1. Prodotto in esame

- (19) Il prodotto in esame è costituito da ruote di alluminio per veicoli a motore di cui alle voci NC da 8701 a 8705, con o senza i loro accessori, munite o non munite di pneumatici, originarie della Repubblica popolare cinese («il prodotto in esame»), che rientrano nei codici NC ex 8708 70 10 e ex 8708 70 50.
- (20) Il prodotto in esame è venduto nell'Unione attraverso due canali di distribuzione: al segmento OEM e al cosiddetto segmento aftermarket (AM). Nel segmento OEM i fabbricanti di automobili organizzano gare d'appalto per le ruote di alluminio (circa due anni prima del lancio di un nuovo modello di automobile) e sono coinvolti nello sviluppo delle nuove ruote che porteranno il loro marchio. Sia i produttori dell'Unione che gli esportatori cinesi competono nelle stesse gare d'appalto. Nel settore AM, le ruote di alluminio sono progettate e sviluppate dai produttori di ruote di alluminio, di cui portano il marchio, per poi essere vendute a grossisti, dettaglianti, società di tuning, meccanici, ecc.
- (21) Un esportatore ha sostenuto che le ruote di alluminio destinate al segmento OEM dovrebbero essere escluse dal prodotto oggetto del procedimento poiché sono impiegate solamente nelle automobili nuove, mentre le ruote di alluminio per il segmento AM sono destinate a sostituire la ruota OEM durante il ciclo di vita di un modello di automobile. L'argomentazione è in sé contraddittoria in quanto conferma che le ruote di alluminio per il settore AM sono destinate ad essere altrettanto idonee ed efficienti delle ruote per il settore OEM. In realtà, le ruote di alluminio per il settore AM possono essere fabbricate attraverso diversi processi produttivi⁽¹⁾, con qualsiasi diametro e peso, con tutti i diversi tipi di finiture, ecc. La differenza tra le ruote di alluminio per il settore OEM e quelle per il settore AM è limitata solamente ai diversi canali di distribuzione, da cui il coinvolgimento dell'industria automobilistica nel processo di sviluppo e progettazione della ruota. Si è inoltre ritenuto che il sistema di fissazione dei prezzi fosse diverso per le ruote di alluminio OEM e per quelle AM, in quanto il prezzo delle prime sarebbe legato alla quotazione nella borsa dei metalli di Londra (LME - London Metal Exchange). In realtà i fabbricanti di automobili utilizzano una formula per la determinazione del prezzo chiamata «a base zero», formata da tre elementi: 1) il prezzo dell'alluminio (variabile, legato all'LME), 2) il valore aggiunto, i costi di trasformazione e 3) un supplemento fisso per la qualità. Tale

metodo di fissazione del prezzo è adattato alle necessità dell'industria automobilistica, ma i componenti di costo per le ruote di alluminio sono gli stessi sia per le ruote destinate al segmento OEM sia per quelle destinate al segmento AM.

- (22) Di conseguenza, sebbene le ruote di alluminio OEM e quelle AM abbiano diversi canali di distribuzione, esse presentano le stesse caratteristiche fisiche e tecniche e sono intercambiabili. Esse sono quindi considerate come un prodotto unico ed omogeneo. Le ruote di alluminio, inoltre, sono vendute e importate dalla Cina in quantità significative attraverso entrambi i canali di vendita. Alla luce di detti risultati si conclude in via provvisoria che non è giustificata l'esclusione delle ruote di alluminio OEM dal prodotto oggetto del procedimento.
- (23) Una delle parti interessate ha sostenuto che le ruote per i go-kart dovrebbero essere escluse in quanto questi ultimi non rientrano nelle voci NC da 8701 a 8705. Ciononostante, la parte non ha dimostrato in modo inequivocabile che i go-kart non possono rientrare nelle voci CN di cui sopra. Pertanto, in via provvisoria, tale affermazione è stata respinta.
- (24) La stessa parte ha sostenuto che anche le ruote per i veicoli fuoristrada dovrebbero essere escluse dalla definizione di prodotto, poiché tali ruote sarebbero fondamentalmente diverse da quelle fabbricate per altri veicoli a motore. Ciononostante, alcuni fuoristrada potrebbero rientrare nella classificazione di cui alle voci NC da 8701 a 8705, pertanto le rispettive ruote rientrano nel campo di applicazione della presente inchiesta. Per questi motivi, in via provvisoria, la richiesta è stata respinta.

2. Prodotto simile

- (25) È stato riscontrato che il prodotto in esame e le ruote di alluminio prodotte e commercializzate sul mercato interno della RPC e sul mercato interno della Turchia, servita provvisoriamente da paese di riferimento, nonché le ruote di alluminio prodotte e commercializzate nell'Unione dall'industria dell'UE, possiedono le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base e sono destinate agli stessi usi. Pertanto, tali prodotti sono considerati provvisoriamente prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

C. DUMPING

1. Trattamento riservato alle imprese operanti in condizioni di economia di mercato

- (26) A norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento di base, nelle inchieste antidumping relative alle importazioni originarie della RPC il valore normale è determinato conformemente ai paragrafi da 1 a 6 del predetto articolo per i produttori che risultano soddisfare i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), dello stesso regolamento. Per comodità di riferimento tali criteri sono riportati di seguito in forma sintetica:

⁽¹⁾ Colata, fluoformatura, forgiatura e assemblaggio di due o tre parti.

- le decisioni commerciali delle imprese devono essere prese in risposta a tendenze del mercato, senza significative interferenze statali, e i costi devono riflettere i valori di mercato;
 - le società dispongono di una serie ben definita di documenti contabili di base soggetti a revisione contabile indipendente, conformi alle norme internazionali («IAS») e che sono d'applicazione in ogni caso;
 - non vi sono distorsioni di rilievo derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato;
 - le leggi in materia fallimentare e di proprietà devono garantire certezza del diritto e stabilità; e
 - le conversioni del tasso di cambio sono effettuate ai tassi di mercato.
- (27) Nella presente inchiesta, tutti i gruppi esportatori costituenti il campione hanno chiesto il TEM a norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento di base e hanno compilato e rispedito l'apposito formulario entro il termine stabilito.
- (28) Quanto a tutti i gruppi esportatori inclusi nel campione, la Commissione ha cercato di ottenere tutte le informazioni ritenute necessarie e ha verificato tutti i dati riportati nel modulo di richiesta del TEM presso la sede di tali società.
- (29) L'inchiesta ha dimostrato che il TEM non poteva essere concesso a nessuno dei quattro gruppi di società cinesi perché nessuno di essi soddisfaceva tutti i criteri stabiliti nell'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, per le ragioni indicate di seguito.
- Criterio 1*
- (30) Nessuno dei gruppi esportatori inclusi nel campione ha dimostrato di soddisfare il criterio 1 a causa delle interferenze statali nelle decisioni concernenti la materia prima principale (l'alluminio).
- (31) In realtà, in tutti i gruppi inclusi nel campione sembra che la stragrande maggioranza dell'alluminio utilizzato per la produzione di ruote di alluminio sia acquistato sul mercato interno cinese sulla base di contratti a lungo termine. I prezzi si basano sulle quotazioni dell'alluminio primario sui mercati cinesi a pronti più una quota per la trasformazione; nel caso di una delle società anche sulle quotazioni dello Shanghai Futures Exchange (SHFE). A tale riguardo è necessario sottolineare che la quotazione sui mercati a pronti ha un andamento parallelo a quella dell'SHFE.
- (32) Si ricorda inoltre che lo Stato cinese ha un ruolo fondamentale nella determinazione dei prezzi dell'alluminio primario e interferisce continuamente nel mercato con una serie di strumenti.
- (33) Anzitutto, l'alluminio primario destinato all'esportazione è soggetto a un'IVA pari al 17 % (mentre l'IVA sulle esportazioni di prodotti finiti è rimborsata), oltre che a una tassa sulle esportazioni pari al 15 %.
- (34) In secondo luogo, lo stato interferisce con il meccanismo di determinazione dei prezzi dell'SHFE, che è una borsa aperta esclusivamente alle società registrate in Cina e ai cittadini cinesi. Tale interferenza dello Stato nel meccanismo di determinazione dei prezzi all'interno dell'SHFE è legata alla sua posizione di venditore di alluminio primario e acquirente tramite lo State Reserve Bureau e altri organismi statali. Inoltre, lo Stato fissa limiti di prezzo giornalieri attraverso le regole dell'SHFE che sono state approvate dall'autorità di regolamentazione dello Stato, la China Securities Regulatory Commission («CSRC»).
- (35) Un altro esempio di interferenza statale è rappresentato dal recente pacchetto di stimolo del governo cinese volto a limitare gli effetti della crisi economica. Alla fine del 2008 lo State Reserves Bureau ha avviato un programma di acquisto dell'alluminio dalle fonderie per aiutarne le attività, poiché la crisi finanziaria mondiale aveva provocato un calo della domanda. Tali acquisti statali hanno assorbito la maggior parte delle scorte sul mercato interno, facendo aumentare i prezzi durante la prima metà del 2009.
- (36) Ciò è considerato un fattore fondamentale di interferenza dello Stato nelle decisioni delle società riguardanti le materie prime. In realtà, l'attuale sistema cinese caratterizzato da elevati dazi all'esportazione e dalla mancanza di rimborso dell'IVA sulle esportazioni di alluminio primario e altre materie prime, combinati all'assenza di dazi all'esportazione e al rimborso dell'IVA sulle esportazioni dei prodotti derivati, nonché all'interferenza dello Stato nella determinazione dei prezzi dell'SHFE, ha essenzialmente portato ad una situazione in cui i prezzi dell'alluminio cinese continuano ad essere il risultato dell'intervento statale. Di conseguenza, storicamente i prezzi dell'LME si sono allontanati significativamente da quelli del mercato cinese⁽¹⁾. Tra la metà del 2005 e la fine del 2008 i prezzi dell'LME si sono mantenuti notevolmente più elevati rispetto ai mercati cinesi, sottolineando l'assenza di qualsiasi significativo arbitraggio tra i mercati cinesi e i mercati nel resto del mondo.
- (37) Pertanto, le molteplici distorsioni dei prezzi cinesi dell'alluminio primario ascrivibili allo Stato influenzano le decisioni dei produttori cinesi di ruote di alluminio al momento dell'acquisto delle materie prime. Tali produttori traggono inoltre vantaggio da dette distorsioni, poiché di norma acquistano sul mercato cinese da fornitori locali utilizzando come parametro di riferimento i prezzi dei mercati a pronti cinesi (o dell'SHFE), ma possono anche acquistare determinate quantità ai prezzi dell'LME quando i prezzi sul mercato cinese risultano più alti a causa dell'intervento dello Stato.

