

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/109 DELLA COMMISSIONE

del 23 gennaio 2017

che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese, in seguito a un riesame in previsione della scadenza in conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea ⁽¹⁾ («il regolamento di base»), in particolare l'articolo 11, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

A. PROCEDURA

1. Misure in vigore

- (1) In seguito a un'inchiesta antidumping («l'inchiesta iniziale») il Consiglio ha istituito, con il regolamento di esecuzione (UE) n. 964/2010 ⁽²⁾, un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese («RPC» o «Cina» o «paese interessato»).
- (2) Le misure sono applicate sotto forma di un dazio *ad valorem* fissato al 22,3 % sulle importazioni dalla RPC.

2. Domanda di riesame in previsione della scadenza

- (3) In seguito alla pubblicazione di un avviso di imminente scadenza ⁽³⁾ delle misure antidumping in vigore, la Commissione ha ricevuto una domanda di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure nei confronti della RPC, in conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (4) La domanda è stata presentata dall'Associazione dei costruttori europei di ruote (EUWA — *Association of European Wheels Manufacturers*) («il richiedente»), per conto di produttori che rappresentano oltre il 25 % della produzione totale dell'Unione di determinate ruote di alluminio.
- (5) La domanda era motivata dal fatto che la scadenza delle misure potrebbe comportare la persistenza del dumping e la reiterazione del pregiudizio nei confronti dell'industria dell'Unione.

⁽¹⁾ GUL 176 del 30.6.2016, pag. 21.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 964/2010 del Consiglio, del 25 ottobre 2010, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva dei dazi provvisori istituiti sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese (GUL 282 del 28.10.2010, pag. 1).

⁽³⁾ Avviso di imminente scadenza di alcune misure antidumping (GUC 47 del 10.2.2015, pag. 4).

⁽⁴⁾ 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. Tale regolamento è stato abrogato dal regolamento di base.

3. Apertura di un riesame in previsione della scadenza

- (6) Avendo stabilito che esistevano elementi di prova sufficienti per l'apertura di un riesame in previsione della scadenza, il 27 ottobre 2015 la Commissione ha annunciato, con un avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽¹⁾ («avviso di apertura»), l'avvio di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009.

4. Inchiesta

Periodo dell'inchiesta di riesame e periodo in esame

- (7) L'inchiesta relativa al rischio di persistenza o reiterazione del dumping e del pregiudizio ha riguardato il periodo tra il 1° ottobre 2014 e il 30 settembre 2015 (il «periodo dell'inchiesta di riesame» o «PIR»). L'esame degli andamenti rilevanti per la valutazione del rischio di persistenza o reiterazione del pregiudizio ha riguardato il periodo tra il 1° gennaio 2012 e la fine del periodo dell'inchiesta di riesame (il «periodo in esame»).

Parti interessate dall'inchiesta

- (8) La Commissione ha informato ufficialmente dell'apertura del riesame in previsione della scadenza i richiedenti, gli altri produttori noti dell'Unione, i produttori esportatori della RPC, gli importatori noti, gli utilizzatori e gli operatori commerciali notoriamente interessati, le associazioni note che rappresentano i produttori e gli utilizzatori dell'Unione nonché i rappresentanti dei paesi esportatori.
- (9) Le parti interessate, tra cui i produttori della Turchia, hanno avuto la possibilità di comunicare le loro osservazioni per iscritto e di chiedere un'audizione entro il termine fissato nell'avviso di apertura. È stata concessa un'audizione a tutte le parti interessate che ne hanno fatto richiesta e hanno dimostrato di avere particolari motivi per essere sentite.
- (10) L'associazione dei costruttori europei di automobili («ACEA») ha chiesto un'audizione presso il consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale (il «consigliere auditore»). L'audizione ha avuto luogo il 5 dicembre 2016.
- (11) I richiedenti e i produttori turchi che hanno collaborato nel paese di riferimento hanno chiesto che i loro nomi rimanessero riservati, temendo ritorsioni da parte di acquirenti o concorrenti. La Commissione ha ritenuto che vi fosse effettivamente una notevole possibilità di ritorsioni e ha acconsentito a non divulgare i nomi dei richiedenti e dei produttori turchi che hanno collaborato. Per tutelare l'anonimato sono stati mantenuti riservati anche i nomi degli altri produttori dell'Unione, al fine di evitare che i nomi dei richiedenti potessero essere identificati per deduzione.

Campionamento

- (12) Nell'avviso di apertura la Commissione ha informato che avrebbe potuto ricorrere al campionamento delle parti interessate, in conformità all'articolo 17 del regolamento di base.

Campionamento dei produttori esportatori della RPC

- (13) Per decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato tutti i produttori esportatori noti della RPC a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura. La Commissione ha chiesto inoltre alla missione della RPC presso l'Unione di individuare e/o contattare eventuali altri produttori esportatori che avrebbero potuto essere interessati a partecipare all'inchiesta.
- (14) Ventuno produttori esportatori del paese interessato hanno fornito le informazioni richieste e hanno accettato di essere inclusi nel campione. Conformemente all'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato un campione di quattro gruppi di produttori esportatori in base al massimo volume dichiarato di produzione e di vendita che potesse essere ragionevolmente esaminato nel tempo disponibile. Su

⁽¹⁾ Avviso di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure antidumping applicabili alle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese (GU C 355 del 27.10.2015, pag. 8).

tale base, i quattro gruppi di produttori esportatori cinesi inclusi nel campione producono annualmente 80 milioni di ruote, che rappresentano circa il 70 % del totale della produzione e delle vendite dichiarate di tutte le società/gruppi di società che hanno collaborato. Secondo i dati di Eurostat, i quattro gruppi inclusi nel campione coprono circa il 40 % del totale delle esportazioni cinesi nell'Unione nel periodo dell'inchiesta di riesame.

- (15) Conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento di base, tutti i produttori esportatori interessati noti e le autorità del paese interessato sono stati consultati in merito alla selezione del campione. Due produttori esportatori hanno presentato osservazioni e hanno chiesto di essere inclusi nel campione. Essi hanno sostenuto che il campione proposto non era abbastanza rappresentativo, dato che esportano nell'Unione quantitativi superiori a quelli di due dei gruppi selezionati, e che nella selezione non era stato tenuto conto delle differenze tra le ruote di alluminio per i costruttori di apparecchiature originali (OEM — *Original Equipment Manufacturers*) (essenzialmente costruttori di automobili) e le ruote di alluminio per il mercato post-vendita (AM — *after-market*) (ad esempio distributori, dettaglianti, officine e simili) (cfr. considerando 28).
- (16) La Commissione ha ritenuto che il campione selezionato fosse rappresentativo per i motivi indicati al considerando 14. Le vendite per il mercato OEM/AM non facevano parte dei criteri di selezione, ma ad ogni modo tre dei quattro gruppi vendono sia ruote OEM che ruote AM nell'Unione. Il campione proposto è stato pertanto mantenuto e le richieste dei due produttori esportatori cinesi sono state respinte. Non sono pervenute ulteriori osservazioni.

Campionamento dei produttori dell'Unione

- (17) Nell'avviso di apertura la Commissione ha comunicato di aver selezionato in via provvisoria un campione di produttori dell'Unione. In conformità all'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato il campione in base al massimo volume rappresentativo della produzione e delle vendite, tenendo conto anche della distribuzione geografica. Il campione era costituito da sette produttori dell'Unione che erano anche richiedenti. I produttori dell'Unione inclusi nel campione rappresentavano più del 30 % della produzione totale dell'Unione e comprendevano sia produttori del mercato OEM che del mercato AM. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni sul campione provvisorio. Dato che non sono pervenute osservazioni entro il termine previsto, il campione provvisorio è stato confermato. Esso è considerato rappresentativo per l'industria dell'Unione.
- (18) Una parte ha sostenuto che l'anonimato dei produttori dell'Unione le impediva di esercitare il suo diritto procedurale di presentare efficacemente osservazioni sul campione provvisorio. Come indicato al considerando 11, la richiesta di anonimato dei produttori dell'Unione è stata considerata giustificata a causa del rischio di ritorsione da parte di acquirenti o concorrenti. La parte in questione non ha presentato argomenti o informazioni che potessero contraddire le informazioni disponibili e pertanto tale obiezione è stata respinta.
- (19) Il 27 gennaio 2016 uno dei produttori dell'Unione inclusi nel campione ha informato la Commissione che non era più in grado di rispondere al questionario. Il campione finale di produttori dell'Unione era costituito quindi da sei produttori dell'Unione, che rappresentavano comunque oltre il 30 % della produzione totale dell'Unione. Il campione finale è stato perciò considerato rappresentativo per l'industria dell'Unione.

Campionamento degli importatori indipendenti, questionari e cooperazione

- (20) Per poter decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha chiesto a tutti gli importatori indipendenti di fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.
- (21) Nella fase iniziale sono stati contattati 80 importatori/utilizzatori noti, che sono stati invitati a descrivere la propria attività e a compilare, se del caso, il modulo di campionamento allegato all'avviso di apertura.
- (22) Undici società hanno risposto compilando il modulo di campionamento. Sei di queste hanno indicato che importano ruote di alluminio dalla RPC e le rivendono nell'Unione. Per questo motivo sono state considerate inizialmente importatori indipendenti. A causa del numero limitato di società, un campionamento non è stato ritenuto giustificato.

Questionari e visite di verifica

- (23) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per determinare il rischio di persistenza o reiterazione del dumping e del pregiudizio e per accertare l'interesse dell'Unione.

- (24) La Commissione ha inviato questionari a quattro produttori esportatori/gruppi di produttori esportatori cinesi inclusi nel campione, due produttori del paese di riferimento, sette produttori dell'Unione inclusi nel campione, sei importatori indipendenti che si sono manifestati nella fase di campionamento, circa 70 utilizzatori dell'Unione e 28 fornitori dell'Unione di materie prime o attrezzature per l'industria dell'Unione.
- (25) Hanno risposto al questionario quattro produttori esportatori/gruppi di produttori esportatori inclusi nel campione, due produttori del paese di riferimento, sei produttori dell'Unione inclusi nel campione, quattro importatori indipendenti, sei utilizzatori e due fornitori dell'Unione.
- (26) La Commissione ha effettuato verifiche nelle sedi delle seguenti società:
- a) produttori dell'Unione:
 - sono state svolte visite di verifica nelle sedi dei sei produttori dell'Unione inclusi nel campione ⁽¹⁾
 - b) importatori/utilizzatori:
 - Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Paesi Bassi
 - Bayerische Motoren Werke AG, Monaco di Baviera, Germania
 - FCA ITALIA SpA, Torino, Italia
 - Opel Group GmbH, Ruesselsheim, Germania
 - c) produttori esportatori del paese interessato:
 - il gruppo Baoding Lizhong («Baoding») costituito da:
 - Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co. Ltd, Baoding, Hebei Province, RPC
 - Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Tianjin, RPC
 - il gruppo Dicastal («Dicastal») costituito da:
 - CITIC Dicastal Co. Ltd, Qinhuangdao, Hebei Province, RPC
 - Dicastal Xinglong Wheel Co. Ltd, Qinhuangdao, Hebei Province, RPC
 - Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, Jiangsu Province, RPC
 - il gruppo Kunshan Lioho Liufeng («Lioho») costituito da:
 - Kunshan Liufeng Machinery Industry Co. Ltd, Kunshan, Jiangsu Province, RPC
 - Liufeng Precision Machinery Co. Ltd, Kunshan, Jiangsu Province, RPC
 - il gruppo Zhejiang Wanfeng («Wanfeng») costituito da:
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, Zhejiang Province, RPC
 - Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, Zhejiang Province, RPC
 - d) produttori del paese a economia di mercato:
 - sono state svolte visite di verifica in Turchia nelle sedi dei due produttori del paese di riferimento che hanno collaborato.

B. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

1. Prodotto in esame

- (27) 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 e originarie della RPC («il prodotto in esame» o «ruote di alluminio»), attualmente classificate con i codici NC ex 8708 70 10 ed ex 8708 70 50 (codici TARIC 8708 70 10 10 e 8708 70 50 10).

⁽¹⁾ Come spiegato al considerando 11, i nomi dei produttori dell'Unione non sono comunicati per motivi di riservatezza.