⁽¹⁾ In via eccezionale ciò non si è verificato durante alcuni mesi del periodo dell'inchiesta di cui al presente procedimento. L'aumento dei prezzi sui mercati cinesi dell'alluminio è il risultato di un pacchetto di stimolo da parte del governo cinese volto a limitare gli effetti della crisi economica (alla fine del 2008 lo State Reserves Bureau ha avviato un programma di acquisto dell'alluminio dalle fonderie per aiutarne le attività, poiché la crisi finanziaria mondiale aveva provocato un calo della domanda. Tali acquisti statali hanno assorbito la maggior parte delle scorte sul mercato interno nei mesi di marzo e aprile, facendo aumentare i prezzi durante la prima metà del 2009).

(38) Oltre alla situazione generale sopradescritta, tre altri gruppi non soddisfano altri requisiti di cui al criterio 1 a causa di notevoli interferenze dello Stato in relazione a importanti decisioni aziendali. Per quanto riguarda uno dei gruppi, una società di proprietà dello Stato ha diritto di veto su determinate decisioni fondamentali in due delle società del gruppo, indipendentemente dalla partecipazione azionaria. Per la maggior parte delle società appartenenti ad un altro gruppo, alcune delle decisioni principali sono soggette a una notevole interferenza dello Stato o perché sono proprietà dello Stato al 100 % o perché il rappresentante della quota statale ha diritto di veto su importanti decisioni aziendali. Inoltre, nonostante le società abbiano dichiarato il contrario, l'inchiesta ha rivelato che il dipartimento statale per il lavoro ha diritto di veto per quanto riguarda l'occupazione dei lavoratori in due di tali società. Infine, nel caso di un terzo gruppo, la famiglia che ne detiene il controllo è legata al partito al governo e una delle società che appartiene al gruppo è soggetta a una notevole interferenza dello Stato per quanto concerne determinate decisioni importanti, poiché il rappresentante della quota statale ha diritto di veto su decisioni aziendali fondamentali.

Criterio 2

(39) Per quanto concerne un gruppo, vi è una chiara violazione dei principi contabili di base in tutte le sue società. In particolare non sono stati rispettati i principi IAS 1 (Presentazione del bilancio), IAS 12 (Imposte sul reddito) e IAS 16 (Immobili, impianti e macchinari). Si ritiene quindi che i documenti contabili non erano tenuti né erano soggetti a revisione secondo le norme internazionali in materia di contabilità. I servizi della Commissione hanno riscontrato che un altro gruppo non rispettava i principi IAS 1 e IAS 31.

Criterio 3

(40) Per quanto riguarda un gruppo vi sono chiare distorsioni in relazione ai diritti di utilizzo del terreno e all'acquisizione di immobilizzazioni per diverse società e la maggior parte delle società appartenenti al gruppo hanno beneficiato di regimi fiscali preferenziali, rimborsi d'imposte e sussidi che costituiscono distorsioni derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato. Tali distorsioni sono significative, quantificate ad esempio in termini di fatturato.

(41) Per quanto concerne un altro gruppo incluso nel campione, tre delle sue società hanno beneficiato di regimi fiscali preferenziali che costituiscono distorsioni derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato. Tali distorsioni possono essere considerate significative, quantificate ad esempio in termini di fatturato.

(42) È emerso inoltre che due società di un altro gruppo non soddisfano il criterio 3. La prima di esse ha pagato i diritti di utilizzo del terreno con un ritardo considerevole rispetto alla data dovuta senza incorrere in sanzioni, nonostante il contratto prevedesse chiaramente una clausola

penale. Ciò indica un diretto sostegno da parte dello Stato (proprietario ultimo del terreno) nella fase di avviamento della società. Quanto alla seconda società, la non conformità è stata stabilita in seguito a un acquisto dei beni di un produttore statale di ruote di alluminio a condizioni non di mercato che si è tradotto in un vantaggio indebito nella fase di avviamento della società.

(43) Un gruppo ha sostenuto che l'acquisto di beni da un produttore statale fosse avvenuto a condizioni di mercato. La parte non ha tuttavia dimostrato che l'intera operazione potesse essere considerata priva di distorsioni derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato.

(44) Infine, società appartenenti a un altro gruppo beneficiavano di ingenti esenzioni fiscali e aiuti finanziari che hanno avuto un impatto significativo sulla loro situazione finanziaria, quantificati ad esempio in termini di fatturato.

(45) La Commissione ha comunicato ufficialmente i risultati del TEM ai gruppi esportatori interessati della RPC, alle autorità della RPC, alla camera di commercio cinese e al denunziante. Inoltre, è stata data loro l'opportunità di comunicare i propri punti di vista per iscritto e di chiedere un'audizione qualora abbiano ragioni particolari per essere sentiti.

(46) Un gruppo ha contestato il fatto che la Commissione non avesse raggiunto una decisione relativamente alla richiesta di TEM entro tre mesi, come stabilito nel regolamento di base, sostenendo che gli esportatori avevano messo in atto tutte le misure necessarie prima di tale termine affinché la Commissione potesse conoscere i possibili effetti della propria decisione sul calcolo del margine di dumping. In altri termini, si sostiene che, qualora le risposte al questionario antidumping siano presentate a tempo debito, il TEM debba essere valutato entro il termine di tre mesi, altrimenti si rischierà che le informazioni fornite nel questionario antidumping possano influenzare la decisione di garantire il TEM.

(47) Tuttavia, nella fattispecie è necessario sottolineare che non è stato possibile raggiungere una decisione relativa alla richiesta di TEM entro i tre mesi poiché la maggior parte delle informazioni relative al TEM è stata raccolta durante le visite di verifica che si sono protratte oltre il termine. In ogni caso, come spiegato sopra, la decisione di non concedere il TEM ai gruppi esportatori inclusi nel campione si è basata esclusivamente su una valutazione approfondita dei 5 criteri pertinenti per l'ottenimento del TEM di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c) del regolamento di base.

(48) In relazione al criterio 1 è stato affermato che in realtà vi sarebbe stato un arbitraggio tra i mercati cinesi e l'LME poiché durante il periodo dell'inchiesta sono state effettuate esportazioni minime di alluminio da e verso la Cina. Tale argomentazione non può essere accettata alla luce delle differenze di prezzi tra i mercati cinesi e l'LME.

- (49) Quanto al criterio 2, sono state sollevate diverse questioni relative ad alcune delle incompatibilità con diversi IAS riscontrate dalla Commissione nei documenti contabili di due società. Le argomentazioni sollevate non hanno tuttavia permesso di concludere che le due società disponessero di una serie ben definita di documenti contabili soggetti a revisione contabile indipendente secondo le norme internazionali in materia di contabilità.
- (50) Per quanto concerne il criterio 3 sono state presentate diverse argomentazioni. Anzitutto si è dichiarato che l'impatto degli aiuti finanziari, dei diritti di utilizzo del terreno e di altri vantaggi comprese le esenzioni fiscali non avrebbe causato distorsioni significative della situazione finanziaria delle società. Tale affermazione non può essere accettata dato che l'impatto di detti regimi risulta significativo se quantificato in termini di fatturato.
- (51) È stato inoltre affermato che alcuni regimi di sostegno e aiuti finanziari non riguardavano singole società e pertanto non si possono considerare distorsioni derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato. A tale riguardo si deve sottolineare che le analisi per il TEM sono finalizzate a riscontrare un'eventuale interferenza dello Stato, sia essa relativa a una specifica società o generale. In ogni caso, i fatti alla base dell'asserzione non sono corretti. I vantaggi di cui hanno goduto le società nella fattispecie possono essere considerati specificamente diretti alle società in quanto sono tutti destinati ad un determinato tipo di società, ad esempio società straniere, società con sede in una data zona e che avevano intrapreso negoziati ad hoc con le autorità locali per ricevere i sussidi, società che avevano acquistato apparecchiature nazionali, migliorato le proprie tecnologie, partecipato a fiere, effettuato investimenti in R&S, ecc.
- (52) Infine, è stato affermato che le detrazioni e le esenzioni dall'imposta sul reddito per le società straniere, entrate in vigore nel 2005, non costituirebbero una distorsione derivante dal precedente sistema ad economia non di mercato. Questa interpretazione non può essere accolta. Il criterio 3 non si riferisce infatti ad azioni limitate nel tempo (fino al 1998, anno in cui la Cina ha cominciato ad applicare le regole di economia di mercato) o con un ambito di applicazione limitato, bensì ad azioni che implicano il coinvolgimento dello Stato nella definizione del contesto aziendale attraverso misure tipiche di un'economia non di mercato, quali aliquote fiscali discriminatorie.
- (53) Da quanto precede risulta che nessuna delle società della RPC che avevano chiesto il TEM ha potuto dimostrare di soddisfare i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base. Si è pertanto deciso di non concedere il TEM a nessuna di queste società. Il comitato consultivo è stato sentito e non ha avanzato obiezioni in merito a tali conclusioni.

2. Trattamento individuale

- (54) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a) del regolamento di base, per i paesi cui si applica l'articolo 2, paragrafo 7, di tale regolamento viene calcolato, se del caso, un unico dazio per tutto il paese, tranne nei casi in

cui le società possono dimostrare, a norma dell'articolo 9, paragrafo 5, del regolamento di base, di essere libere di determinare i propri prezzi all'esportazione e i quantitativi da esportare, nonché le condizioni di vendita, di effettuare le conversioni del tasso di cambio ai tassi di mercato e di non subire interferenze statali tali da permettere l'elusione delle misure, se agli esportatori sono concesse aliquote del dazio diverse.