- (28) Il prodotto in esame è venduto nell'Unione attraverso due canali di distribuzione: i segmenti OEM e AM. Nel segmento OEM i costruttori di automobili organizzano procedure di aggiudicazione di appalti per ruote di alluminio e sono spesso impegnati nel processo di sviluppo di nuove ruote che sono associate alla loro marca. I produttori dell'Unione e gli esportatori cinesi possono partecipare alle stesse gare d'appalto. Nel settore AM le ruote di alluminio vengono generalmente progettate, realizzate e marchiate dai produttori di ruote di alluminio, per essere poi vendute a grossisti, dettaglianti, società di tuning, meccanici ecc.
- (29) Anche se le ruote di alluminio OEM e AM hanno canali di distribuzione diversi, è stato stabilito, come nell'inchiesta iniziale, che condividono le stesse caratteristiche fisiche e tecniche e sono intercambiabili. Esse sono quindi considerate un unico prodotto.

2. Prodotto simile

- (30) Il prodotto in esame e le ruote di alluminio prodotte e vendute sul mercato interno della RPC e sul mercato interno della Turchia, usata come paese di riferimento, nonché le ruote di alluminio prodotte e vendute nell'Unione dall'industria dell'Unione sono risultate avere le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base e gli stessi impieghi.
- (31) La Commissione ha quindi concluso che tali prodotti sono simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

C. RISCHIO DI PERSISTENZA O REITERAZIONE DEL DUMPING

- (32) In conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione ha esaminato dapprima se la scadenza delle misure in vigore potesse comportare il rischio di persistenza o reiterazione del dumping praticato dalla RPC.

1. Collaborazione della RPC

- (33) Ventuno società/gruppi di società hanno risposto al modulo di campionamento. Il volume dichiarato delle esportazioni di ruote di alluminio nell'Unione effettuate dalle società che hanno collaborato è stato di 1 601 591 unità (17 473 tonnellate) ⁽¹⁾ nel periodo dell'inchiesta di riesame, corrispondenti al 72 % del volume totale delle importazioni del prodotto in esame dalla RPC registrato da Eurostat per lo stesso periodo. La capacità di produzione totale dichiarata dalle società/gruppi di società che hanno collaborato è stata di 91,8 milioni di unità (1 001 538 tonnellate), che costituiscono all'incirca il 43 % della capacità produttiva totale stimata della RPC (212 milioni di unità). Ulteriori informazioni dettagliate sulla capacità di produzione della RPC sono disponibili nella sezione 3.1.

2. Pratiche di dumping durante il periodo dell'inchiesta di riesame

a) Paese di riferimento

- (34) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, il valore normale ha dovuto essere determinato in base ai prezzi pagati o pagabili sul mercato interno o al valore costruito in un adeguato paese terzo a economia di mercato («paese di riferimento»).
- (35) Nell'inchiesta iniziale la Turchia è stata utilizzata come paese di riferimento ai fini della determinazione del valore normale per la RPC. Nell'avviso di apertura la Commissione ha informato le parti interessate della sua intenzione di usare la Turchia come paese di riferimento e ha invitato le parti a presentare osservazioni. L'avviso di apertura indicava inoltre che sarebbero stati esaminati anche altri paesi, in particolare la Thailandia e l'Indonesia.
- (36) Una parte interessata ha espresso riserve riguardo alla scelta della Turchia come paese di riferimento, dato che questa ha concluso accordi bilaterali con alcuni paesi del Medio Oriente da cui può importare alluminio senza dazi, mentre le società europee devono pagare un dazio del 7 % sulle importazioni di alluminio.

⁽¹⁾ I registri delle società dei produttori dell'Unione e dei produttori cinesi riportano le unità. Le statistiche sulle importazioni sono invece disponibili unicamente in kg. Per i quattro gruppi verificati il peso medio per ruota delle vendite nell'UE è stato di 10,91 kg. Questo rapporto di conversione è utilizzato in tutto il regolamento.

- (37) Il valore normale, stabilito in base ai prezzi praticati sul mercato interno e/o ai costi dei produttori del paese di riferimento, deve essere confrontato con i prezzi all'esportazione dei produttori cinesi e non con i costi dell'industria dell'Unione. Perciò l'eventuale differenza tra i dazi sulle materie prime applicabili nel paese di riferimento e nell'Unione europea non è rilevante. Ad ogni modo la Commissione ha constatato che non vi è alcuna differenza significativa tra la Turchia e la RPC per quanto riguarda i dazi sulle importazioni di alluminio. Di conseguenza, tale argomentazione è stata respinta.
- (38) Per verificare tutte le possibilità di scelta di un paese di riferimento appropriato, la Commissione ha informato le rappresentanze ufficiali della Turchia, della Thailandia, dell'Indonesia, di Taiwan, della Corea e della Malaysia ⁽¹⁾ in merito all'apertura del riesame in previsione della scadenza e ha chiesto loro di notificarle i produttori di ruote di alluminio noti dei loro paesi. Sono state inviate richieste di collaborazione a tutti i produttori noti di questi paesi. Tuttavia, ad eccezione di due produttori esportatori turchi, nessuno ha accettato di collaborare.
- (39) In base alle informazioni disponibili, la Turchia dispone del secondo maggior volume di produzione di ruote di alluminio tra i potenziali paesi di riferimento e presenta un livello di concorrenza soddisfacente sul suo mercato interno ⁽²⁾. I due produttori turchi che hanno collaborato avevano un metodo di produzione simile a quello dei produttori esportatori della RPC. La gamma dei loro prodotti sul mercato interno turco era inoltre comparabile a quella dei prodotti venduti nell'Unione dai produttori esportatori cinesi.
- (40) In considerazione di quanto precede e in assenza di ulteriori osservazioni, la Commissione ha concluso che la Turchia è un paese di riferimento adeguato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base.

b) Valore normale

- (41) Le informazioni ricevute dai due produttori del paese di riferimento che hanno collaborato sono state utilizzate come base per determinare il valore normale.
- (42) In conformità all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione ha esaminato in primo luogo se fosse rappresentativo il volume totale delle vendite sul mercato interno del prodotto simile ad acquirenti indipendenti effettuate dai produttori del paese di riferimento che hanno collaborato durante il periodo dell'inchiesta di riesame. A tal fine i volumi totali delle loro vendite sono stati confrontati con il volume totale del prodotto in esame esportato nell'Unione da ciascun produttore esportatore cinese incluso nel campione. Su tale base, la Commissione ha constatato che il prodotto simile è stato venduto in quantità rappresentative sul mercato interno turco.
- (43) In secondo luogo, la Commissione ha individuato i tipi di prodotto venduti sul mercato interno dai produttori del paese di riferimento che erano identici o direttamente comparabili ai tipi venduti all'esportazione nell'Unione dai produttori esportatori cinesi inclusi nel campione. Essa ha confrontato, in base al tipo di prodotto, il volume delle vendite sul mercato turco e i volumi delle esportazioni nell'Unione effettuate da ciascun produttore esportatore cinese incluso nel campione. Dal confronto è emerso che la grande maggioranza dei tipi di prodotto era venduta in quantità rappresentative in Turchia ⁽³⁾.
- (44) La Commissione ha successivamente esaminato, per i produttori del paese di riferimento, se ciascun tipo del prodotto simile venduto sul mercato interno potesse essere considerato come venduto nel corso di normali operazioni commerciali, in conformità all'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento di base. Il valore normale è basato sul prezzo effettivo praticato sul mercato interno per tipo di prodotto, indipendentemente dal fatto che le vendite siano o meno remunerative, se il volume venduto a un prezzo netto che è pari o superiore al costo di produzione calcolato rappresenta più dell'80 % del volume totale delle vendite di quel tipo di prodotto e se la media ponderata del prezzo di vendita di tale tipo di prodotto è pari o superiore al costo unitario di produzione. Il test ha dimostrato che praticamente tutte le vendite sono state remunerative, ad eccezione di sei tipi di prodotto che rappresentano meno dello 0,01 % del volume totale delle vendite turche.

⁽¹⁾ Insieme alla RPC, questi paesi hanno rappresentato più del 97 % del totale delle importazioni di ruote di alluminio durante il periodo dell'inchiesta. La Bosnia-Erzegovina, che con il 3 % delle importazioni rientra nel 97 %, non è stata presa in considerazione come paese di riferimento adeguato a causa delle sue dimensioni ridotte e del numero esiguo di produttori.

⁽²⁾ In Turchia vi sono almeno otto produttori di ruote di alluminio noti che competono sul mercato interno. Inoltre, la Turchia ha un'aliquota del dazio doganale bassa (4,5 %) sulle importazioni di ruote di alluminio da paesi terzi che favorisce le importazioni. Durante il PIR la sola RPC ha esportato in Turchia circa 843 926 unità, corrispondenti a circa la metà del volume delle importazioni cinesi nell'Unione per lo stesso periodo.

⁽³⁾ Per quanto riguarda il gruppo Baoding, tutti i tipi di prodotto venduti sul mercato turco sono risultati rappresentativi. Per quanto riguarda gli altri tre gruppi, sono risultati non rappresentativi in totale 6 tipi di prodotto, corrispondenti a meno dello 0,12 % del totale delle vendite turche.

- (45) La Commissione ha infine individuato i tipi di prodotto esportati nell'Unione dalla RPC e non venduti sul mercato interno turco ed ha costruito il valore normale in conformità all'articolo 2, paragrafi 3 e 6, del regolamento di base. Per costruire il valore normale per questi tipi di prodotto, la Commissione ha sommato al costo medio di produzione dei tipi di prodotto più simili fabbricati dal produttore del paese di riferimento un importo ragionevole per le spese generali, amministrative e di vendita («SGAV») e il profitto, corrispondente alla media ponderata degli importi realizzati dai produttori del paese di riferimento con le vendite del prodotto simile sul mercato interno, nel corso di normali operazioni commerciali durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

c) Prezzo all'esportazione

- (46) I quattro gruppi di produttori esportatori inclusi nel campione hanno esportato nell'Unione direttamente ad acquirenti indipendenti oppure tramite società collegate operanti come operatori commerciali.
- (47) Nel caso in cui i produttori esportatori ⁽¹⁾ hanno esportato nell'Unione il prodotto in esame direttamente ad acquirenti indipendenti, il prezzo all'esportazione era il prezzo realmente pagato o pagabile per il prodotto in esame venduto per l'esportazione all'Unione, conformemente all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base.
- (48) Nel caso in cui i produttori esportatori hanno esportato nell'Unione il prodotto in esame tramite società collegate ⁽²⁾, il prezzo all'esportazione è stato costruito in base al prezzo al quale i prodotti importati sono rivenduti per la prima volta ad un acquirente indipendente, conformemente all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base. Di conseguenza sono stati effettuati adeguamenti del prezzo, detraendo le spese generali, amministrative e di vendita dell'operatore commerciale collegato e un equo margine di profitto.

d) Confronto

- (49) La Commissione ha confrontato il valore normale e il prezzo all'esportazione dei produttori esportatori inclusi nel campione a livello franco fabbrica. Ove giustificato dalla necessità di garantire un confronto equo, la Commissione ha adeguato il valore normale e/o il prezzo all'esportazione per tener conto delle differenze che incidono sui prezzi e sulla loro comparabilità, conformemente all'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base.
- (50) Per quanto riguarda i prezzi sul mercato interno dei produttori del paese di riferimento, sono stati applicati adeguamenti al fine di tenere conto delle spese di trasporto sul mercato interno, dei costi del credito, delle spese di movimentazione e di imballaggio e delle commissioni. Per quanto riguarda i prezzi all'esportazione dei produttori esportatori inclusi nel campione, sono stati applicati adeguamenti per il trasporto, l'assicurazione, la movimentazione, i costi del credito, le spese bancarie, i costi di imballaggio, gli oneri sull'importazione, i dazi doganali e le commissioni.

e) Margine di dumping

- (51) La Commissione ha confrontato la media ponderata del valore normale di ciascun tipo di prodotto simile nel paese di riferimento e la media ponderata del prezzo all'esportazione del corrispondente tipo di prodotto in esame di ciascun gruppo che ha collaborato incluso nel campione, conformemente all'articolo 2, paragrafi 11 e 12, del regolamento di base.
- (52) Su tale base, la media ponderata dei margini di dumping, espressa in percentuale del prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, è la seguente:

Società	Margine di dumping (%)
Gruppo Baoding	21,1
Gruppo Dicastal	8,9
Gruppo Lioho	25,9
Gruppo Wanfeng	23,2

⁽¹⁾ Tutte le vendite dei gruppi Baoding e Dicastal e la maggior parte delle vendite del gruppo Wanfeng.

⁽²⁾ Vendite dei gruppi UK Wanfeng e Lioho.

f) Conclusioni sul dumping nel periodo dell'inchiesta di riesame

- (53) La Commissione ha constatato che i produttori esportatori cinesi hanno continuato (anche se in misura minore rispetto all'inchiesta iniziale) a esportare ruote di alluminio nell'Unione a prezzi di dumping durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

3. Elementi di prova del rischio di persistenza del dumping

- (54) La Commissione ha esaminato inoltre se vi fosse un rischio di persistenza del dumping in caso di scadenza delle misure. In tali esami ha verificato la capacità di produzione e la capacità produttiva inutilizzata della RPC, il comportamento degli esportatori cinesi in altri mercati, la situazione sul mercato interno cinese e l'attrattiva del mercato dell'Unione.

3.1. Capacità di produzione e capacità inutilizzata nella RPC

- (55) La relazione globale del 2012/2013 sull'industria cinese delle ruote per autoveicoli (*Global China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013*) ha stimato la capacità totale di produzione di ruote di alluminio disponibile in Cina a 180 milioni di unità, con vendite di soli 120 milioni di unità e quindi una capacità inutilizzata di 60 milioni di ruote ⁽¹⁾ alla fine del 2012.
- (56) La capacità di produzione dichiarata complessiva dei 21 produttori esportatori cinesi che hanno collaborato ammonta a 91 804 845 unità e il loro tasso medio di utilizzo della capacità dichiarato è dell'87 %, da cui risulta una capacità inutilizzata di circa 12 milioni di unità.
- (57) Queste cifre rappresentano tuttavia solo una parte del totale della capacità di produzione e della capacità inutilizzata della RPC. Oltre alle 21 società che hanno collaborato, l'inchiesta ha individuato almeno altri 67 ⁽²⁾ produttori di ruote di alluminio operanti in Cina, ma secondo alcune fonti è molto probabile che siano alcune centinaia ⁽³⁾. Per 28 di queste società la Commissione ha trovato alcune informazioni pubblicamente disponibili riguardanti la loro capacità di produzione ⁽⁴⁾. Per le rimanenti 39 società non vi sono informazioni pubblicamente disponibili, ma i risultati dell'inchiesta indicano che le loro capacità variano tra 300 000 e 6 milioni di unità all'anno ⁽⁵⁾.
- (58) La capacità produttiva media delle 21 società che hanno collaborato è superiore a 4,3 milioni di unità all'anno. La capacità produttiva media delle altre 28 società con informazioni pubblicamente disponibili è di 1,8 milioni di unità all'anno. Usando questa media di 1,8 milioni per le 39 società rimanenti, la Commissione ha ottenuto una capacità produttiva supplementare di 121 milioni di unità. Visto che queste società non hanno collaborato all'inchiesta, le loro capacità produttive inutilizzate non sono note. Impiegando i dati più attendibili a disposizione e il tasso di utilizzo della capacità del 70 % indicato nella relazione *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013* ⁽⁶⁾, la Commissione ha calcolato una capacità inutilizzata supplementare di 36 milioni. Sommando 12 milioni e 36 milioni di unità, la Commissione ha rilevato che la RPC dispone di una capacità produttiva inutilizzata annua di ruote di alluminio di almeno 48 milioni di unità.
- (59) Una parte interessata ha sostenuto che le capacità di produzione cinesi sono pienamente utilizzate. Nelle loro osservazioni le parti hanno fatto riferimento alle risposte al questionario di tre gruppi di produttori esportatori inclusi nel campione e a una presentazione della Camera di commercio cinese per l'importazione e l'esportazione di macchinari e di prodotti elettronici («CCCME»). Secondo le parti interessate, queste dimostrano che nella RPC non vi sono capacità inutilizzate.

⁽¹⁾ «At the end of 2012, Chinàs aluminium wheel capacity approached 180 million pcs, while the sales volume surpassed 120 million pcs, with the capacity utilisation above 70 % (Alla fine del 2012 la capacità di produzione di ruote di alluminio ha raggiunto quasi 180 milioni di pezzi, mentre il volume delle vendite ha superato 120 milioni di pezzi, con un utilizzo della capacità produttiva superiore al 70 %).» Estratto della relazione *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013* disponibile all'indirizzo <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>

⁽²⁾ Elenco delle società disponibile nel fascicolo pubblico.

⁽³⁾ Un estratto pubblicamente disponibile della relazione *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2013/2014* indica almeno 110 PMI di produttori di ruote che sono orientati verso l'esportazione, il che significa che ne esistono altri che riforniscono solo il mercato interno. <http://www.reportsnreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>

⁽⁴⁾ Informazioni sulla capacità di produzione erano disponibili sui siti web delle società o su siti commerciali di vendita come <http://www.made-in-china.com/> o www.tradeee.com

⁽⁵⁾ La capacità annua dichiarata più esigua fra i 21 produttori che hanno collaborato è di 300 000 unità/anno. I risultati dell'inchiesta indicano inoltre che, per essere economicamente valido, un impianto di produzione deve produrre almeno 300 000 unità all'anno. Sei milioni di unità/anno corrispondono alla produzione dei maggiori stabilimenti trovati nel corso l'inchiesta.

⁽⁶⁾ <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html> Questo tasso di utilizzo del 70 % può essere considerato una stima prudente. Si tratta di una stima media per tutta la Cina, comprendente le società che hanno collaborato aventi tassi di utilizzo confermati più elevati (87 %), il che significa che probabilmente il tasso di utilizzo della capacità delle società che non hanno collaborato è ancora più basso.

- (60) In risposta a tale argomentazione va notato che per stabilire la capacità produttiva inutilizzata è stato tenuto debitamente conto dei dati contenuti nelle risposte al questionario (modificati dopo la verifica). I dati dei gruppi inclusi nel campione, come già spiegato al considerando 57, rappresentano però solo una parte delle capacità produttive nazionali. La capacità totale e i tassi di utilizzo della capacità per tutta la RPC sono stati perciò stabiliti in base ai dati disponibili, come descritto al considerando 57. Le cifre indicate nella presentazione della CCCME non sono giustificate e come fonte viene citata solo l'associazione cinese dei fabbricanti di automobili (*China Association of Automobile Manufacturers*) senza alcun riferimento specifico a informazioni pubblicamente disponibili. L'argomentazione è pertanto respinta.
- (61) In seguito alla comunicazione delle conclusioni, tale parte interessata ha sostenuto che la Commissione ha fortemente sopravvalutato la capacità produttiva cinese di ruote di alluminio, mentre ha sottovalutato i tassi di utilizzo. La parte interessata ha affermato in particolare che in considerazione dell'elevato livello di collaborazione dell'industria cinese e del campionamento applicato ai produttori esportatori che hanno collaborato, la Commissione avrebbe dovuto basarsi esclusivamente sui dati forniti dai produttori esportatori che hanno collaborato e dalla CCCME per stabilire i volumi di produzione e le capacità inutilizzate della RPC. Inoltre la Commissione avrebbe dovuto estrapolare i risultati relativi alle società incluse nel campione e impiegare quindi un tasso di utilizzo della capacità pari al 99 % per il segmento OEM e al 90 % per l'industria cinese delle ruote di alluminio in generale. Un'altra parte interessata ha chiesto anche alla Commissione di spiegare in che modo avesse valutato la capacità inutilizzata, in particolare nel segmento OEM.
- (62) Una parte interessata ha sostenuto inoltre che per stabilire la produzione nazionale di ruote di alluminio in Cina, la Commissione avrebbe dovuto basarsi sull'informazione fornita dalla CCCME (175 milioni di unità), che è in linea con i 180 milioni di unità stimati nella relazione dell'industria di cui al considerando 55. La parte interessata ha anche sostenuto che la Commissione non ha mai invitato la CCCME a fornire ulteriori chiarimenti riguardo alle informazioni presentate sulla capacità produttiva e sui suoi tassi di utilizzo.
- (63) Secondo la stessa parte interessata, inoltre, le informazioni pubblicamente disponibili sulla capacità per una parte delle società che non hanno collaborato individuate dalla Commissione non erano affidabili. Tale parte interessata ha contestato anche il ragionamento che porta a supporre una capacità di 1,8 milioni di unità per le società che non hanno collaborato per le quali non erano disponibili informazioni. Infine, la parte interessata ha sostenuto anche che il tasso di utilizzo della capacità pari al 70 % usato per stimare la capacità disponibile era infondato e troppo generale per essere rilevante per il mercato dell'Unione.
- (64) In risposta a queste argomentazioni, la Commissione ha ricordato che si è basata sui dati verificati dei produttori esportatori inclusi nel campione e sui dati dichiarati dalle società che hanno collaborato. Come indicato al considerando 56, la Commissione ha calcolato la capacità produttiva inutilizzata delle società che hanno collaborato in base ai dati da esse forniti, giungendo a una capacità inutilizzata di 12 milioni di unità e un tasso di utilizzo delle capacità pari all'87 % ⁽¹⁾. In modo simile è stato utilizzato anche il volume di produzione dichiarato dalle società che hanno collaborato, corrispondente a 91 804 845 unità.
- (65) Allo stesso tempo, come indicato anche al considerando 57, queste cifre rappresentano solo una parte del totale della capacità di produzione e della capacità inutilizzata della RPC. Il volume di produzione aggregato dei quattro gruppi inclusi nel campione rappresenta solo il 33 % del volume di produzione totale stimato della RPC ⁽²⁾. Per questo motivo e per avere un quadro completo, la Commissione ha dovuto ricorrere alle informazioni disponibili sulla RPC nel suo insieme. A tale riguardo va notato che contrariamente alle asserzioni della parte interessata, la CCCME è stata informata del fatto che i suoi dati relativi alla capacità di produzione cinese e al tasso di utilizzo della capacità non potevano essere presi in considerazione, non essendo suffragati da alcun elemento di prova. Alla CCCME è stata concessa la possibilità di fornire elementi di prova, il che non è avvenuto. Di conseguenza viene mantenuta la conclusione che i dati forniti dalla CCCME relativi alla capacità di produzione cinese e ai tassi di utilizzo della capacità non possono essere utilizzati.
- (66) Anche la richiesta di usare i tassi di utilizzo della capacità rilevati nei quattro gruppi inclusi nel campione per le numerose società che non hanno collaborato non può essere accettata. In primo luogo è ragionevole supporre che i gruppi di produttori più grandi (che costituiscono il campione) lavorino con tassi di utilizzo della capacità

⁽¹⁾ Il tasso di utilizzo della capacità rilevato nelle quattro società incluse nel campione era pari all'89 % e non al 99 % come affermato dalla parte interessata.

⁽²⁾ La percentuale si riferisce alla stima della capacità di produzione per la RPC riveduta in seguito alle osservazioni in merito alle informazioni pubblicamente disponibili sulla capacità di alcune società che non hanno collaborato, come spiegato nei considerando 68 e 69. Il volume di produzione dichiarato delle 21 società che hanno collaborato rappresenta il 48 % della capacità produttiva totale stimata della RPC.

notevolmente più elevati rispetto ai produttori più piccoli, che costituiscono la maggioranza delle società che non hanno collaborato ⁽¹⁾. In secondo luogo i tassi di utilizzo della capacità registrati nel 2012 per i quattro gruppi inclusi nel campione (89 %) hanno superato notevolmente la stima nazionale (70 %) fornita per lo stesso periodo dalla relazione *China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013*. La discrepanza tra le due cifre dimostra che i dati dei quattro gruppi inclusi nel campione, anche se accettati e utilizzati per le conclusioni a livello della loro società, non possono essere considerati rappresentativi per il resto della RPC.