- (55) Tutti i gruppi esportatori che hanno chiesto il TEM hanno chiesto anche il trattamento individuale qualora fosse loro rifiutato il TEM. In base alle informazioni disponibili, si stabilisce in via provvisoria che due dei quattro gruppi della RPC inclusi nel campione soddisfano tutti i requisiti per beneficiare del trattamento individuale. Il trattamento individuale non è concesso a due gruppi inclusi nel campione. Le interferenze dello Stato nelle società CITIC Dicastal e Baoding sono infatti tali da permettere l'elusione delle misure se ai singoli esportatori sono concesse aliquote del dazio diverse, in particolare considerando che questi due gruppi hanno due joint venture comuni che producono il prodotto in esame.
- (56) Può essere accordato un esame individuale ai seguenti due gruppi esportatori cinesi dei quattro inclusi nel campione:

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd

3. Valore normale

3.1. Scelta del paese di riferimento

- (57) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, il valore normale per i produttori esportatori ai quali non è stato concesso il TEM deve essere stabilito in base ai prezzi sul mercato interno o al valore normale costruito in un paese di riferimento.
- (58) Nell'avviso di apertura la Commissione ha annunciato l'intenzione di scegliere la Turchia come paese di riferimento adeguato per la determinazione del valore normale e le parti interessate sono state invitate a presentare osservazioni su tale scelta.
- (59) Soltanto un esportatore si è opposto a questa scelta e ha proposto la Malaysia come paese alternativo, ma in una fase successiva ha affermato che le aziende malesi non erano disposte a collaborare con la Commissione.
- (60) La Commissione ha esaminato se la scelta della Turchia come paese di riferimento fosse ragionevole. Si è concluso che la Turchia, con cinque produttori nazionali e importazioni significative da paesi terzi, rappresenta un mercato con un'elevata concorrenza. Non si sono inoltre riscontrate differenze significative tra i processi produttivi in Turchia e nella RPC. Considerando quanto sopra, dall'inchiesta non è emersa alcuna ragione che inducesse a ritenere la Turchia una scelta non adeguata ai fini della determinazione del valore normale. Inoltre, i produttori turchi vendono un tipo di prodotto comparabile a quello esportato dalla RPC.

- (61) Due produttori turchi hanno risposto al questionario inviato a tutti i produttori di ruote di alluminio della Turchia.
- (62) I dati forniti dai produttori turchi che hanno risposto al questionario della Commissione sono stati verificati in loco ed è stato accertato che si trattava di informazioni attendibili su cui ci si poteva basare per calcolare un valore normale.
- (63) Si conclude pertanto in via provvisoria che la scelta della Turchia come paese di riferimento è appropriata e ragionevole, conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base.

3.2. Determinazione del valore normale

- (64) In conformità dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, il valore normale è stato determinato in base alle informazioni, sottoposte a verifica, ricevute dal produttore del paese di riferimento, come segue.
- (65) Il prodotto in esame era venduto in quantità rappresentative sul mercato interno turco.
- (66) Si è valutato se fosse possibile considerare le vendite come eseguite nell'ambito di normali operazioni commerciali ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento di base. A questo scopo è stata definita per ciascun tipo di prodotto la percentuale delle vendite remunerative ad acquirenti indipendenti sul mercato interno nel periodo dell'inchiesta.
- (67) Se il volume delle vendite di un tipo di prodotto, venduto a un prezzo netto pari o superiore al costo di produzione calcolato, rappresentava oltre l'80% del volume totale delle vendite di quel tipo di prodotto e se il prezzo medio ponderato per quel tipo di prodotto era pari o superiore al costo di produzione, il valore normale è stato calcolato sulla base del prezzo effettivo praticato sul mercato interno. Quest'ultimo è stato calcolato come media ponderata dei prezzi di tutte le vendite, anche non remunerative, di quel tipo di prodotto realizzate sul mercato interno durante il PI.
- (68) Se il volume delle vendite remunerative di un tipo di prodotto rappresenta l'80% o una percentuale inferiore all'80% del volume totale delle vendite di quel tipo o se la media ponderata del prezzo di quel tipo di prodotto era inferiore al costo di produzione, il valore normale è stato determinato sulla base del prezzo effettivamente applicato sul mercato interno, calcolato come media ponderata delle sole vendite remunerative di quello stesso tipo di prodotto.
- (69) Per un tipo di prodotto privo di vendite remunerative, il valore normale è stato determinato sommando i costi di fabbricazione del tipo di prodotto venduto sul mercato interno, le spese generali, amministrative e di vendita («SGAV») nonché un valore ragionevole per i profitti sul mercato interno.
- (70) Infine, per un numero limitato di tipi di prodotto il valore normale è stato calcolato sulla base del valore normale per i tipi di prodotto comparabili, effettuando adeguamenti per le differenze fisiche.

3.3. Prezzi all'esportazione

- (71) In tutti i casi in cui il prodotto in esame era stato esportato ad acquirenti indipendenti nell'Unione, il prezzo all'esportazione è stato stabilito secondo quanto previsto all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base, ovvero sulla base del prezzo all'esportazione realmente pagato o pagabile.
- (72) Nei casi in cui le vendite erano state effettuate attraverso un commerciante o un importatore collegato, i prezzi all'esportazione sono stati stabiliti conformemente all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, tenendo conto dei prezzi di rivendita di tale importatore/importatore collegato ai primi acquirenti indipendenti nell'Unione. Sono stati effettuati adeguamenti per tener conto di tutte le spese sostenute dal momento dell'importazione fino alla rivendita, tra cui le spese generali, amministrative e di vendita e i profitti. Riguardo al margine di profitto, si è utilizzato il profitto realizzato da un commerciante o importatore non collegato del prodotto in esame, poiché l'effettivo profitto del commerciante o dell'importatore collegato non era ritenuto affidabile a causa della relazione tra quest'ultimo e i produttori esportatori.

3.4. Confronto

- (73) Il valore normale e i prezzi all'esportazione sono stati confrontati franco fabbrica. Ai fini di un confronto equo tra il valore normale e il prezzo all'esportazione si è tenuto debitamente conto, in forma di adeguamenti, delle differenze che incidono sui prezzi e sulla loro comparabilità, secondo quanto prescrive l'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base.
- (74) Il confronto tra i prezzi delle ruote esportate dalla RPC e quelli delle ruote vendute sul mercato turco dai produttori turchi che hanno collaborato è stato effettuato distinguendo tra le vendite OEM e le vendite aftermarket.
- (75) Inoltre, in tutti i casi in cui le differenze risultavano essere ragionevoli, accurate e dimostrabili, sono stati apportati opportuni adeguamenti per tener conto dei diversi costi di trasporto, assicurazione, movimentazione e costi accessori, spese relative all'imballaggio, costi del credito, imposte indirette e commissioni bancarie.

4. Margini di dumping

4.1. Per i produttori esportatori inseriti nel campione che hanno collaborato all'inchiesta e ai quali è stato concesso il TI

- (76) Per le due società inserite nel campione alle quali è stato concesso il TI, i margini di dumping sono stati determinati raffrontando la media ponderata del valore normale fissata per i produttori turchi che hanno pienamente collaborato e la media ponderata del prezzo all'esportazione verso l'Unione di ogni società, come disposto dall'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento di base.

- (77) I margini di dumping, espressi in percentuale del prezzo all'importazione alla frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, sono i seguenti:

Società	Margine di dumping
YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd	36,7 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd	61,8 %

4.2. *Per tutti gli altri produttori esportatori che hanno collaborato*

- (78) Per le società costituenti il campione alle quali sono stati rifiutati il TEM o il TI e per le società non inserite nel campione che hanno collaborato, il margine di dumping è stato determinato tenendo conto della media ponderata dei risultati di tutte le società costituenti il campione. Per le due società alle quali sono stati rifiutati sia il TEM che il TI i calcoli sono stati effettuati allo stesso modo descritto al considerando 76. Il margine di dumping, espresso in percentuale del prezzo all'importazione alla frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, è pari al 48,7 %.

4.3. *Per tutti gli altri produttori esportatori*

- (79) Dato che la collaborazione nella RPC è stata molto elevata, il margine di dumping nazionale applicabile a tutti gli altri esportatori della RPC è stato calcolato utilizzando il margine di dumping più elevato stabilito sulla base delle operazioni di un produttore esportatore che ha collaborato. Di conseguenza, il margine di dumping residuo, espresso in percentuale del prezzo all'importazione alla frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, è pari al 69,3 %.

D. PREGIUDIZIO

1. Produzione dell'Unione

- (80) Circa 30 società, situate in molti paesi dell'UE, producono ruote di alluminio. Le società che hanno sostenuto la denuncia e hanno collaborato all'inchiesta rappresentano oltre l'85 % della produzione totale dell'Unione nel PI.
- (81) La produzione totale dell'Unione e il sostegno all'inchiesta sono stati stabiliti sulla base di tutte le informazioni disponibili, comprese quelle presenti nella denuncia, i dati raccolti dai produttori dell'Unione prima e dopo l'apertura dell'inchiesta, le informazioni ottenute dai produttori inseriti nel campione e da altri produttori che hanno collaborato. Tali informazioni hanno permesso di confermare l'esistenza e il livello di produzione anche dei produttori che non hanno collaborato all'inchiesta.

- (82) È emerso che un produttore incluso nel campione importa e rivende sul mercato dell'Unione il prodotto in esame originario della RPC. Tuttavia, confrontando le sue vendite totali, le importazioni rimangono marginali e non pregiudicano la sua qualifica di produttore dell'Unione.

2. Consumo dell'Unione

- (83) L'andamento del consumo nell'Unione nel corso del periodo in esame è stato il seguente:

Consumo dell'Unione	2006	2007	2008	PI
Unità (in migliaia)	58 607	62 442	58 313	49 508
Indice 2006 = 100	100	107	99	84

- (84) Il consumo dell'Unione ⁽¹⁾ è stato calcolato sommando le importazioni basate sui dati Eurostat alle vendite nell'UE effettuate dai produttori dell'Unione. Le importazioni di ruote di alluminio rientrano in 2 codici NC che comprendono anche altri prodotti. Al fine di valutare la parte di ruote di alluminio contemplata da ciascun codice NC, la relativa quota importata di cui ai codici 8708 70 10 e 8708 70 50 è stata stabilita paese per paese secondo la metodologia indicata nella denuncia. Poiché le importazioni erano indicate in peso, anche la conversione in unità è stata effettuata secondo la metodologia indicata nella denuncia (utilizzando un peso medio per unità). Tali dati sono stati confrontati e confermati con i dati forniti dagli esportatori cinesi inseriti nel campione. Le consegne dell'UE sono state calcolate sommando quelle effettuate dai produttori dell'Unione inclusi nel campione a quelle degli altri produttori (dati raccolti precedentemente all'apertura dell'inchiesta, ottenuti dal denunziante, e determinate stime basate sui dati di produttori inclusi nel campione).
- (85) In generale, il consumo è diminuito del 15,5 % nel periodo in esame, ma ha seguito un andamento irregolare, con un calo notevole del 15,1 % tra il 2008 e il PI. Si è registrato un aumento da 58,6 milioni di unità nel 2006 a 62,4 milioni di unità nel 2007, seguito da un calo a 58,3 milioni di unità nel 2008 e a 49,5 milioni di unità durante il PI.