- (67) In risposta all'argomentazione indicata al considerando 61 si precisa che la capacità di produzione e i tassi di utilizzo della capacità non possono essere stabiliti separatamente per i segmenti OEM e AM. Le ruote OEM e AM sono spesso fabbricate dagli stessi produttori e possono essere prodotte con gli stessi macchinari, rendendo impossibile una separazione delle rispettive cifre. Ciò è stato confermato anche dall'inchiesta iniziale, in cui sono state stabilite sia la capacità di produzione sia l'utilizzo della capacità senza separare i due segmenti ⁽²⁾.
- (68) La Commissione ha analizzato attentamente le argomentazioni e gli elementi di prova forniti riguardo alle informazioni pubblicamente disponibili sulla capacità delle società individuate che non hanno collaborato. L'argomentazione della parte interessata è stata infine accettata per 11 società ⁽³⁾. La capacità produttiva annua media delle attuali 31 società con informazioni pubblicamente disponibili è pertanto di 1,67 milioni di unità. Estrapolando questa media alle 28 società rimanenti, la capacità totale stimata delle società individuate che non hanno collaborato raggiunge 98,4 milioni di unità. Se questa cifra è sommata alla capacità di produzione delle società che hanno collaborato (91,8 milioni), si ottiene una produzione annua cinese di almeno 190 milioni di unità. I risultati sono riassunti nella tabella seguente:

Tabella 1

Tipo di società	Numero di società interessate	Capacità di produzione (unità)	Capacità produttiva inutilizzata (unità)
Tutte le società che hanno collaborato	21	91 804 845	12 355 052
(di cui sono incluse nel campione)	4	62 589 289	
Società individuate che non hanno collaborato, con informazioni pubblicamente disponibili sulla capacità	31	51 700 000	15 510 000
Società individuate che non hanno collaborato, senza informazioni pubblicamente disponibili sulla capacità	28	46 696 776	14 009 033
Totale		190 201 621	41 874 085

- (69) È importante notare tuttavia che l'elenco delle società individuate che non hanno collaborato non può essere considerato completo. Come indicato al considerando 57, in base a fonti pubbliche esistono circa 110 PMI produttrici di ruote destinate all'esportazione, il che significa che ne esistono altre che riforniscono soltanto il mercato interno. Alcune di esse sono solo piccoli produttori con una gamma limitata, difficili da individuare. Ciononostante è chiaro che 190,2 milioni di unità rappresentano solo la stima più bassa della capacità produttiva annua attualmente disponibile nella RPC.
- (70) Riguardo alla seconda argomentazione indicata al considerando 63, la Commissione osserva che modificando il livello di produzione medio in base alle informazioni fornite dalla parte interessata, l'osservazione sull'affidabilità della fonte usata precedentemente dalla Commissione viene meno. È inoltre importante sottolineare che la Commissione ha adottato un approccio prudente applicando la capacità media rilevata in 31 società per stimare le probabili capacità produttive delle società senza informazioni pubblicamente disponibili, invece di estrapolare la capacità produttiva media delle 21 società che hanno collaborato (4,3 milioni) o la capacità media dei quattro gruppi inclusi nel campione (più di 15 milioni).

⁽¹⁾ In Cina accade spesso che i grandi produttori affermati affidino una parte dei loro ordini di produzione a fornitori non collegati. Ciò consente loro di adeguarsi rapidamente a un aumento (o un calo) della domanda e a ricorrere a fornitori non collegati solo dopo aver potuto raggiungere tassi ottimali di utilizzo della capacità per le proprie società affiliate. Questa prassi è stata osservata nel maggiore gruppo di produttori inclusi nel campione.

⁽²⁾ 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 (GU L 117 dell'11.5.2010, pag. 64).

⁽³⁾ Informazioni dettagliate sull'analisi e sulle capacità rivedute sono disponibili nell'elenco del fascicolo aperto.

- (71) Infine, l'osservazione della parte interessata riguardo all'affidabilità della stima di un utilizzo delle capacità pari al 70 % per le società che non hanno collaborato, è già stata trattata sopra nei considerando 66 e 67. Per quanto riguarda la relazione *Global and China Automotive Industry Report 2012/2013*, secondo la quale il tasso di utilizzo è del 70 %, va notato che anche se la Commissione non ha accesso alla relazione completa, la sua sintesi contenente le informazioni necessarie è pubblicamente disponibile. La relazione è stata pubblicata da un istituto di ricerca chiamato *Research in China* ⁽¹⁾. L'argomentazione della parte è respinta.
- (72) Pertanto, secondo la metodologia descritta al considerando 58, la capacità inutilizzata disponibile nella RPC è stimata a circa 42 milioni di unità all'anno.
- (73) Con un altro metodo si ottiene una stima della capacità produttiva inutilizzata ancora più elevata. Detraendo dal totale stimato della produzione cinese (190 milioni ⁽²⁾) nel periodo dell'inchiesta di riesame il volume stimato delle vendite sul mercato interno nel 2015 (circa 57 milioni di unità ⁽³⁾) e le esportazioni complessive della RPC (stimate a 73,5 milioni di unità ⁽⁴⁾) nel PIR, restano circa 60 milioni di unità tra capacità produttiva inutilizzata e scorte ⁽⁵⁾.
- (74) In mancanza di altre osservazioni, la Commissione ha concluso che la RPC ha una capacità produttiva inutilizzata annua compresa tra 42 e 60 milioni di unità. Anche la stima più bassa corrisponde all'84 % dell'intera produzione dell'Unione (50,5 milioni di unità nel PIR) e rappresenta il 60 % del consumo dell'Unione (70 milioni nel PIR), una quantità considerata significativa.

3.2. Vendite cinesi a paesi terzi e attrattiva del mercato dell'Unione

- (75) La RPC esporta quantitativi considerevoli di ruote di alluminio in paesi terzi diversi dall'Unione, in particolare negli Stati Uniti, in Giappone, Messico, Canada e India ⁽⁶⁾. Lo stesso vale per i quattro gruppi che hanno collaborato. I volumi delle loro esportazioni verso questi mercati costituiscono quasi l'89 % del totale delle loro vendite all'esportazione nei paesi terzi durante il PIR.
- (76) La Commissione ha confrontato il prezzo medio praticato dai quattro gruppi che hanno collaborato sui mercati dei paesi terzi nel PIR e i prezzi all'esportazione nel mercato dell'Unione nello stesso periodo, per tipo di prodotto, detraendo i dazi antidumping altrimenti esigibili. Dal confronto è emerso un quadro eterogeneo a seconda del mercato in questione.
- (77) La situazione del mercato statunitense (che comprende quasi il 51 % del totale delle vendite all'esportazione nei paesi terzi dei quattro gruppi inclusi nel campione durante il PIR) mostra che circa la metà dei tipi di prodotto, che rappresenta circa il 25 % delle loro vendite negli USA, era più costosa sul mercato statunitense e l'altra metà sul mercato dell'Unione ⁽⁷⁾. Ciò dimostra che è probabile che si verifichi un riorientamento verso l'Unione di una parte delle esportazioni attualmente destinate agli Stati Uniti ⁽⁸⁾ (quelle per cui i prezzi sono più bassi dei prezzi sul mercato dell'Unione) qualora le misure dovessero scadere.

⁽¹⁾ <http://www.researchinchina.com/Htmls/AboutUs/Index.html>

⁽²⁾ 91,8 milioni di unità per le 21 società che hanno collaborato e 98,4 milioni di capacità stimata per le 59 società che non hanno collaborato.

⁽³⁾ In base alla relazione *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013*, il mercato interno cinese comprende 45 milioni di unità entro la fine del 2012. Secondo uno studio condotto da McKinsey: *Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020*, disponibile sul sito <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>, tra il 2011 e il 2020 l'industria automobilistica cinese crescerà con un tasso annuo dell'8 %. Supponendo un tasso di crescita simile per l'industria delle ruote, le dimensioni del mercato interno comprendono circa 57 milioni di unità nel 2015.

⁽⁴⁾ Base dati sulle esportazioni cinesi con un tasso di conversione medio di 10,91 kg/ruota.

⁽⁵⁾ Il livello delle scorte è difficile da stimare. Per le ruote AM normalmente esistono scorte, mentre per le ruote OEM i livelli delle scorte sono in genere trascurabili. Ad ogni modo, ai fini della stima delle capacità disponibili per l'esportazione, non vi è alcuna differenza significativa tra scorte e capacità inutilizzata.

⁽⁶⁾ Base dati sulle esportazioni cinesi. Durante il PIR il volume totale delle esportazioni dalla RPC (esclusa l'Unione europea) ammontava a 772 720 tonnellate (circa 71 milioni di unità), di cui l'81 % (629 854 tonnellate, cioè circa 58 milioni di unità) era destinato alle cinque principali destinazioni suddette.

⁽⁷⁾ Dei 65 tipi di prodotto corrispondenti, 29 costavano di più sul mercato dell'Unione, 32 sul mercato statunitense e 4 avevano prezzi simili.

⁽⁸⁾ Il mercato dell'Unione aveva prezzi più elevati per 29 tipi di prodotto fra i 65 tipi corrispondenti nel caso degli USA. La quantità delle vendite di questi 29 tipi di prodotto effettuate dai quattro gruppi inclusi nel campione ammonta a circa 3,1 milioni di unità e rappresenta circa il 25 % delle loro vendite totali negli USA. Secondo la base dati sulle esportazioni cinesi, la RPC ha esportato negli Stati Uniti 394 693 tonnellate (oltre 36 milioni di unità) di ruote di alluminio durante il PIR. Il 25 % indicato sopra corrisponde a 8,9 milioni di unità, cioè al 12,7 % del consumo dell'Unione.

- (78) Nel caso dei prezzi all'esportazione dalla RPC verso il Canada, l'India, il Giappone e il Messico (che insieme comprendono circa il 40 % delle esportazioni totali dei quattro gruppi cinesi inclusi nel campione durante il PIR), i prezzi di vendita medi erano inferiori per i tipi di prodotto che rappresentano circa il 22 % del volume totale esportato in questi paesi rispetto ai loro prezzi di vendita nell'Unione ⁽¹⁾. Anche questo indica un probabile riorientamento delle esportazioni cinesi verso l'Unione in caso di scadenza delle misure. Un riorientamento dall'India è particolarmente probabile, dato che questo paese ha introdotto misure antidumping definitive nel maggio 2015, cioè nel mezzo del periodo dell'inchiesta di riesame.
- (79) Una parte interessata ha sostenuto che l'attrattiva limitata del mercato dell'Unione non comporta un rischio di riorientamento delle esportazioni cinesi in caso di scadenza delle misure. Tale parte ha confrontato i prezzi medi delle vendite all'esportazione nell'Unione e i prezzi medi all'esportazione verso il resto del mondo per due gruppi inclusi nel campione, dimostrando che i prezzi sono più elevati nel resto del mondo. Per uno dei gruppi inclusi nel campione, inoltre, la parte interessata ha fornito un confronto tra i prezzi all'esportazione nell'UE e quelli praticati nel resto del mondo per 15 tipi di prodotto.
- (80) In risposta a quest'argomentazione è importante notare che il confronto dei livelli dei prezzi medi non tiene conto delle differenze di prezzo tra i tipi di prodotto. La RPC ha ammesso di esportare ruote di dimensioni più grandi verso il suo maggiore mercato di esportazione, gli Stati Uniti. Anche il fatto di riunire il resto delle vendite mondiali è scorretto, dato che si mescolano i risultati di diverse destinazioni di esportazione. Ciò vale anche per il confronto in base agli specifici tipi di prodotto effettuato per uno dei quattro gruppi di produttori inclusi nel campione.
- (81) Il confronto della Commissione si basa invece sui dati verificati di tutti e quattro i gruppi di produttori esportatori inclusi nel campione. Il confronto è effettuato in base al tipo di prodotto e separatamente per i diversi mercati di destinazione. Per questo motivo la metodologia applicata dalla Commissione, spiegata nei considerando da 76 a 78, è considerata più affidabile e precisa. L'argomentazione della parte interessata è pertanto respinta.
- (82) In seguito alla comunicazione delle conclusioni una parte interessata ha sostenuto che la Commissione ha sottolineato senza motivo l'attrattiva del mercato dell'Unione rispetto alle altre destinazioni di esportazione. La parte interessata ha sostenuto in particolare che il confronto effettuato dalla Commissione in base ai singoli tipi di prodotto nasconde che in realtà soltanto circa il 25 % delle vendite negli USA del gruppo incluso nel campione ha un prezzo più basso del prezzo di vendita nell'Unione per lo stesso tipo di prodotto. La parte interessata ha sostenuto che le vendite all'esportazione negli USA (o in qualsiasi altro paese) dovrebbero essere analizzate nel loro insieme, cioè raggruppando insieme tutti i tipi di prodotto. Ciò è dovuto al fatto che i produttori cinesi offrono una gamma di tipi di ruote di alluminio per assicurarsi la fedeltà degli acquirenti. Seguendo il ragionamento della parte interessata, il fatto che un dato tipo di ruota di alluminio venga spedito dalla Cina negli USA a un prezzo inferiore a quello per la spedizione nell'UE non significa che potrebbe essere soggetto a un riorientamento, dato che i fornitori cinesi devono presentare una *«gamma completa di prodotti a tutte le loro destinazioni di esportazione»* e che perciò tale riorientamento potrebbe perturbare catene di approvvigionamento affidabili.
- (83) La parte interessata ha inoltre presentato confronti dei prezzi raggruppando tutte le vendite per destinazione e indicando gli importi negativi (dato che i prezzi negli altri mercati di paesi terzi erano più elevati di quelli del mercato dell'Unione) per tutti i mercati eccetto quello giapponese. Infine, la parte interessata ha sostenuto che per l'analisi dei mercati del Canada, dell'India, del Giappone e del Messico la Commissione ha adottato un approccio diverso, riunendo i volumi delle vendite per le quattro destinazioni senza alcuna spiegazione. Di conseguenza la parte interessata ha sostenuto che la comunicazione dei fatti e delle considerazioni in base ai quali la Commissione intendeva istituire misure antidumping non ha consentito alle parti interessate di comprendere il ragionamento della Commissione riguardo al confronto tra i suoi prezzi all'esportazione nell'Unione e negli altri mercati di paesi terzi e che quindi era stato violato l'articolo 20 del regolamento di base.
- (84) In risposta a queste argomentazioni, la Commissione osserva che il confronto applicato in base ai tipi di prodotto non ha nascosto i volumi delle transazioni effettuate. Inoltre, la percentuale dei volumi di vendita negli USA è stata comunicata alle parti ed è stata usata per quantificare il volume probabilmente soggetto a un riorientamento delle esportazioni cinesi complessive negli USA. L'obiezione della parte interessata che il confronto in base ai tipi di prodotto nasconda e/o non tenga conto dell'effetto del volume delle vendite è pertanto respinta. L'altra affermazione della parte interessata, secondo cui è l'utile complessivo di tutte le transazioni verso un mercato di