3. Importazioni provenienti dalla RPC

3.1. Volume e quota di mercato delle importazioni del prodotto in esame

- (86) Le importazioni dalla RPC hanno registrato il seguente andamento, espresso in volume e in quota di mercato:

⁽¹⁾ Il confronto fra due calcoli del consumo ha mostrato risultati simili. Poiché la maggior parte della produzione è su ordinazione, le scorte non hanno un ruolo fondamentale in termini di volumi rispetto al consumo totale. Nel primo calcolo la produzione dell'UE è stata sommata alle importazioni, mentre le esportazioni sono state sottratte. Nel secondo calcolo si sono sommate le importazioni e le vendite dell'UE (dati dei produttori inclusi nel campione, mini questionari e ipotesi per il resto dei produttori). Si è preferita la seconda opzione in quanto nella fattispecie permette un maggior livello di precisione.

Volume delle importazioni in migliaia di unità	2006	2007	2008	PI
RPC	3 703	5 144	5 809	6 137
Indice 2006 = 100	100	139	157	166
Quota di mercato (%)	6,3	8,2	10	12,4

Fonte: Eurostat e dati relativi alle vendite nell'Unione dei produttori dell'Unione.

- (87) Il volume delle importazioni cinesi è aumentato da 3,7 milioni di unità nel 2006 a 5,1 milioni di unità nel 2007, a 5,8 milioni di unità nel 2008 e a 6,1 milioni di unità durante il PI. Si è registrato quindi un aumento superiore al 66 % tra il 2006 e il PI.
- (88) La quota di mercato delle importazioni cinesi è raddoppiata, passando dal 6,3 % nel 2006 all'8,2 % nel 2007, al 10 % nel 2008 e al 12,4 % nel PI. In generale, le importazioni cinesi hanno guadagnato, nel periodo in esame, 6,1 punti percentuali di quota di mercato.

3.2. Prezzo delle importazioni

- (89) La seguente tabella permette di confrontare la media dei prezzi cinesi all'importazione (basata sui dati Eurostat, dato che i questionari degli esportatori si riferiscono soltanto al PI, ma non agli anni precedenti) con la media dei prezzi di vendita applicati dai produttori dell'Unione inseriti nel campione.

Euro/unità	2006	2007	2008	PI
Cina	34,7	33,5	31,4	31,9
Produttori dell'UE inseriti nel campione	49,7	49,7	48	46,5
Differenza	15	16,2	16,6	14,6

- (90) I prezzi medi all'importazione dalla RPC hanno registrato un calo continuo tra il 2006 e il 2008 pari al 9,5 %, seguito da un leggero aumento dello 0,5 % durante il PI. Nel periodo in esame i prezzi sono calati dell'8 %.
- (91) Dal confronto tra i prezzi sopraccitato si può concludere che durante il periodo in esame i prezzi all'importazione cinesi, in termini generali, si sono mantenuti costantemente e notevolmente al di sotto dei prezzi dei produttori inseriti nel campione, il che ha costretto questi ultimi a ridurre considerevolmente i propri prezzi.

3.3. Sottoquotazione del prezzo (price undercutting)

3.3.1. Considerazioni generali

- (92) Il presente caso è caratterizzato dalla divisione in due canali di distribuzione, il segmento OEM e il segmento

AM. Inoltre, la maggioranza delle vendite dei produttori dell'Unione riguarda il segmento OEM, mentre le importazioni cinesi sono destinate principalmente al segmento AM (circa il 70 % delle importazioni originarie della RPC). Si riscontra pertanto un'asimmetria nella canalizzazione delle vendite nei diversi segmenti di mercato da parte dell'industria dell'Unione da un lato e da parte delle importazioni cinesi dall'altro.

3.3.2. Sottoquotazione (undercutting)

- (93) I prezzi di vendita praticati sul mercato UE dall'industria dell'Unione inserita nel campione sono stati confrontati con quelli delle importazioni provenienti dal paese interessato. I prezzi di vendita dell'industria dell'Unione considerati sono i prezzi praticati nei confronti degli acquirenti indipendenti eventualmente adeguati franco fabbrica, vale a dire escludendo i costi del trasporto nell'Unione e al netto di sconti e riduzioni.
- (94) Tali prezzi sono stati confrontati con i prezzi praticati dai produttori esportatori cinesi al netto di sconti e adeguati, se del caso, CIF franco frontiera dell'Unione, tenendo opportunamente conto dei costi di sdoganamento e delle spese successive all'importazione.
- (95) Dal confronto è emerso che, durante il PI, le importazioni del prodotto in esame sono state vendute nell'Unione a prezzi inferiori a quelli dell'industria dell'Unione, con una differenza percentuale compresa tra il 22 % e il 37 % rispetto a questi ultimi, sulla base dei dati forniti dai produttori esportatori che hanno collaborato all'inchiesta. Da questo livello di sottoquotazione e dall'evoluzione negativa dei prezzi dell'industria dell'Unione emerge chiaramente che si era verificata una notevole depressione dei prezzi.
- (96) Alcune parti hanno sostenuto che il livello di sottoquotazione dovesse essere calcolato facendo riferimento solamente alla componente «valore aggiunto» del prezzo (escludendo il costo dell'alluminio). In realtà l'impiego di tale metodologia risulterebbe in un livello di sottoquotazione ancora maggiore. Pertanto, poiché i livelli di sottoquotazione calcolati con riferimento al prezzo pieno risultavano già elevati, tale metodo non è stato esaminato ulteriormente.
- (97) L'elevato livello di sottoquotazione unito alla depressione dei prezzi (cfr. i considerando 89 e seguenti) da parte dell'industria dell'Unione dimostra i notevoli effetti del dumping nella fattispecie.
- (98) Al fine di anticipare eventuali domande relative alla differenza tra i due segmenti si è proceduto a un'analisi separata di questi ultimi basata sulla metodologia sopra descritta. In entrambi i segmenti la sottoquotazione rimane sostanziale (tra il 13 % e il 30 % per le vendite OEM e tra il 56 % e il 63 % per le vendite AM).

4. Importazioni originarie di altri paesi terzi oltre alla RPC

- (99) La seguente tabella mostra gli sviluppi delle importazioni originarie di altri paesi terzi oltre alla RPC.

Volume delle importazioni in migliaia di unità	2006	2007	2008	PI
Turchia	4 140	4 522	4 021	3 426
<i>Indice 2006 = 100</i>	100	109	97	83
Quota di mercato (%)	7,1	7,2	6,9	6,9
Norvegia	1 079	1 210	1 106	520
<i>Indice 2006 = 100</i>	100	112	102	48
Quota di mercato (%)	1,8	1,9	1,9	1,1
Sudafrica	490	851	790	700
<i>Indice 2006 = 100</i>	100	173	161	143
Quota di mercato (%)	0,8	1,4	1,4	1,4
Altri	3 746	4 029	3 690	2 928
<i>Indice 2006 = 100</i>	100	108	99	78
Quota di mercato (%)	6,4	6,5	6,3	5,9

- (100) Come mostrato nella precedente tabella, la Turchia rappresenta il secondo maggiore importatore dopo la RPC con una quota di mercato notevole e relativamente stabile. Le importazioni originarie di altri paesi terzi oltre alla RPC e alla Turchia sono diminuite e la relativa quota di mercato è passata dal 9 % nel 2006 all'8,4 % durante il PI. L'impatto che prezzi di tali importazioni hanno avuto sulla situazione dell'industria dell'Unione è esaminato ai considerando 136 e seguenti.

5. Situazione dell'industria dell'Unione

5.1. Aspetti generali

- (101) A norma dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base, l'esame dell'incidenza delle importazioni oggetto di dumping sull'industria dell'Unione ha comportato anche una valutazione di tutti i fattori e gli indicatori economici che hanno influito sulla situazione di tale industria dal 2006 al PI.
- (102) Come si è detto, è stato necessario applicare le disposizioni sul campionamento. Ai fini dell'analisi del pregiudizio, sono stati esaminati due livelli di indicatori.

— Gli indicatori macroeconomici (produzione, capacità produttiva, utilizzo degli impianti, volumi di vendita, quota di mercato, occupazione, produttività, salari ed entità dei margini di dumping) sono stati valutati a livello dell'intera produzione dell'Unione. Le informazioni sono state ottenute principalmente dalle risposte ai questionari delle sei società inserite nel campione e dagli ulteriori mini questionari. Tali questionari riguardano società che rappresentano oltre l'80 % della produzione totale dell'Unione. Al fine di contemplare l'intera produzione dell'Unione si sono effettuate estrapolazioni per quanto concerne la produzione rimanente, in aggiunta ai dati resi disponibili da diverse fonti, in particolare dal denunziante, e ai dati raccolti precedentemente all'apertura dell'inchiesta.

Tutti questi fattori sono stati confrontati, ove possibile, con le informazioni generali contenute nelle statistiche pertinenti.

- Gli elementi microeconomici (scorte, prezzi di vendita, redditività, flussi di cassa, redditività dell'investimento, capacità di reperire capitali e investimenti, costi di produzione) sono stati valutati in riferimento alle singole società, ossia al livello dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.

5.2. Indicatori macroeconomici

5.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

- (103) La seguente tabella indica l'andamento della produzione, della capacità produttiva e dell'utilizzo degli impianti sulla base della produzione complessiva dell'Unione:

	2006	2007	2008	PI
Produzione (unità)	49 711	49 511	45 269	37 687
<i>Indici 2006 = 100</i>	100	100	91	76
Capacità di produzione (unità)	53 762	53 378	53 819	51 588
<i>Indici 2006 = 100</i>	100	99	100	96
Utilizzo degli impianti (%)	92,5	92,8	84,1	73,1
<i>Indici 2006 = 100</i>	100	100	91	79

- (104) Come indicato nella precedente tabella, la produzione è rimasta relativamente stabile intorno ai 49,5 milioni di unità nel 2006 e nel 2007, per poi diminuire a 45,2 milioni di unità nel 2008 e a 37,6 milioni di unità durante il PI, registrando un calo del 24 % nel periodo in esame. L'utilizzo degli impianti è calato di 19,4 punti percentuali nello stesso periodo.
- (105) La diminuzione dell'utilizzo degli impianti, in presenza di un calo della capacità, può essere solo attribuita al notevole calo della produzione.

5.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

- (106) Le cifre seguenti indicano il volume delle vendite, la quota di mercato e i prezzi di vendita unitari medi sulla base di tutti i produttori dell'Unione.

	2006	2007	2008	PI
Volume di vendite dell'intera industria dell'Unione (in migliaia di unità)	45 447	46 684	42 895	35 794
<i>Indici 2006 = 100</i>	100	103	94	79
Quota di mercato (%)	78	75	74	72
<i>Indici 2006 = 100</i>	100	97	95	93

(107) Le vendite dell'UE sono aumentate da 45,4 milioni di unità nel 2006 a 46,6 milioni di unità nel 2007, per poi diminuire a 42,8 milioni di unità nel 2008 e a 35,7 milioni di unità durante il PI, registrando un calo complessivo del 21 % nel periodo in esame.

(108) Tutti i produttori dell'UE hanno continuato a perdere quote di mercato, dal 78 % nel 2006 al 75 % nel 2007, al 74 % nel 2008, al 72 % nel PI, registrando un calo complessivo di 6 punti percentuali nel periodo in esame. Nello stesso periodo le importazioni cinesi hanno guadagnato circa 6 punti percentuali in termini di quota di mercato.

5.2.3. Occupazione, produttività e salari

	2006	2007	2008	PI
Numero di dipendenti	14 204	14 818	14 309	12 981
<i>Indici 2006 = 100</i>	100	104	101	91
Produttività (unità/dipendente)	3 500	3 341	3 164	2 903
<i>Indici 2006 = 100</i>	100	95	90	83
Salari annui (EUR)	22 371	20 007	18 649	18 420
<i>Indici 2006 = 100</i>	100	89	83	82

(109) L'occupazione è aumentata da 14 204 dipendenti alla fine del 2006 a 14 818 dipendenti alla fine del 2007, per poi diminuire a 14 309 dipendenti alla fine del 2008 e ancora a 12 981 dipendenti alla fine del PI. In particolare tra il 2008 e il PI si registra una perdita di 1 328 posti di lavoro, ovvero oltre un decimo della manodopera in un periodo di sei mesi.

(110) In parallelo, la produttività è passata da 3 500 unità per dipendente nel 2006 a 3 341 unità per dipendente nel 2007, a 3 164 unità per dipendente nel 2008 e a 2 903 unità per dipendente nel PI. Il calo della produttività, in particolare tra il 2008 e il PI, può essere spiegato dal fatto che il ridimensionamento della manodopera non è avvenuto parallelamente al calo della produzione. Ciò è da ricondurre alla limitata possibilità dell'industria in questione di ricorrere alla riconversione, alla chiusura temporanea degli impianti o alla sospensione degli elevati costi previdenziali del personale in caso di periodi di mancanza di lavoro. Dall'inchiesta è emerso che in particolare tra il 2008 e il PI l'occupazione è diminuita. Nel periodo in esame è diminuito anche il costo dei salari. Gli investimenti realizzati dall'industria dell'Unione durante il PI dovrebbero consentirle di aumentare ulteriormente la

sua efficacia e la sua produttività a medio e a lungo termine.

5.2.4. Entità del margine effettivo di dumping

(111) I margini di dumping sono indicati nella sezione precedente dedicata al dumping. Tutti i margini stabiliti risultano notevolmente superiori alla soglia minima. Inoltre, visti i volumi e i prezzi delle importazioni oggetto di dumping, l'incidenza del margine di dumping effettivo non può essere considerata trascurabile.

5.2.5. Situazione dei contratti

(112) Come indicato ai considerando 20 e seguenti, la maggioranza delle ruote di alluminio prodotte nell'Unione è venduta attraverso gare d'appalto organizzate in media due anni prima del lancio di un nuovo modello di automobile. La Commissione ha quindi valutato anche i contratti conclusi nel periodo in esame (la cui esecuzione avverrebbe dopo il PI) al fine di stabilire se è possibile trarre delle conclusioni circa il probabile aumento delle consegne da parte dell'industria dell'Unione dopo il PI. I dati raccolti non consentono tuttavia, nella fase attuale, di trarre conclusioni fondate e saranno quindi oggetto di ulteriori indagini.

5.3. Indicatori microeconomici

5.3.1. Osservazione generale

(113) 3 dei 6 produttori inclusi nel campione sono gruppi di grandi dimensioni con impianti produttivi in diversi Stati membri, mentre i tre rimanenti hanno strutture più limitate, concentrate in uno o due Stati membri. Durante il periodo in esame, 3 impianti di produzione dei produttori inseriti nel campione sono stati chiusi, il primo nel 2006, il secondo nel 2008 appena prima del PI e l'ultimo verso la fine del PI.

5.3.2. Scorte

(114) Le cifre seguenti corrispondono al volume delle scorte dei produttori UE inseriti nel campione alla fine di ciascun periodo.

	2006	2007	2008	PI
Scorte (in migliaia)	2 204	2 444	2 359	2 173
<i>Indice 2006 = 100</i>	100	111	107	99

(115) Le scorte si sono mantenute inferiori al 12 % della produzione. Si ricorda che questo indicatore non è di particolare importanza in quanto gran parte delle ruote di alluminio sono prodotte dall'industria dell'Unione su ordinazione e le scorte in un determinato momento rappresentano principalmente la merce venduta e non ancora consegnata.

5.3.3. Prezzi di vendita

- (116) I prezzi di vendita unitari dei produttori UE inseriti nel campione si sono mantenuti stabili nel 2006 e nel 2007 attestandosi intorno a 49 euro per unità, per poi diminuire a 48 euro per unità nel 2008 e a 46,5 euro per unità nel PI. Si è quindi registrata una diminuzione di oltre il 6 % nel periodo in esame, nonché un drastico calo nel PI (cfr. la tabella al considerando 89).

5.3.4. Redditività, flussi di cassa, redditività dell'investimento, capacità di reperire capitali e investimenti

- (117) La redditività dell'industria dell'Unione è stata determinata calcolando l'utile netto prima delle imposte delle vendite del prodotto simile effettuate dalle società inserite nel campione, in percentuale del fatturato generato da tali vendite. Mentre nel 2006 e nel 2007 la redditività era ancora in positivo, la situazione è cambiata drasticamente nel 2008 e nel PI a causa del calo dei volumi di vendita combinato a una riduzione dei prezzi di vendita, con una struttura dei costi rigida per l'industria caratterizzata da elevati costi fissi.

	2006	2007	2008	PI
Redditività (%)	3,2	0,7	- 1,5	- 5,4

- (118) L'evoluzione degli investimenti nel prodotto in esame effettuati dai produttori UE inseriti nel campione è illustrata nella tabella seguente.

EUR	2006	2007	2008	PI
Investimenti (in migliaia di euro)	96 335	99 279	161 803	153 724
Indici 2006 = 100	100	103	168	160

- (119) La tabella mostra che l'industria dell'Unione ha aumentato i propri investimenti nel prodotto in esame, anche in concomitanza di un calo della redditività. Gli investimenti riguardavano principalmente i macchinari ed erano volti a migliorare l'efficienza. L'aumento di tali investimenti mostra che l'industria aveva ancora la capacità di reperire capitali.
- (120) Tuttavia, nonostante gli sforzi, la redditività dell'investimento nel prodotto in esame ha registrato un crollo durante il periodo in esame, raggiungendo -40% nel PI. Ciò conferma l'erosione della redditività dell'industria e l'incapacità di quest'ultima di generare profitto dagli investimenti.

	2006	2007	2008	PI
Redditività dell'investimento	50,8 %	12,2 %	- 13,5 %	- 40,8 %
Indici 2006 = 100	100	24	- 27	- 80

	2006	2007	2008	PI
Flusso di cassa (in percentuale del fatturato)	9,3 %	4,4 %	3,6 %	1,2 %
Indici 2006 = 100	100	47	39	13

- (121) I produttori inseriti nel campione hanno registrato anche un calo dei flussi di cassa operativi pari a 8,1 punti percentuali nel periodo in esame, il che riflette in larga misura l'andamento negativo della redditività. Il crollo di tale indicatore non può essere attribuito all'aumento degli investimenti, ma è da ricondurre alle attività operative in grado di generare meno flussi di cassa. In realtà, poiché l'industria richiede strutturalmente continue iniezioni di capitale per le immobilizzazioni, il calo dei flussi di cassa rivela la crescente debolezza dell'industria dell'Unione e l'incapacità di quest'ultima di autofinanziarsi.

5.3.5. Costi di produzione e costo delle materie prime

- (122) La seguente tabella mostra l'andamento del costo medio per tonnellata di prodotto in esame registrato dai produttori inseriti nel campione.

In euro	2006	2007	2008	PI
Costo medio di produzione (unitario)	49,3	49,7	50,5	49,2

- (123) Il costo medio si è mantenuto costante nel periodo in esame, attestandosi a circa 50 euro per unità.

6. Conclusioni relative al pregiudizio

- (124) Alla luce di quanto precede, si conclude in via provvisoria che l'industria dell'Unione ha subito un grave pregiudizio. Tale conclusione è corroborata dal numero delle società o degli impianti produttivi che sarebbero stati chiusi (5 nel segmento OEM) o che avrebbero avviato procedure di insolvenza (21 nel segmento AM e 4 nel segmento OEM) nel periodo in esame.

E. NESSO DI CAUSALITÀ

1. Introduzione

- (125) Conformemente all'articolo 3, paragrafi 6 e 7, del regolamento di base, la Commissione ha esaminato se il notevole pregiudizio subito dall'industria dell'Unione fosse dovuto alle importazioni oggetto di dumping originarie dei paesi interessati. Sono stati esaminati anche quei fattori noti, diversi dalle importazioni oggetto di dumping, che potrebbero aver arrecato pregiudizio all'industria dell'Unione, per evitare che l'eventuale pregiudizio causato da questi altri fattori fosse attribuito alle suddette importazioni oggetto di dumping.