⁽¹⁾ Il mercato dell'Unione aveva prezzi più alti per 7 tipi di prodotto fra i 20 corrispondenti nel caso del Canada, per 7 tipi di prodotto fra i 15 corrispondenti nel caso dell'India, per 40 tipi di prodotto fra i 54 corrispondenti nel caso del Giappone e per 6 tipi di prodotto fra i 12 corrispondenti nel caso del Messico. Queste vendite dei produttori esportatori cinesi inclusi nel campione ammontano a 2,3 milioni di unità, cioè al 22 % delle loro vendite totali in questi paesi. Secondo la base dati sulle esportazioni cinesi, la RPC ha esportato 235 161 tonnellate (circa 21,5 milioni di unità) di ruote di alluminio in questi paesi durante il PIR. Il 22,3 % indicato sopra corrisponde a 4,8 milioni di unità, cioè al 6,8 % del consumo dell'Unione.

esportazione ad essere decisivo e non il confronto dei prezzi per tipi di prodotto, non è stata né comprovata né confermata dai risultati dell'inchiesta. Durante l'inchiesta la Commissione ha constatato, sia per i produttori esportatori cinesi che per i produttori dell'Unione, che in genere si presentano offerte e si concludono contratti per specifici tipi di prodotto e non per gruppi di prodotti. In base a quanto precede, la Commissione ritiene che il confronto, in base ai tipi di prodotto, dei prezzi di vendita cinesi sui mercati di esportazione di paesi terzi e dei prezzi delle vendite cinesi sul mercato dell'Unione sia un'indicazione valida dell'attrattiva del mercato dell'Unione.

- (85) Contrariamente a quanto sostenuto dalla parte interessata, l'analisi delle quattro destinazioni di esportazione, che sono il Canada, l'India, il Giappone e il Messico, non è stata unificata dalla Commissione. Tutte le destinazioni di esportazione sono state analizzate separatamente ed è stato sommato soltanto il volume disponibile per un probabile riorientamento da ciascun paese ⁽¹⁾. L'argomentazione della parte interessata è pertanto respinta.
- (86) Una parte interessata ha sostenuto che le ruote OEM sono notevolmente più costose delle ruote AM e che quindi la Commissione ha commesso un errore basandosi sui prezzi AM per dimostrare che i produttori esportatori cinesi potrebbero effettuare un riorientamento delle ruote di alluminio verso il mercato dell'Unione.
- (87) Si precisa che, contrariamente a quanto sostenuto da tale parte, la Commissione non si è basata soltanto sulle vendite AM per il confronto dei prezzi, bensì su tutte le vendite dichiarate, di cui il segmento AM rappresentava soltanto circa il 20 %. L'argomentazione è pertanto respinta.
- (88) In assenza di altre osservazioni, si mantengono le conclusioni sull'analisi delle esportazioni nei paesi terzi effettuate dai quattro gruppi inclusi nel campione, come spiegato nei considerando da 75 a 78. Di conseguenza il probabile riorientamento verso il mercato dell'Unione (stimato a 13,7 milioni di unità) ⁽²⁾ di una parte delle esportazioni cinesi attualmente destinate a USA, Canada, Messico, Giappone e India è confermato.

3.3. Vendite sul mercato interno della RPC e attrattiva del mercato dell'Unione

- (89) Visti i volumi considerevoli delle vendite sul mercato interno, è stata analizzata anche la situazione del mercato interno cinese. Le informazioni disponibili indicano che il mercato cinese delle automobili è in crescita e secondo le previsioni crescerà fino al 2020, con un tasso annuo medio dell'8 % ⁽³⁾. Dato lo stretto legame esistente tra il mercato automobilistico e quello delle ruote per autoveicoli, si può presumere che quest'ultimo avrà lo stesso tasso di crescita. Tale crescita aumenta la capacità di assorbimento del mercato interno cinese. È probabile tuttavia che quest'aumento della domanda non assorba le capacità inutilizzate disponibili. Negli ultimi anni la RPC ha effettuato ingenti investimenti nella produzione di ruote. I quattro gruppi inclusi nel campione, in particolare, hanno aumentato la loro capacità complessiva di circa 16 milioni di unità durante il periodo in esame, il che è in linea con la crescita della domanda.
- (90) Il livello medio dei prezzi dei quattro gruppi inclusi nel campione praticati sul mercato interno cinese (circa 35 EUR) è notevolmente inferiore al prezzo di vendita medio nell'Unione (46,2 EUR). Anche se la differenza di prezzo è in parte spiegata dai diversi requisiti e tipi di prodotto, questo notevole divario dei prezzi fa sì che in caso di scadenza delle misure il mercato dell'Unione diventi ancora più attraente rispetto al mercato interno cinese. È importante notare inoltre che i principali esportatori hanno già rapporti commerciali stabili nell'Unione, il che significa che i quantitativi esportati possono essere aumentati rapidamente nel caso di un cambiamento dei livelli attuali dei dazi.
- (91) L'analisi delle vendite sul mercato interno e delle condizioni di mercato della RPC è quindi giunta alla conclusione che in primo luogo il mercato interno non può assorbire le capacità inutilizzate e in secondo luogo, viste le notevoli differenze di prezzo, è probabile un riorientamento delle vendite verso l'Unione.

⁽¹⁾ I dati separati, specifici per ciascun paese sono i seguenti: sul mercato dell'Unione erano più elevati i prezzi per 7 tipi di prodotto dei 20 corrispondenti nel caso del Canada, per 7 tipi di prodotto dei 15 corrispondenti nel caso dell'India, per 40 tipi di prodotto dei 54 corrispondenti nel caso del Giappone e per 6 tipi di prodotto dei 12 corrispondenti nel caso del Messico. Il volume di questi tipi di prodotto comprende 1 263 052 ruote nel caso del Giappone, 721 220 ruote per l'India, 107 740 ruote per il Messico e 224 364 per il Canada. Il totale per questi quattro paesi ammonta a 2 316 376 ruote. La quantità totale delle vendite dei quattro gruppi inclusi nel campione in queste quattro destinazioni è di 10 384 797 unità, di cui saranno soggette a un probabile riorientamento 2,3 milioni, che rappresentano il 22,3 %. Nella stima del probabile riorientamento dalla RPC detta percentuale del 22,3 % è stata applicata al totale delle esportazioni cinesi in questi quattro paesi di destinazione, come riportato nella base dati cinese sulle esportazioni, vale a dire 2 350 161 tonnellate (circa 21,5 milioni di unità) da cui risulta un probabile riorientamento di 4,8 milioni di unità.

⁽²⁾ 8,9 milioni provenienti dagli USA e 4,8 milioni dalle altre quattro destinazioni.

⁽³⁾ Secondo uno studio condotto da McKinsey: *Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020*, disponibile sul sito <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/> tra il 2011 e il 2020 l'industria automobilistica cinese crescerà con un tasso annuo dell'8 %.

- (92) In base a quanto precede, la Commissione ha concluso che in caso di scadenza delle misure esiste effettivamente il rischio di un riorientamento di considerevoli volumi di esportazioni e di vendite del mercato interno verso l'Unione a prezzi di dumping.
- (93) In seguito alla comunicazione delle conclusioni, una parte interessata ha sostenuto che, poiché la stima della capacità di produzione e dei tassi di utilizzo è errata, non è corretta la conclusione che probabilmente la crescita prevista della domanda di ruote di alluminio sul mercato interno cinese non assorbirà le capacità inutilizzate disponibili. La parte interessata ha anche contestato l'affidabilità del confronto dei prezzi medi, dato che la Commissione stessa ha rilevato che un confronto dei prezzi medi non tiene conto delle differenze di prezzo tra i tipi di prodotto.
- (94) Le osservazioni relative alla capacità di produzione e ai tassi di utilizzo della capacità sono trattate nelle sezioni 3.1 e 3.2. Come confermato dall'analisi delle osservazioni, i dati non sono stati alterati in misura tale da alterare la conclusione raggiunta nel considerando 89.
- (95) Il fatto che il confronto dei prezzi medi sia meno affidabile del confronto in base ai tipi di prodotto non modifica la conclusione che il divario fra i livelli dei prezzi è ancora significativo. Ciò indica, insieme alle considerevoli dimensioni del mercato interno, che in caso di scadenza delle misure esiste effettivamente il rischio di un riorientamento verso il mercato dell'Unione di una parte delle vendite, anche se questa non può essere quantificata con precisione in base alle informazioni disponibili. Di conseguenza le osservazioni trasmesse non contraddicono le conclusioni raggiunte, che sono quindi confermate.

4. Conclusioni sul dumping e sul rischio di persistenza del dumping

- (96) È stato constatato che tutti e quattro i produttori esportatori cinesi inclusi nel campione sono ricorsi a pratiche di dumping durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Inoltre, date le significative capacità inutilizzate riscontrate nella RPC e l'attrattiva del mercato dell'Unione rispetto ai mercati di alcuni paesi terzi e al mercato interno, si ritiene probabile che i produttori esportatori cinesi possano (ri)entrare nel mercato dell'Unione con quantità significative di ruote di alluminio a prezzi di dumping, qualora le misure venissero lasciate scadere.

D. DEFINIZIONE DELL'INDUSTRIA DELL'UNIONE

- (97) L'industria dell'Unione non ha subito cambiamenti strutturali sostanziali rispetto al periodo dell'inchiesta iniziale. Durante il periodo dell'inchiesta di riesame il prodotto simile era fabbricato da circa 50 produttori noti dell'Unione, che costituiscono «l'industria dell'Unione» ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base.
- (98) La produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame era stimata a 50,5 milioni di unità. Le società che hanno sostenuto la domanda di riesame rappresentavano più dell'85 % della produzione totale dell'Unione durante il PIR. Come indicato al considerando 17, i produttori dell'Unione selezionati per far parte del campione rappresentavano più del 30 % della produzione totale dell'Unione del prodotto simile.