2. Impatto delle importazioni originarie dalla RPC

2.1. Aspetti generali

- (126) L'aumento delle importazioni oggetto di dumping, pari a 6 punti percentuali di quota di mercato, registrato tra il 2006 e il PI, è chiaramente parallelo alla perdita di 6 punti percentuali di quota di mercato subita dai produttori dell'Unione nello stesso periodo. L'inchiesta ha inoltre dimostrato l'esistenza di ripercussioni negative sui prezzi causate dalle importazioni oggetto di dumping, vendute a prezzi inferiori a quelli dei produttori dell'Unione.
- (127) Una parte ha affermato che la quota di mercato delle importazioni cinesi sarebbe troppo esigua per causare grave pregiudizio. Una quota di mercato complessiva del 12 % in un mercato sensibile ai prezzi (in particolare per quanto concerne il segmento OEM) non può tuttavia essere considerata esigua.
- (128) Si ricorda che, durante il periodo in esame, il volume delle importazioni dalla RPC è aumentato di circa il 65 % e che la relativa quota di mercato è quasi raddoppiata. Inoltre, come illustrato ai considerando 86 e seguenti, i prezzi delle importazioni dalla RPC sono calati dell'8 % (cfr. i considerando 89 e seguenti) e si è verificata una notevole sottoquotazione dei prezzi (cfr. i considerando 93 e seguenti). In realtà i fattori chiave da considerare nel presente caso sono proprio il forte incremento delle importazioni e la notevole sottoquotazione dei prezzi.
- (129) L'industria dell'Unione ha reagito al dumping pregiudizievole riducendo i propri prezzi a partire dal 2007. A causa della pressione sui prezzi esercitata dalle importazioni cinesi, l'industria dell'Unione non è stata tuttavia in grado di mantenere la propria quota di mercato nonostante la riduzione dei prezzi. Nelle procedure di gare d'appalto nel segmento OEM è emerso che le offerte cinesi a basso prezzo hanno avuto un ruolo fondamentale nella riduzione dei prezzi offerti dall'industria dell'Unione. Nonostante la riduzione dei prezzi praticata dall'industria dell'Unione, i prezzi medi di vendita delle importazioni cinesi erano comunque inferiori a quelli dell'industria dell'Unione. Di conseguenza, nel periodo in esame le vendite dell'industria dell'Unione sono calate drasticamente. Dal momento che i prezzi cinesi sono ulteriormente diminuiti nel corso del PI rispetto al 2006, l'industria dell'Unione ha dovuto ancora una volta diminuire i propri prezzi al fine di poter continuare la sua attività. La redditività dell'industria UE è calata al di sotto del punto di pareggio e pertanto l'industria non sarà in grado di continuare la propria attività nel tempo.

- (130) È chiaro pertanto che esiste uno stretto nesso tra il notevole aumento dei volumi importati a prezzi sempre più bassi e il pregiudizio constatato per l'industria dell'Unione. In questa fase si può concludere di conseguenza che esiste un nesso di causalità tra le importazioni cinesi a basso prezzo e il grave pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

2.2. Suddivisione in due segmenti nell'ambito del prodotto in esame

- (131) Si è sostenuto che i segmenti OEM e AM rappresentano due diversi canali di vendita, privi di interazioni significative tra loro. Su tale base, si è sostenuto in particolare che il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, la quale destina la maggior parte delle proprie vendite al segmento OEM (85 % per i produttori inseriti nel campione), non potrebbe essere stato causato dalle importazioni cinesi che si concentrano in modo predominante sul segmento AM e hanno una presenza limitata nel segmento OEM.
- (132) Sebbene i canali di distribuzione siano effettivamente separati, dalle conclusioni della Commissione emerge tuttavia una certa interazione, anche se indiretta. Ciononostante, al fine di ottenere un quadro il più completo possibile della situazione attuale, i due segmenti sono stati considerati anche separatamente.
- (133) Nel segmento AM il pregiudizio riscontrato può essere senza dubbio attribuito all'elevato volume di importazioni cinesi a basso prezzo, che rappresentano ben il 34 % di detto segmento. Nel segmento OEM, che costituisce la maggior parte del consumo UE (35 milioni di unità su circa 50), la presenza cinese in termini di volumi è molto più limitata (massimo 6 %). Come già detto, è necessario tuttavia ricordare che il pregiudizio subito in relazione alle vendite OEM è innescato dai bassi prezzi cinesi ed è quindi legato ad essi. Più specificamente vi sono chiari indicatori secondo cui i produttori di automobili considerano le offerte cinesi come parametro di riferimento e di conseguenza i produttori di ruote di alluminio dell'UE sono forzati ad abbassare i prezzi nelle procedure di gare d'appalto. Per mantenere la propria presenza sul mercato, i produttori dell'Unione sono quindi costretti a cedere e a ridurre i loro prezzi.
- (134) Non si può inoltre escludere che l'andamento negativo dei prezzi nel segmento AM non abbia ripercussioni anche sui prezzi del segmento OEM. Da un confronto dei prezzi medi AM e OEM è emerso che mentre i secondi erano in media più elevati rispetto ai primi fino al 2007, la tendenza è cambiata nel 2008 e nel PI. Ciò dimostra che la pressione sui prezzi del segmento OEM è stata molto più pronunciata durante gli ultimi anni.

(135) Di conseguenza si conclude in via provvisoria che le importazioni cinesi hanno causato pregiudizio all'industria dell'Unione sia nel segmento AM che in quello OEM. Quanto detto sarà in ogni caso oggetto di ulteriori indagini.

3. Effetti di altri fattori

3.1. Impatto delle importazioni originarie di paesi terzi diversi dalla RPC

3.1.1. Impatto delle importazioni originarie della Turchia

(136) Come indicato ai considerando 99 e seguenti, la Turchia rappresenta il secondo maggiore importatore dopo la Cina. Nel periodo in esame le importazioni turche hanno mantenuto una quota di mercato del 7 % circa sul mercato UE. La seguente tabella mostra il confronto tra i prezzi delle importazioni originarie dei paesi terzi e quelli dei produttori dell'UE.

Euro/unità	2006	2007	2008	PI
Turchia	40,8	42,6	52,4	40,7
Produttori dell'UE inseriti nel campione	49,7	49,7	48	46,5
Cina	34,7	33,5	31,4	31,9
Differenza produttori turchi/UE	8,9	7,1	4,4	5,8
Differenza produttori cinesi/UE	15	16,2	16,6	14,6

(137) Durante il periodo in esame i prezzi turchi si sono mantenuti costantemente inferiori a quelli dei produttori UE inseriti nel campione, ad eccezione del 2008. Durante il PI, la differenza di prezzo tra i produttori turchi e quelli dell'UE ammontava a 5,7 € (+/- 12,3 % dei prezzi UE) mentre la differenza di prezzo corrispondente per la Cina ammontava a 14,5 € (+/- 31 %). Con queste premesse è ragionevole concludere in via provvisoria che durante il PI i prezzi inferiori delle importazioni originarie della Turchia hanno avuto alcune ripercussioni negative sulla situazione dell'industria UE, ma non in misura tale da annullare il nesso di causalità esistente tra le importazioni oggetto di dumping originarie della Cina e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

3.1.2. Impatto delle importazioni originarie di paesi terzi diversi dalla Turchia

(138) Per quanto concerne le importazioni originarie di paesi diversi dalla Cina e dalla Turchia, la loro quota di mer-

cato complessiva è passata dal 9 % nel 2006 all'8,3 % nel PI (cfr. il considerando 99). Nello stesso periodo i prezzi corrispondenti si sono mantenuti simili a quelli dei produttori dell'Unione. Per tali motivi si ritiene che le importazioni originarie di paesi terzi diversi dalla Cina e dalla Turchia non abbiano contribuito al pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

3.2. Impatto della crisi economica

(139) Alcune parti hanno sostenuto che le importazioni dalla Cina siano state assorbite da un aumento del consumo dell'UE nel 2007 e che la diminuzione del consumo nel 2008 sia coincisa con la crisi economica e la parallela contrazione delle vendite nel settore automobilistico. Secondo tale argomentazione, detti fattori rappresenterebbero le cause chiave dei deboli risultati conseguiti dall'industria dell'Unione.

(140) La crisi economica ha certamente influenzato la situazione dell'industria dell'Unione, a causa della diminuzione dei consumi e del conseguente calo dei prezzi. Tra il 2008 e il PI il consumo è diminuito del 14,5 %.

(141) I produttori di ruote di alluminio operano in simbiosi con l'industria automobilistica, seriamente colpita dalla crisi. La seguente tabella mostra l'andamento dei volumi di produzione di automobili in Europa nel periodo in esame. È vero che le automobili incorporano ruote di alluminio o in acciaio, in una proporzione difficile da stabilire, ma non vi sono indicazioni secondo cui tale proporzione sarebbe cambiata significativamente nel periodo in esame. Non si può quindi escludere che il calo registrato del volume di produzione di automobili, che effettivamente è stato notevole dalla fine del 2008 al PI, abbia influito sul volume delle vendite dei produttori di ruote di alluminio. La seguente tabella mostra che la diminuzione del volume della produzione ha in effetti superato il 15 % tra il 2008 e il PI.

Nell'UE 27	2006	2007	2008	PI
Produzione in Europa (in migliaia)	16 198	17 103	15 947	13 443

(142) Tuttavia, l'analisi degli indicatori economici dell'industria dell'Unione mostra che l'andamento negativo è cominciato molto prima della crisi economica e ha coinciso temporalmente con l'inizio della penetrazione delle importazioni cinesi nel mercato. I dati relativi alla redditività dimostrano ad esempio che l'andamento negativo è cominciato tra il 2006 e il 2007 (calo di 2,5 punti percentuali), è continuato tra il 2007 e il 2008 (ulteriore calo di 2,2 punti percentuali), fino a raggiungere un valore minimo di -6,9 punti percentuali tra il 2008 e il PI.

(143) La presenza delle importazioni cinesi sul mercato è inoltre aumentata continuamente nonostante la contrazione dei consumi, raggiungendo il 12,4 % nel PI. I relativi volumi e la quota di mercato hanno registrato un costante aumento e i prezzi sono sempre stati inferiori a quelli dell'industria dell'Unione. Tuttavia, ci si sarebbe ragionevolmente aspettati che la crisi avrebbe colpito allo stesso modo tutti gli operatori del mercato. Come spiegato sopra, però, le importazioni sono aumentate a prezzi sensibilmente inferiori a quelli dell'UE nella situazione in questione. È pertanto ragionevole concludere che se non fosse stato per la crisi economica i volumi e la quota di mercato delle importazioni cinesi sarebbero cresciuti ancora di più.

(144) Sulla base di quanto detto, è ragionevole presumere che la crisi economica, sebbene abbia contribuito al pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, non appare in sé un fattore in grado di annullare il nesso di causalità esistente tra le importazioni oggetto di dumping e il grave pregiudizio. Al contrario, in condizioni normali i volumi delle importazioni originarie della Cina sarebbero diminuiti in linea con il calo dei consumi, così come le importazioni originarie di altri paesi terzi e in particolare le vendite dell'industria dell'UE (le quali, ricordiamo ancora una volta, sono diminuite parallelamente all'aumento delle importazioni cinesi).

3.3. Effetto delle variazioni dell'andamento delle esportazioni dell'industria UE

(145) Le attività di esportazione dei produttori dell'Unione sono rimaste limitate durante il periodo in esame (inferiori al 2 % delle vendite complessive dei produttori UE inseriti nel campione). Esse non avrebbero quindi potuto influire negativamente sulla debole situazione dell'industria dell'Unione né annullare il nesso di causalità.

3.4. Concorrenza tra i produttori dell'Unione e concentrazione sul mercato UE

(146) Il numero dei produttori di ruote di alluminio (circa trenta) operanti sul mercato UE è indice di un mercato altamente competitivo, nonostante esso sia anche caratterizzato da un alto livello di concentrazione industriale che vede le tre maggiori società detenere una quota pari al 60 % della produzione totale, 2 altre una quota dell'8 % circa e le restanti 4 una quota del 4 % circa. Dai dati disponibili relativi ai volumi di produzione emerge che gli altri produttori sono piccole o medie imprese.

(147) È necessario sottolineare che alcuni piccoli produttori hanno chiuso la produzione prima del 2008, nel 2008 e durante il PI. Ciò può indicare che la concorrenza tra i produttori dell'Unione e l'evidente processo di concentrazione in corso hanno contribuito al pregiudizio subito dall'industria dell'Unione. I dati dell'inchiesta mostrano tuttavia che non sono stati colpiti soltanto i piccoli produttori. Produttori di piccole e grandi dimensioni sono stati infatti interessati in modo simile dagli sviluppi in

corso. Non si può pertanto concludere che la concorrenza tra i produttori dell'Unione abbia contribuito in maniera significativa al grave pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

3.5. Preferenze dei consumatori riguardo a ruote di alluminio e in acciaio

(148) È stato sostenuto che la contrazione della domanda di ruote di alluminio potrebbe essere legata alla crisi economica e dovuta ad un cambiamento nelle preferenze dei consumatori che avrebbero optato per le più economiche ruote in acciaio. Non è stato tuttavia presentato alcun elemento di prova a sostegno di tale tesi. Nella fase attuale e in assenza di dati ufficiali in grado di corroborare l'argomento, non è possibile confermare tale presunta tendenza.

3.6. Gamma di prodotti

(149) Alcune parti hanno sostenuto che l'aumento delle importazioni cinesi fosse dovuto ad una crescente domanda di specifici tipi di ruote ad alto contenuto tecnologico prodotti nella RPC (ad esempio ruote prodotte tramite forgiatura o fluoformatura), che non sarebbero prodotte (in quantità significative) nell'UE, pertanto, le importazioni dalla RPC non potrebbero aver arrecato pregiudizio all'industria dell'Unione. Dall'inchiesta è però emerso che tali importazioni rappresentavano soltanto una minima frazione delle importazioni complessive originarie della RPC. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

4. Conclusioni in merito al nesso di causalità

(150) Si ricorda che nella fattispecie sono emersi un calo significativo di produzione e vendite, una perdita di quote di mercato nonché una depressione dei prezzi che hanno provocato perdite all'industria dell'Unione. Nello stesso periodo sono aumentati i volumi di importazioni provenienti dalla RPC a prezzi sensibilmente inferiori a quelli dell'industria UE e la relativa quota di mercato.

(151) La Commissione ha inoltre analizzato tutti gli altri fattori che avrebbero potuto contribuire al grave pregiudizio subito dall'industria dell'Unione. A riguardo è emerso che la crisi economica, le importazioni originarie della Turchia e la concorrenza tra i produttori dell'Unione che ha innescato un processo di concentrazione potrebbero aver influenzato la situazione pregiudizievole. Si conclude tuttavia in via provvisoria che l'impatto di tali fattori non è tale da annullare il nesso di causalità esistente tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio riscontrato, come spiegato in precedenza.

(152) Sulla base della suddetta analisi degli effetti di tutti i fattori noti sulla situazione dell'industria dell'Unione, si conclude in via provvisoria che esiste un nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping originarie della RPC e il grave pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

F. INTERESSE DELL'UE

1. Interesse dell'industria dell'Unione

- (153) Nel presente caso si è registrato un elevato livello di collaborazione e sostegno da parte dei produttori dell'Unione (oltre il 70 %). Ciò indica che l'istituzione di misure è chiaramente nell'interesse dei produttori UE.
- (154) Dall'inchiesta è emerso che l'industria dell'Unione subisce un grave pregiudizio a causa degli effetti delle importazioni oggetto di dumping vendute a prezzi inferiori a quelli dei produttori dell'Unione, come illustrato ai considerando 93 e seguenti.
- (155) Si prevede che l'industria dell'Unione trarrà beneficio dalle misure, le quali impediranno probabilmente una nuova ondata di importazioni a basso prezzo oggetto di dumping.
- (156) Nel caso in cui le misure non fossero istituite, si prevede un aumento forse ancora più pronunciato delle importazioni di ruote di alluminio a basso prezzo e oggetto di dumping, in particolare nel segmento AM. Non si può escludere inoltre che la crescente pressione dei prezzi e la penetrazione del segmento AM non abbia almeno un effetto indiretto sulla situazione del segmento OEM. A tale riguardo è emerso che determinati produttori nel paese interessato si stanno orientando o si sono già orientati verso prodotti di medio e alto livello del segmento AM e da lì verso il segmento OEM con prezzi molto bassi. Si prevede che tale sviluppo continui e ciò rischia con il tempo di compromettere anche l'ampio gruppo di produttori dell'Unione attivi nel segmento OEM. Poiché la situazione finanziaria e la redditività di tali produttori non sono abbastanza solide da sopportare un'ulteriore pressione dei prezzi causata dalle importazioni oggetto di dumping a prezzi inferiori ai loro, molto probabilmente la conseguenza sarà la progressiva scomparsa di un elevato numero di produttori dell'Unione, se non della loro totalità.

2. Interesse degli importatori

- (157) Nella procedura di campionamento (cfr. il considerando 13), 5 importatori indipendenti e 2 utilizzatori importatori sono stati scelti sulla base dei loro volumi di importazioni.
- (158) La collaborazione degli importatori indipendenti riguarda in generale meno del 10 % del volume totale delle importazioni originarie della RPC.
- (159) Dall'inchiesta è emerso che la maggior parte degli importatori sono operatori commerciali specializzati in accessori per automobili. Tra essi è possibile distinguere 2 categorie. La prima è caratterizzata da società che importano ruote di alluminio e le rivendono con il proprio

marchio, avendone trasferito la produzione nella RPC. Queste società non sono comunque collegate agli esportatori cinesi. Questa categoria di importatori ha generalmente una serie non irrilevante di attività a valore aggiunto nell'UE (tra cui progettazione, ricerca e sviluppo) e talvolta anche una propria catena di distribuzione, con un corrispondente livello di occupazione. La seconda categoria comprende importatori/distributori che fungono da operatori commerciali e sono più orientati ai volumi che alla marca. In generale questi importatori presentano strutture di costo inferiori e un numero inferiore di attività a valore aggiunto all'interno dell'Unione.

- (160) Il limitato livello di collaborazione degli importatori indipendenti indica che l'istituzione di misure non avrebbe effetti significativi sulla loro attività. Per gli importatori/distributori che hanno collaborato è emerso che la rivendita di ruote di alluminio rappresenta una quota compresa tra l'1 % e il 6 % del fatturato totale. La situazione delle società che hanno trasferito la produzione in paesi terzi è più complessa poiché la rivendita di ruote di alluminio cinesi può rappresentare quasi la totalità delle loro attività. L'eventuale istituzione di misure avrebbe certamente ripercussioni sulla loro attività, anche se in questa fase è difficile valutarne con esattezza l'entità. La questione sarà oggetto di ulteriori indagini.

3. Interesse degli utilizzatori

3.1. Aspetti generali

- (161) È stato inviato un questionario a circa 20 utilizzatori identificati. 13 costruttori di automobili hanno collaborato all'indagine. Hanno inoltre collaborato due associazioni che rappresentano gli utilizzatori e gli importatori di ruote di alluminio OEM e AM.
- (162) Secondo i dati Eurostat le importazioni degli utilizzatori che hanno collaborato rappresentano il 19 % delle importazioni complessive originarie della RPC. I dati Eurostat non permettono di identificare con precisione se le vendite dei prodotti importati sono state effettuate nel segmento OEM o AM. Come spiegato al considerando 133, è stato tuttavia possibile differenziare tra il segmento OEM e il segmento AM e calcolare che il primo rappresenterebbe il 20-30 % delle importazioni complessive dalla RPC. Su tali basi è ragionevole affermare che la collaborazione del segmento OEM è stata elevata.
- (163) In media i costruttori di automobili sembrano dipendere soltanto in misura limitata dalle forniture cinesi. Se considerati individualmente, i costruttori di automobili che hanno collaborato adottano diversi modelli d'impresa. Alcuni non importano affatto dalla Cina, altri importano beni inferiori al 5 %, mentre alcuni importano fino al 30 % delle parti di cui necessitano.

- (164) Sia gli utilizzatori importatori sia quelli che non importano si oppongono alle misure. Uno dei principali motivi è che i costruttori di automobili hanno interesse a mantenere diverse fonti di approvvigionamento e traggono vantaggio dalla concorrenza sul mercato delle ruote. L'istituzione di misure li renderebbe eccessivamente dipendenti da un numero limitato di produttori europei. Tale argomento tuttavia non risulta in sé decisivo poiché esiste un numero significativo di importazioni provenienti da altri paesi.

3.2. Costo delle misure

- (165) Le ruote di alluminio rappresentano circa l'1 % del costo di un'automobile. L'imposizione di una misura sulle ruote di alluminio pari al 20 % porterebbe ad un aumento dei costi dello 0,2 %. Per i costruttori di automobili che importano al massimo il 5 % delle proprie ruote di alluminio dalla Cina, l'aumento totale dei costi rispetto alla produzione complessiva di automobili ammonterebbe quindi allo 0,01 %, ovvero al 5 % dello 0,2 %. Anche per i costruttori di automobili che importano fino al 30 % delle proprie ruote di alluminio dalla Cina, l'aumento totale dei costi ammonterebbe allo 0,06 %, ovvero al 30 % dello 0,2 %. Le misure avrebbero dunque un impatto molto limitato sui costi. Inoltre sembra essere pratica comune tra i costruttori di automobili quella di importare ruote di alluminio a un dato prezzo (a titolo di esempio 50 euro) per poi rivenderle al consumatore finale ad un prezzo tre o quattro volte superiore (ad esempio 200 euro).