E. SITUAZIONE DEL MERCATO DELL'UNIONE

1. Osservazioni preliminari

- (99) La produzione totale dell'Unione è stata calcolata in base a tutte le informazioni disponibili, comprese quelle contenute nella domanda di riesame, ai dati raccolti presso tutti i produttori noti dell'Unione prima e dopo l'apertura dell'inchiesta e alle informazioni fornite dai produttori inclusi nel campione. Tali informazioni hanno consentito di confermare anche l'esistenza e il livello di produzione dei produttori che non hanno collaborato all'inchiesta.
- (100) Come nell'inchiesta iniziale e come indicato al considerando 28, il prodotto è stato venduto attraverso due canali di distribuzione, i segmenti OEM e AM.
- (101) Alcune parti interessate hanno ribadito le argomentazioni espresse nell'inchiesta iniziale, secondo cui l'analisi del pregiudizio dovrebbe distinguere tra ruote di alluminio per il segmento OEM, da un lato, e ruote di alluminio per il segmento AM, dall'altro. Tali affermazioni si basavano sul fatto che al momento dell'inchiesta iniziale le importazioni cinesi erano destinate principalmente al segmento AM, mentre l'industria dell'Unione era predominante soprattutto nel segmento OEM.

- (102) Come spiegato nei considerando 113 e 114, l'inchiesta ha stabilito che i produttori esportatori cinesi sembrano essersi spostati dal segmento AM a quello OEM dopo l'inchiesta iniziale. Per questo motivo non era più richiesta un'analisi separata per ciascun segmento riguardo all'impatto delle importazioni cinesi sulla situazione dell'industria dell'Unione.
- (103) In linea con l'inchiesta iniziale e al fine di avere un quadro generale più ampio possibile della situazione dell'industria dell'Unione durante il PIR, sono stati tuttavia analizzati separatamente anche alcuni indicatori di pregiudizio, in base alle informazioni disponibili; i diversi segmenti sono stati presi in considerazione anche nell'analisi della probabilità di una reiterazione del pregiudizio.
- (104) Con riferimento all'argomentazione indicata al considerando 101, una parte interessata ha aggiunto che si dovrebbe fare una distinzione tra i segmenti in base al tipo di acquirenti, poiché gli acquirenti del segmento OEM acquistano un diverso tipo di prodotto, le cosiddette «ruote con marchio di automobili», rispetto agli acquirenti del segmento AM, che comprano le cosiddette «ruote con marchio di ruote». Secondo tale parte, il fatto che le ruote siano utilizzate per l'assemblaggio di autoveicoli nuovi (OEM) o vendute separatamente per sostituire le ruote originali (AM) è di importanza minore.
- (105) La domanda di questa parte era basata sulla supposizione inaccurata che la Commissione avesse classificato le «ruote con marchio di automobili» vendute attraverso i canali di distribuzione dei costruttori di automobili o dei loro concessionari come vendite del segmento AM. La Commissione ha invece considerato tutte le «ruote con marchio di automobili», indipendentemente dal fatto che fossero usate per l'assemblaggio di veicoli nuovi o vendute separatamente, come vendite al segmento OEM, il che era in linea con l'argomentazione della parte.

2. Consumo dell'Unione

- (106) Nel periodo in esame il consumo nell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 2

Consumo dell'Unione

	2012	2013	2014	PIR
Consumo totale (in migliaia di unità)	59 361	60 528	66 457	70 047
Indice (2012 = 100)	100	102	112	118

Fonte: domanda di riesame, Eurostat e risposte verificate al questionario.

- (107) Il consumo dell'Unione è stato calcolato sommando le importazioni dalla RPC e da altri paesi terzi, in base ai dati di Eurostat, e le vendite dei produttori dell'Unione sul mercato dell'Unione. Le vendite dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione sono state ottenute dalla domanda di riesame e adeguate sulla base dei dati forniti per il PIR nelle risposte dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.
- (108) Il consumo dell'Unione è aumentato costantemente durante il periodo in esame e complessivamente del 18 %, passando da 59,3 milioni di unità nel 2012 a 70,0 milioni di unità nel PIR. Tale crescita del consumo riflette l'aumento della produzione di automobili nell'Unione e il maggiore tasso di penetrazione delle ruote di alluminio nei veicoli nuovi. La tendenza al rialzo del consumo rappresenta un cambiamento significativo rispetto alla tendenza osservata nell'inchiesta iniziale, quando il consumo è diminuito del 16 % dal 2006 al periodo dell'inchiesta («PI») dell'inchiesta iniziale, passando da 58,6 milioni a 49,5 milioni di unità.

- (109) Il consumo dell'Unione è stato analizzato anche con una separazione tra i segmenti OEM e AM. I volumi e le quote di mercato sono stati stimati in base alle informazioni fornite dai produttori esportatori inclusi nel campione, dai produttori del paese di riferimento che hanno collaborato, dai produttori dell'Unione inclusi nel campione e ai dati contenuti nella domanda. La tabella seguente evidenzia l'evoluzione del consumo per segmento nel PIR rispetto al PI dell'inchiesta iniziale.

Tabella 3

Consumo per i segmenti AM e OEM

Unità (in migliaia)	PI dell'inchiesta iniziale	PIR
Consumo OEM	34 915	65 168
<i>Indice (PI = 100)</i>	100	188
Quota OEM sul consumo totale (%)	71	93
Consumo AM	14 592	4 879
<i>Indice (PI = 100)</i>	100	33
Quota AM sul consumo totale (%)	29	7
Consumo totale	49 508	70 047
<i>Indice (PI = 100)</i>	100	141

Fonte: domanda, Eurostat, risposte verificate al questionario, regolamento di esecuzione (UE) n. 964/2010 del Consiglio.

- (110) Dopo il PI dell'inchiesta iniziale il consumo nel segmento OEM è aumentato dell'88 %, cioè da circa 35 milioni a circa 65 milioni di unità, mentre il consumo nel segmento AM è calato quasi del 70 %, da circa 15 milioni a circa 5 milioni di unità nel PIR. Ciò dimostra che l'aumento complessivo del consumo dal PI dell'inchiesta iniziale era interamente dovuto all'aumento del consumo nel segmento OEM, mentre il consumo nel segmento AM è diminuito in modo considerevole dal PI dell'inchiesta iniziale. Durante il PIR il segmento OEM, che era già predominante nel PI dell'inchiesta iniziale, ha quindi acquisito ulteriore importanza e ha rappresentato il 93 % del consumo totale, mentre il segmento AM ha costituito il 7 % del consumo totale, rispetto al 29 % durante il PI dell'inchiesta iniziale.
- (111) Va notato che il segmento OEM è generalmente più competitivo, dato che le vendite sono effettuate in un mercato più vasto con numerosi operatori e un maggior numero di fornitori in concorrenza tra loro. Anche la presenza in questo segmento è di carattere più duraturo. Dall'inchiesta è emerso che gli operatori che sono stati in grado di passare al segmento OEM tendono a rimanervi e a non cambiare facilmente con il segmento AM. Ciò è dovuto alle richieste precise e specifiche degli acquirenti nel segmento OEM, non solo per quanto concerne la qualità e la progettazione delle ruote di alluminio, ma anche la qualità dei processi e delle qualifiche per poter operare come fornitori affidabili. I prodotti vengono generalmente acquistati solo dopo una fase di prova e di verifica dei processi e poi il rapporto contrattuale fra l'acquirente e il venditore può durare per vari anni. Allo stesso tempo va osservato che in genere ciascun utilizzatore OEM ha diversi fornitori che ha approvato e quindi può passare da uno all'altro con relativa facilità se uno di loro offre prezzi più competitivi.

3. Volume, prezzi e quota di mercato delle importazioni dalla RPC

3.1. Volume e quota di mercato delle importazioni dalla RPC

Tabella 4

Volume e quote di mercato delle importazioni dalla RPC

	2012	2013	2014	PIR
Volume delle importazioni (in migliaia di unità)	3 371	2 436	2 439	2 237
Indice (2012 = 100)	100	72	72	66
Quota di mercato (%)	5,7	4,1	3,7	3,2

Fonte: Eurostat

- (112) I volumi delle importazioni dalla RPC sono diminuiti del 34 %, passando da 3,3 milioni di unità nel 2012 a 2,2 milioni di unità durante il PIR, con un calo corrispondente della quota di mercato dal 5,7 % al 3,2 %, pari a un calo di 2,5 punti percentuali nel corso del periodo in esame. Sebbene i volumi delle importazioni dalla RPC e la relativa quota di mercato siano diminuiti, i produttori esportatori cinesi sono riusciti a mantenere una quota di mercato non trascurabile nonostante le misure in vigore. La Commissione osserva che una parte delle importazioni cinesi (che varia dal 21 % al 28 % nel periodo in esame) ha usufruito del regime di perfezionamento attivo e non è stata soggetta a dazi antidumping.
- (113) L'evoluzione del volume delle importazioni e della quota di mercato della Cina è stata inoltre stimata con una separazione tra i segmenti OEM e AM per il PIR rispetto al PI dell'inchiesta iniziale, come indicato nella tabella seguente.

Tabella 5

Importazioni dalla Cina e quote di mercato per i segmenti OEM e AM

	PI dell'inchiesta iniziale	PIR
Segmento OEM		
Totale delle importazioni dalla RPC per OEM (in migliaia di unità)	1 183	1 606
Indice (PI = 100)	100	136
Quota sul totale delle importazioni (%)	19	72
Quota di mercato sul consumo di OEM (%)	3,4	2,5
Quota di mercato sul consumo totale (%)	2,3	2,3
Segmento AM		
Totale delle importazioni dalla RPC per AM (in migliaia di unità)	4 954	631
Indice (PI = 100)	100	13
Quota sul totale delle importazioni (%)	81	28
Quota di mercato sul consumo di AM (%)	33,9	12,9
Quota di mercato sul consumo totale (%)	10,0	0,9

Fonte: domanda, Eurostat, risposte verificate al questionario, regolamento di esecuzione (UE) n. 964/2010.

- (114) Lo sviluppo dei volumi delle importazioni dalla Cina divisi per segmento ha seguito la tendenza generale verso un notevole aumento del consumo nel segmento OEM evidenziato nei considerando da 109 a 111. Nonostante il calo complessivo delle importazioni di ruote di alluminio dalla Cina (cfr. tabella 3), i produttori esportatori cinesi hanno aumentato i volumi delle loro esportazioni nel segmento OEM. In particolare, il volume delle importazioni nel segmento OEM è aumentato da 1 183 milioni di unità nel PI dell'inchiesta iniziale a 1 606 milioni di unità nel PIR, vale a dire che i produttori esportatori cinesi sono riusciti ad aumentare le esportazioni di 0,4 milioni di unità, corrispondenti a un aumento del 63 % rispetto al PI dell'inchiesta iniziale.
- (115) Complessivamente, le importazioni dalla Cina destinate al segmento OEM hanno costituito il 72 % di tutte le importazioni durante il PIR, mentre nel PI dell'inchiesta iniziale la situazione era inversa e le importazioni cinesi destinate al segmento OEM hanno rappresentato solo il 19 % delle importazioni totali nell'Unione.
- (116) Nonostante l'aumento del volume delle vendite nel segmento OEM, la quota di mercato in questo segmento è diminuita di 0,9 punti percentuali, a causa della maggiore crescita del consumo in questo segmento. La quota di mercato delle importazioni cinesi sul consumo totale è rimasta stabile, il che è dovuto anche alla maggiore crescita del consumo globale.
- (117) Ne consegue che il calo complessivo dei volumi delle importazioni cinesi è dovuto esclusivamente al calo delle importazioni destinate al segmento AM. In questo segmento le importazioni cinesi sono infatti diminuite notevolmente, vale a dire quasi del 90 %, il che si è tradotto in un calo della quota di mercato sul consumo AM, scesa dal 34 % nel PI dell'inchiesta iniziale al 13 % nel PIR dell'attuale riesame. Nel complesso la quota di importazioni per il segmento AM sul consumo totale è calata dal 10,0 % nel PI dell'inchiesta iniziale allo 0,9 % nel PIR dell'attuale riesame.
- (118) Questo spostamento dei produttori esportatori cinesi dal segmento AM a quello OEM è già iniziato nel corso degli ultimi due anni dell'inchiesta iniziale [cioè nel 2008 e nel PI, cfr. considerando 89 del regolamento di esecuzione (UE) n. 964/2010]. Nonostante il calo delle quote di mercato, i produttori esportatori cinesi hanno mantenuto i volumi di vendita e la loro clientela nel segmento OEM sin dall'inchiesta iniziale.

3.2. Prezzi delle importazioni e sottoquotazione dei prezzi

Tabella 6

Prezzo medio delle importazioni dalla RPC

	2012	2013	2014	PIR
Prezzo medio in EUR/unità	40,68	36,16	39,74	46,24
Indice (2012 = 100)	100	89	98	114

Fonte: Eurostat

- (119) Il prezzo medio delle importazioni dalla RPC è dapprima diminuito da 40,68 EUR/unità nel 2012 a 36,16 EUR/unità nel 2013 e poi è tornato a 39,74 EUR/unità nel 2014. Nel PIR è aumentato ulteriormente, raggiungendo un livello di 46,24 EUR/unità. Nel complesso, l'aumento tra il 2012 e il PIR è stato del 14 %. Questo aumento complessivo dei prezzi è in linea con l'andamento dei prezzi a livello mondiale e con una tendenza generale verso ruote più grandi e sofisticate.
- (120) È stato effettuato un confronto dei prezzi di vendita sul mercato dell'Unione, comparando i prezzi dell'industria dell'Unione inclusa nel campione e i prezzi delle importazioni dal paese interessato effettuate dai produttori esportatori inclusi nel campione. I prezzi di vendita considerati sono stati quelli praticati dai produttori dell'Unione inclusi nel campione ad acquirenti indipendenti, adeguati se necessario a un livello franco fabbrica, cioè escludendo i costi di trasporto nell'Unione e detraendo sconti e riduzioni.
- (121) Tali prezzi sono stati confrontati con i prezzi praticati dai produttori esportatori cinesi inclusi nel campione, al netto di sconti e adeguati se necessario al prezzo cif franco frontiera dell'Unione, con un opportuno adeguamento per i costi successivi all'importazione.

- (122) Sommando i dazi doganali e antidumping applicabili ai prezzi cif delle importazioni, i prezzi dei produttori esportatori inclusi nel campione sono risultati in media più elevati rispetto ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione. Lo stesso risultato era applicabile alle importazioni dei produttori esportatori non inclusi nel campione.
- (123) Detraendo i dazi antidumping dai prezzi all'importazione dei produttori esportatori cinesi inclusi nel campione, essi risultano inferiori ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione in media dell'8,0 %. Il risultato è ancora più evidente quando si analizzano separatamente i segmenti OEM e AM, nel qual caso i margini di sottoquotazione constatati per i produttori esportatori inclusi nel campione sono dell'8,7 % nel segmento OEM e del 12,4 % nel segmento AM. Per quanto riguarda i produttori esportatori non inclusi nel campione, in base ai dati di Eurostat il risultato è in media un margine di sottoquotazione del 7,5 %; tale confronto è effettuato su base media, dato che Eurostat non distingue tra i tipi di prodotto.
- (124) È stato effettuato infine un confronto dei prezzi per le importazioni cinesi in regime di perfezionamento attivo, che hanno rappresentato il 20,6 % di tutte le importazioni cinesi durante il PIR. Tale confronto è stato fatto tra i prezzi medi delle importazioni cinesi in regime di perfezionamento attivo (in base ai dati di Eurostat, dato che i produttori esportatori inclusi nel campione non hanno dichiarato le vendite effettuate nell'Unione nell'ambito del regime di perfezionamento attivo) e i prezzi medi di vendita dei produttori dell'Unione inclusi nel campione durante il PIR. Il risultato è stato un margine di sottoquotazione medio del 7,6 %. Questo confronto è effettuato in base a una media, dato che Eurostat non distingue tra i tipi di prodotto, come menzionato nel considerando 123. Il volume totale delle importazioni in regime di perfezionamento attivo era esiguo e rappresentava solo lo 0,6 % del consumo totale dell'Unione nel PIR.
- (125) Una parte interessata ha affermato che i prezzi delle ruote di alluminio vendute nel segmento AM erano in genere notevolmente più bassi di quelli praticati per le ruote di alluminio vendute nel segmento OEM. Tale parte ha sostenuto inoltre che un equo confronto dei prezzi del segmento OEM poteva essere effettuato solo a «livello dell'offerta», poiché a suo parere a tale livello generalmente non vi è sottoquotazione anche detraendo il dazio antidumping.
- (126) Una selezione dei dati delle singole offerte non può sostituire l'analisi effettuata dalla Commissione sulla base dei dati completi, vale a dire sulla base degli elenchi delle operazioni di vendita e confrontando i prezzi per tipi di prodotto. Tale confronto riflette il maggior numero possibile di dati delle operazioni effettivamente eseguite. Come spiegato al considerando 123, l'analisi sulla base dei dati completi dei produttori esportatori inclusi nel campione e dei produttori dell'Unione ha rilevato una sottoquotazione pari all'8,7 % nel segmento OEM e al 12,4 % nel segmento AM, il che conferma la sottoquotazione in entrambi i segmenti se si considerano i prezzi senza dazi antidumping. Questa argomentazione è quindi respinta.
- (127) Dopo la comunicazione delle conclusioni, la stessa parte ha chiesto anche alla Commissione di chiarire in che modo avesse assicurato la comparabilità dei prezzi delle vendite sul mercato interno cinese, delle esportazioni nell'Unione e delle esportazioni nei paesi terzi. La metodologia adottata è spiegata nei considerando 123 e 126.

4. Importazioni da altri paesi terzi

Tabella 7

Importazioni da altri paesi terzi

	2012	2013	2014	PIR
Turchia	6 189	6 879	8 316	9 218
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	111	134	149
Quota di mercato (%)	10,4	11,4	12,5	13,2
Prezzo medio in EUR/unità	45,57	45,32	43,89	48,50
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	99	96	106

	2012	2013	2014	PIR
Altri paesi terzi (Turchia esclusa)	7 104	6 778	8 177	8 696
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	95	115	122
Quota di mercato (%)	12,0	11,2	12,3	12,4
Prezzo medio in EUR/unità	51,27	51,23	52,66	58,88
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	100	103	115
Totale degli altri paesi terzi	13 294	13 657	16 493	17 914
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	103	124	135
Quota di mercato (%)	22,4	22,6	24,8	25,6
Prezzo medio in EUR/unità	48,62	48,25	48,24	53,54
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	99	99	110

Fonte: Eurostat

- (128) Durante il periodo in esame le importazioni nell'Unione provenienti da altri paesi terzi hanno subito un aumento costante del 35 %, passando da circa 13,2 milioni di unità nel 2012 a circa 17,9 milioni di unità nel PIR. Dato che il consumo dell'Unione è aumentato solo del 18 % durante lo stesso periodo (cfr. considerando 107, tabella 1), la quota di mercato corrispondente degli altri paesi terzi è aumentata in misura minore, cioè di 3,2 punti percentuali, passando dal 22,4 % nel 2012 al 25,6 % nel PIR.
- (129) I prezzi delle importazioni dai paesi terzi diversi dalla Cina erano mediamente superiori ai prezzi delle importazioni cinesi e sono aumentati del 10 % durante il periodo in esame.
- (130) La Turchia è il maggiore esportatore nell'Unione dopo la RPC. Il volume delle importazioni dalla Turchia è aumentato del 49 %, passando da circa 6,1 milioni di unità nel 2012 a circa 9,2 milioni nel PIR. Tale incremento si è tradotto in un aumento della sua quota di mercato dal 10,4 % nel 2012 al 13,2 % nel PIR, pari a 2,8 punti percentuali. I prezzi medi delle importazioni dalla Turchia sono stati superiori ai prezzi medi all'importazione dalla Cina per tutto il periodo in esame. Essi sono aumentati da 45,57 EUR/unità nel 2012 a 48,50 EUR/unità nel PIR, il che corrisponde a un aumento del 6 %.
- (131) La quota di mercato delle importazioni provenienti da paesi terzi diversi dalla Turchia è aumentata solo leggermente, passando dal 12,0 % nel 2012 al 12,4 % nel PIR. I prezzi delle importazioni dai paesi terzi sono stati più elevati di quelli delle importazioni dalla RPC durante tutto il periodo in esame.

5. Situazione economica dell'industria dell'Unione

5.1. Considerazioni generali

- (132) In conformità all'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base, la Commissione ha valutato tutti i fattori e gli indicatori economici in rapporto con la situazione dell'industria dell'Unione.
- (133) Come indicato al considerando 17, per determinare l'eventuale pregiudizio subito dall'industria dell'Unione è stato usato un campionamento.

- (134) Al fine di stabilire il pregiudizio, la Commissione ha fatto una distinzione tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici. Essa ha valutato gli indicatori macroeconomici relativi all'intera industria dell'Unione in base alle informazioni fornite dal richiedente nella domanda di riesame e ai dati dei produttori dell'Unione inclusi nel campione, adeguati in base ai dati forniti per il PIR nelle risposte dei produttori dell'Unione inclusi nel campione. La Commissione ha valutato gli indicatori microeconomici relativi alle sole società incluse nel campione avvalendosi dei dati contenuti nelle risposte al questionario dei produttori dell'Unione inclusi nel campione. Le due serie di dati sono state considerate entrambe rappresentative della situazione economica dell'industria dell'Unione.
- (135) Gli indicatori macroeconomici sono: la produzione, la capacità produttiva, l'utilizzo della capacità, il volume delle vendite, la quota di mercato, la crescita, l'occupazione, la produttività e l'entità del margine di dumping.
- (136) Gli indicatori microeconomici sono: i prezzi medi unitari, il costo unitario, i costi del lavoro, le scorte, la redditività, il flusso di cassa, gli investimenti, l'utile sul capitale investito e la capacità di reperire capitali.

5.2. Indicatori macroeconomici

5.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo della capacità

Tabella 8

Produzione, capacità produttiva e utilizzo della capacità

	2012	2013	2014	PIR
Volume di produzione (in migliaia di unità)	44 124	45 516	49 638	50 571
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	103	112	115
Capacità produttiva (in migliaia di unità)	49 808	51 644	53 510	55 178
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	104	107	111
Utilizzo della capacità (%)	89	88	93	92
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	99	105	103

Fonte: domanda di riesame e risposte verificate al questionario.

- (137) Nel periodo in esame la produzione totale, la capacità produttiva e l'utilizzo della capacità dell'Unione hanno avuto il seguente andamento:
- (138) Nel periodo in esame è stato registrato un aumento della produzione. Nel complesso il volume della produzione è aumentato da 44,1 milioni di unità nel 2012 a 50,5 milioni di unità nel PIR, vale a dire del 15 % nel periodo in esame. Tale crescita riflette l'aumento della produzione di automobili nell'Unione e il maggiore utilizzo di ruote di alluminio nei nuovi veicoli.
- (139) La capacità di produzione è aumentata da circa 49,8 milioni di unità nel 2012 a circa 55,1 milioni di unità nel PIR, cioè dell'11 % nel periodo in esame.
- (140) Dato che il volume di produzione è aumentato in misura lievemente superiore rispetto alla capacità di produzione, l'utilizzo della capacità è passato dall'89 % nel 2012 al 92 % nel PIR, il che equivale a un aumento di 3 punti percentuali nel corso del periodo in esame.

5.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

- (141) Nel periodo in esame il volume delle vendite e la quota di mercato dell'industria dell'Unione hanno avuto il seguente andamento:

Tabella 9

Volume delle vendite e quota di mercato

	2012	2013	2014	PIR
Volume delle vendite (in migliaia di unità)	42 697	44 435	47 525	49 895
Indice (2012 = 100)	100	104	111	117
Quota di mercato (%)	71,9	73,4	71,5	71,2

Fonte: domanda di riesame, Eurostat e risposte verificate al questionario.