3.3. Costo del passaggio ad un altro fornitore

- (166) Come spiegato precedentemente, le ruote di alluminio per il settore OEM sono di norma progettate 2 anni prima del lancio di un nuovo modello di automobile. Un eventuale passaggio ad un altro fornitore richiederebbe tempo (almeno 6 mesi) e potrebbe anche comportare costi aggiuntivi relativi all'attrezzatura. Dall'inchiesta è emerso tuttavia che la maggior parte dei costruttori di automobili diversificano di norma le loro fonti di approvvigionamento, ad esempio affidando la produzione di uno specifico tipo di ruote di alluminio a due (o più) produttori. Al fine di assicurare l'affidabilità della fornitura, tale procedura di approvvigionamento sdoppiato è applicata anche ai modelli importati dalla RPC. Sembra quindi che il rischio di dover cambiare fornitore sia già calcolato nella decisione di importare dalla RPC. Inoltre, i contratti reperiti durante l'inchiesta indicano che i costruttori di automobili generalmente possono terminare il contratto in qualsiasi momento senza incorrere in sanzioni.

3.4. Argomenti supplementari sollevati dalle parti

- (167) Alcune parti hanno dichiarato che l'istituzione di misure sulle ruote di alluminio originarie della RPC favorirebbe i costruttori di automobili sudcoreani, già agevolati da un dazio dello 0 % sulle automobili previsto dall'accordo di libero scambio (ALS) di prossima attuazione. Secondo quanto affermato, i costruttori di automobili sudcoreani continuerebbero ad avere accesso alle ruote di alluminio cinesi a basso prezzo e potrebbero anche richiedere il rimborso del dazio doganale per le automobili esportate nell'UE (al momento dell'esportazione di un'automobile è possibile chiedere il rimborso del dazio pagato sull'im-

portazione di determinate parti dell'auto). L'istituzione di una misura antidumping sulle ruote di alluminio cinesi porrebbe i produttori di automobili europei in una posizione di svantaggio sul piano competitivo rispetto alle automobili coreane importate nell'UE ad un dazio dello 0 %.

- (168) A tale riguardo è necessario ricordare che la quota di mercato delle automobili originarie della Corea del Sud rappresenta attualmente solo il 3 % del mercato automobilistico dell'UE. Poiché è difficile prevedere l'andamento delle importazioni delle automobili coreane, mentre è noto che le misure avrebbero un impatto diretto molto limitato sui costi dei produttori di automobili dell'UE, non è possibile concludere nella fase attuale che l'imposizione di un dazio antidumping sulle ruote di alluminio originarie della Cina avrebbe un effetto significativo riguardo a quanto sostenuto.

4. Interesse dei consumatori

- (169) Nessuna obiezione è stata sollevata in relazione all'impatto delle misure sui consumatori finali. Ciò indica, insieme all'impatto limitato sui costi e alle strategie di prezzo dei produttori di automobili risultanti dall'inchiesta, che molto probabilmente non vi saranno effetti considerevoli sui prezzi al consumo.

5. Interesse dei fornitori

- (170) 5 fornitori di materie prime/attrezzature dei produttori di ruote di alluminio dell'Unione hanno risposto al questionario. Essi forniscono lingotti da fonderia di alluminio primario e di alluminio, vernici/primer o macchine a bassa pressione. Quanto ai fornitori di lingotti, le vendite all'industria dell'Unione rappresentano soltanto una piccola frazione della loro attività (inferiore al 6 % del fatturato complessivo), il che spiega il loro interesse relativamente limitato nell'imposizione di misure antidumping sulle ruote di alluminio originarie della Cina. Per altri fornitori (di macchinari, vernici o macchine a bassa pressione) le vendite all'industria dell'Unione rappresentano una percentuale che va dal 30 % al 50 % del loro fatturato complessivo. Poiché tali società sono PMI, la solvibilità dell'industria dell'Unione è essenziale per la loro attività.

6. Conclusioni relative all'interesse dell'UE

- (171) Stante quanto precede, si è concluso in via provvisoria che nell'insieme, sulla base delle informazioni disponibili in merito all'interesse dell'Unione, non esistono motivi validi che impediscano l'istituzione di misure provvisorie sull'importazione di ruote di alluminio originarie della RPC.

G. MISURE PROVVISORIE

1. Livello di eliminazione del pregiudizio

- (172) Alla luce delle conclusioni raggiunte in merito alle pratiche di dumping, al pregiudizio che ne è derivato, al nesso di causalità e all'interesse dell'Unione, si ritiene opportuna l'istituzione di misure provvisorie onde impedire che le importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC arrechino un ulteriore pregiudizio all'industria dell'Unione.

- (173) Per stabilire il livello dei dazi, la Commissione ha tenuto conto dei margini di dumping accertati e dell'importo del dazio necessario per eliminare il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (174) Come indicato al considerando 20, il mercato delle ruote di alluminio è caratterizzato dall'esistenza di due segmenti di mercato relativamente distinti. Dall'inchiesta è inoltre emerso che le vendite dei produttori dell'Unione si concentravano nel segmento OEM (85 % delle vendite complessive dell'industria UE).
- (175) Al fine dell'istituzione di misure antidumping provvisorie, si è quindi ritenuto opportuno valutare il margine di pregiudizio tenendo conto della specifica situazione del mercato.
- (176) Nel segmento OEM gli acquirenti di ruote di alluminio (ovvero i costruttori di automobili) in genere fanno i propri ordini secondo procedure di gare d'appalto. Di conseguenza, lo stesso modello di ruota destinato ad essere montato sullo stesso modello di automobile può essere ordinato, in casi non isolati, a diversi fornitori, spesso un fornitore cinese e un fornitore UE contemporaneamente. Si è ritenuto in via provvisoria che dette procedure di gare d'appalto offrissero un quadro accurato e attendibile della concorrenza media dei prezzi esistente durante il PI tra i fornitori cinesi e quelli dell'Unione partecipanti alla stessa gara d'appalto.
- (177) Si è quindi ritenuto appropriato calcolare il margine di sottoquotazione sulla base dei prezzi forniti dai produttori UE e dagli esportatori cinesi partecipanti a tali gare d'appalto.
- (178) Nel calcolare l'importo del dazio necessario per eliminare gli effetti del dumping pregiudizievole si è tenuto conto del fatto che le eventuali misure avrebbero dovuto consentire all'industria dell'Unione di coprire i costi di produzione e di conseguire un profitto ragionevole. Quanto ai costi di produzione, sono stati effettuati adeguamenti per tenere conto della reale perdita subita dall'industria dell'Unione durante il PI (-5,4 %). Si è inoltre ritenuto che un ragionevole profitto al lordo delle imposte, che potrebbe essere ragionevolmente realizzato da una società di questo tipo operante nel settore in normali condizioni di concorrenza, cioè in assenza di importazioni oggetto di dumping, sulle vendite del prodotto simile nell'Unione, dovesse essere valutato con riferimento alla redditività conseguita nel 2006, pari al +3,2 %. In quell'anno infatti il volume delle importazioni dalla Cina era ancora relativamente limitato. Su tale base è stato calcolato un prezzo non pregiudizievole del prodotto simile per l'industria dell'Unione.
- (179) Partendo da questi presupposti, il margine di sottoquotazione è pari al 20,6 %.
- (180) Tale risultato è stato inoltre confermato da un ulteriore calcolo basato sul confronto di alcuni contratti d'appalto forniti da determinati produttori di automobili nel corso

dell'inchiesta. Infatti, quando i produttori di automobili ordinavano lo stesso modello di ruote di alluminio sia ai produttori cinesi che a quelli dell'Unione, il margine di sottoquotazione, calcolato tenendo conto degli adeguamenti effettuati come spiegato ai considerando 93 e seguenti, risultava della stessa entità di quello stabilito al considerando precedente.

- (181) Si sottolinea che tale margine di sottoquotazione è inferiore ai margini di dumping indicati ai considerando 76 e seguenti e deve pertanto servire da base per stabilire il livello del dazio, conformemente al principio del dazio inferiore.
- (182) Data la metodologia applicata nella fattispecie per determinare il livello di eliminazione del pregiudizio, si ritiene impossibile specificare le aliquote individuali del dazio antidumping conformemente all'articolo 9, paragrafo 5, secondo comma, del regolamento di base. Ciò è dovuto in particolare alla mancanza di dati attendibili necessari per effettuare un'analisi riguardante le singole società. Di conseguenza, si è deciso in via provvisoria di istituire un dazio antidumping applicabile su scala nazionale a tutte le importazioni originarie della Cina al livello del margine di sottoquotazione pari al 20,6 %.

2. Misure provvisorie

- (183) Alla luce delle considerazioni suesposte si ritiene che, a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento di base, sia opportuno istituire un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni originarie della RPC. Nella fattispecie, l'aliquota del dazio deve pertanto essere fissata al livello del margine di pregiudizio accertato.
- (184) Il dazio antidumping proposto ammonta quindi al 20,6 %.

H. COMUNICAZIONE DELLE CONCLUSIONI

- (185) Le conclusioni provvisorie di cui sopra saranno comunicate a tutte le parti interessate, che saranno invitate a far conoscere il loro punto di vista per iscritto e a chiedere di essere sentite. Le loro osservazioni saranno analizzate e prese in considerazione, ove opportuno, prima che sia presa una decisione definitiva. Va inoltre precisato che le conclusioni relative all'istituzione di dazi antidumping in forza del presente regolamento sono provvisorie e possono essere riesaminate per giungere alle conclusioni definitive,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di ruote di alluminio per veicoli a motore di cui alle voci NC da 8701 a 8705, con o senza i loro accessori, munite o non munite di pneumatici, che rientrano nei codici NC ex 8708 70 10 e ex 8708 70 50 (codici TARIC 8708 70 10 10 e 8708 70 50 10) e originarie della Repubblica popolare cinese.

2. L'aliquota del dazio antidumping provvisorio, applicabile al prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, del prodotto descritto al paragrafo 1, è pari al 20,6 %.

3. L'immissione in libera pratica nell'Unione del prodotto di cui al paragrafo 1 è subordinata alla costituzione di una garanzia pari all'importo del dazio provvisorio.

4. Salvo altrimenti disposto, si applicano le norme vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 1225/2009, le parti interessate possono chiedere di essere informate dei principali fatti e considerazioni in base ai quali è stato adottato il presente regolamento, presentare le loro osser-

vazioni per iscritto e chiedere di essere sentite dalla Commissione entro un mese dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1225/2009, le parti interessate possono comunicare le loro osservazioni in merito all'applicazione del presente regolamento entro un mese dalla data della sua entrata in vigore.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

L'articolo 1 del presente regolamento si applica per un periodo di sei mesi.

Il regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 10 maggio 2010.

Per la Commissione
Il presidente

José Manuel BARROSO