- (142) Nel corso del periodo in esame il volume delle vendite è passato da 42,6 milioni di unità nel 2012 a circa 49,8 milioni di unità nel PIR, il che corrisponde a un aumento del 17 %, lievemente inferiore alla crescita del consumo del 18 % descritta nel considerando 107. Quindi l'aumento dei volumi di vendita, tenuto conto anche dell'incremento parallelo delle importazioni da altri paesi terzi descritto nel considerando 128, ha portato tuttavia a un lieve calo della quota di mercato dell'industria dell'Unione dal 71,9 % nel 2012 al 71,2 % nel PIR, corrispondente a un calo di 0,7 punti percentuali durante il periodo in esame.
- (143) L'evoluzione dei volumi delle vendite e delle quote di mercato è stata anche stimata con una separazione tra i segmenti OEM e AM per il PIR rispetto al PI dell'inchiesta iniziale, come indicato nella tabella seguente:

Tabella 10

Volumi delle vendite e quote di mercato per i segmenti OEM e AM

Unità (in migliaia)	PI dell'inchiesta iniziale	PIR
Segmento OEM		
Volume delle vendite OEM	28 719	46 627
Indice	100	162
Quota di mercato OEM (quota dei produttori dell'UE sul totale del consumo OEM) (%)	82,3	71,6
Quota di mercato OEM sul consumo totale (%)	58,0	66,6
Segmento AM		
Volume delle vendite AM	7 075	3 268
Indice	100	46
Quota di mercato AM (quota dei produttori dell'UE sul totale del consumo AM) (%)	48,5	67,0
Quota di mercato AM sul consumo totale (%)	14,3	4,7

Fonte: domanda, Eurostat, risposte verificate al questionario, regolamento di esecuzione (UE) n. 964/2010 del Consiglio.

- (144) I volumi di vendita nel segmento OEM sono aumentati del 62 % nel PIR rispetto al PI dell'inchiesta iniziale, mentre le vendite nel segmento AM si sono più che dimezzate rispetto al PI dell'inchiesta iniziale. La quota di mercato dei produttori dell'Unione è diminuita di 10,9 punti percentuali nel segmento OEM, passando dall'82,3 % al 71,6 %, a causa della maggiore crescita del consumo in questo segmento. Nel segmento AM la quota di mercato è aumentata dal 48,5 % al 67,0 %, a causa della contrazione del mercato in questo settore. Nel complesso nel segmento AM la quota di mercato dell'industria dell'Unione sul consumo totale è calata dal 14,3 % nel PI dell'inchiesta iniziale al 4,7 % nel PIR, mentre nel segmento OEM la sua quota di mercato sul consumo totale è aumentata dal 58,0 % al 66,6 % durante lo stesso periodo. L'evoluzione nei due segmenti corrisponde alla tendenza generale del mercato dell'Unione, che riflette l'aumento della produzione di automobili nell'Unione e il maggiore tasso di penetrazione delle ruote di alluminio nei veicoli nuovi, come indicato al considerando 108.

5.2.3. Crescita

- (145) Mentre il consumo dell'Unione è cresciuto del 18 % nel periodo in esame, il volume delle vendite dell'industria dell'Unione ha registrato un aumento leggermente inferiore, pari al 17 %, che ha comportato una lieve perdita di quota di mercato di 0,7 punti percentuali.

5.2.4. Occupazione e produttività

- (146) Nel periodo in esame l'occupazione e la produttività hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 11

Occupazione e produttività

	2012	2013	2014	PIR
Numero di dipendenti	12 227	12 673	13 689	14 265
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	104	112	117
Produttività (in migliaia di unità/dipendente)	3 609	3 592	3 626	3 545
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	100	100	98

Fonte: domanda di riesame.

- (147) L'occupazione dell'industria dell'Unione è aumentata in generale del 17 % durante il periodo in esame. Ciò è in linea con l'aumento del volume di produzione pari al 15 % durante il periodo in esame.
- (148) Nel periodo in esame la produttività, misurata in base al numero di unità prodotte per dipendente, è rimasta stabile, registrando soltanto un lievissimo calo del 2 % nel PIR.

5.2.5. Entità del margine di dumping e ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping

- (149) Durante il PIR i singoli margini di dumping rilevati per i gruppi che hanno collaborato inclusi nel campione erano ancora sostanziali e variavano tra l'8,9 % e il 25,9 % (cfr. considerando 52). Nonostante ciò, i volumi delle importazioni dalla Cina sono diminuiti del 44 %, un calo che ha comportato anche una riduzione della quota di mercato cinese, che ha raggiunto il 3,2 % nel PIR. Come indicato al considerando 122, i prezzi delle importazioni cinesi non erano inferiori ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione durante il PIR e perciò la pressione esercitata sui prezzi dalle importazioni cinesi era limitata. Le misure antidumping in vigore hanno quindi esercitato un effetto positivo sulla situazione dell'industria dell'Unione.

5.3. Indicatori microeconomici

5.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

- (150) I prezzi di vendita medi dell'industria dell'Unione praticati ad acquirenti indipendenti dell'Unione hanno avuto il seguente andamento nel periodo in esame:

Tabella 12

Prezzi di vendita medi e costi unitari

	2012	2013	2014	PIR
Prezzo di vendita unitario medio nell'Unione (in EUR/unità)	46,24	46,40	47,16	51,91
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	100	102	112
Costo di produzione unitario (in EUR/unità)	43,10	43,13	42,82	46,76
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	100	99	109

Fonte: risposte verificate al questionario.

- (151) Il prezzo di vendita unitario medio praticato dall'industria dell'Unione ad acquirenti indipendenti nell'Unione è aumentato del 12 % durante il periodo in esame. Tale aumento riflette la tendenza verso ruote più grandi e sofisticate, come descritto ulteriormente nel considerando 153.
- (152) Nel corso del periodo in esame il costo di produzione unitario è aumentato del 9 %.
- (153) Dall'inchiesta è emerso che l'aumento del costo era dovuto principalmente allo sviluppo tecnologico delle ruote di alluminio, con una tendenza crescente a produrre ruote grandi e le cosiddette «bright wheels», che richiedono fasi di produzione supplementari. L'inchiesta ha inoltre dimostrato che sebbene le variazioni dei prezzi della principale materia prima (l'alluminio) possano incidere sui costi unitari, il loro impatto sulla redditività è limitato, poiché i prezzi dell'alluminio sono generalmente indicizzati nei contratti con gli acquirenti OEM.

5.3.2. Costo del lavoro

- (154) Nel periodo in esame il costo medio del lavoro dell'industria dell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 13

Costo del lavoro

	2012	2013	2014	PIR
Costo medio del lavoro per dipendente (in EUR)	31 285	31 624	31 021	32 096
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	101	99	103

Fonte: risposte verificate al questionario.

- (155) Tra il 2012 e il PIR il costo medio del lavoro per dipendente dei produttori dell'Unione inclusi nel campione è aumentato leggermente del 3 %.

5.3.3. Scorte

(156) Nel periodo in esame il livello delle scorte dell'industria dell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 14

Scorte

	2012	2013	2014	PIR
Scorte finali (in migliaia di unità)	851	842	986	866
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	99	116	102
Scorte finali in percentuale della produzione (%)	4,5	4,2	4,6	3,9
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	92	101	87

Fonte: risposte verificate al questionario.

- (157) Le scorte non possono essere considerate un indicatore di pregiudizio rilevante, poiché la produzione di ruote di alluminio avviene in larga misura su ordinazione; le scorte di un dato momento sono principalmente costituite da merce venduta non ancora consegnata. L'andamento delle scorte è quindi indicato soltanto a titolo informativo.
- (158) Le scorte finali sono aumentate complessivamente del 2 % nel periodo in esame. Le scorte finali in percentuale della produzione sono diminuite leggermente dal 4,5 % nel 2012 al 3,9 % nel PIR, il che equivale a un calo dello 0,6 %.

5.3.4. Redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di reperire capitali

Tabella 15

Redditività, flusso di cassa, investimenti e utile sul capitale investito

	2012	2013	2014	PIR
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	6,8	7,0	9,2	9,9
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	103	135	146
Flusso di cassa (in migliaia di EUR)	102 147	111 918	129 833	155 044
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	110	127	152
Investimenti (in migliaia di EUR)	64 110	38 643	65 749	71 338
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	60	103	111
Utile sul capitale investito (%)	18,6	20,1	27,4	31,6
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	108	147	170

Fonte: risposte verificate al questionario.

- (159) La Commissione ha stabilito la redditività dei produttori dell'Unione inclusi nel campione esprimendo il profitto netto, al lordo delle imposte, derivante dalle vendite del prodotto simile ad acquirenti indipendenti nell'Unione, in percentuale del fatturato di tali vendite. Nel periodo in esame la redditività dell'industria dell'Unione è aumentata costantemente, riflettendo il maggiore aumento dei prezzi rispetto ai costi di produzione, come indicato nella tabella 12 del considerando 150. Essa è aumentata dal 6,8 % nel 2012 al 9,9 % nel PIR, cioè di 3,1 punti percentuali nel corso del periodo in esame.
- (160) La redditività è stata analizzata anche con una separazione tra i segmenti OEM e AM. In base a ciò, è stata stimata una redditività del 13,6 % per le vendite nel segmento AM e del 9,6 % per le vendite nel segmento OEM. Va notato che durante il PIR il volume delle vendite nel segmento AM è stato molto basso rispetto al segmento OEM e quindi esso ha avuto solo un impatto minimo sulla redditività complessiva.
- (161) Il flusso di cassa netto rappresenta la capacità dell'industria dell'Unione di autofinanziare le proprie attività. Il flusso di cassa è aumentato durante tutto il periodo in esame. Complessivamente il flusso di cassa netto ha registrato un incremento del 52 % nel periodo in esame, in linea con l'aumento dei profitti.
- (162) Gli investimenti sono aumentati dell'11 % nel corso del periodo in esame. Tra il 2012 e il 2013 vi è stato un calo del totale degli investimenti, legato al completamento di alcuni investimenti realizzati nel 2012. In seguito gli investimenti totali sono aumentati del 43 % dal 2013 al 2014 e poi dell'8 % dal 2014 al PIR. In alcuni casi gli investimenti erano parzialmente destinati al rinnovo di macchinari obsoleti. Sono stati tuttavia realizzati anche considerevoli investimenti in nuove capacità, in linea con la crescita della domanda in corso e prevista per i prossimi anni. Infine, sono stati effettuati investimenti anche per rispondere all'aumento della domanda di ruote tecnicamente più sofisticate, dette «bright wheels», che richiedono capacità supplementari per il trattamento e la verniciatura.
- (163) L'utile sul capitale investito è il profitto espresso in percentuale del valore contabile netto del capitale fisso. Come gli altri indicatori finanziari, l'utile sul capitale investito derivante dalla produzione e dalla vendita del prodotto simile è stato positivo, rispecchiando l'andamento della redditività. Complessivamente l'utile sul capitale investito è aumentato di 13 punti percentuali nel periodo in esame.
- (164) Per quanto concerne la capacità di reperire capitali, la ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping ha migliorato la capacità di generare liquidità per il prodotto simile dei produttori dell'Unione inclusi nel campione e ha rafforzato la loro situazione finanziaria aumentando i fondi generati internamente. Dall'inchiesta è emerso che nel complesso la capacità di reperire capitali è migliorata durante il periodo in esame. Ciò ha a sua volta consentito alle società di effettuare investimenti per il rinnovo e l'aumento della capacità produttiva, come descritto al considerando 162.

6. Conclusioni relative al pregiudizio

- (165) In un contesto di crescita dei consumi, l'industria dell'Unione è riuscita a riprendersi dagli effetti di precedenti pratiche di dumping grazie alle misure antidumping in vigore e ha dimostrato una buona situazione economica durante il PIR. Si ricorda che nell'inchiesta iniziale l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio notevole, sotto forma di un calo dei volumi di produzione e di vendita, che è stato causato dalla pressione sui prezzi esercitata dalle importazioni cinesi e si è tradotto soprattutto in un calo della redditività.
- (166) Nel periodo in esame della presente inchiesta quasi tutti gli indicatori di pregiudizio hanno avuto un andamento positivo. L'industria dell'Unione ha aumentato i volumi di vendita e di produzione. Essa ha aumentato anche i prezzi di vendita, in linea con l'aumento generale dei prezzi nel mercato dell'Unione e in misura maggiore rispetto all'aumento dei costi. Lo sviluppo positivo sia dei volumi di vendita e produzione che dei prezzi ha avuto ripercussioni positive sulla redditività dell'industria dell'Unione. Ciò è avvenuto in presenza di quote di mercato quasi stabili, dato che anche le importazioni da altri paesi terzi hanno beneficiato dell'aumento dei consumi, soprattutto quelle dalla Turchia, ma a prezzi più elevati di quelli delle importazioni cinesi. In aggiunta, l'industria dell'Unione ha aumentato i suoi investimenti, anche quelli effettuati in nuove capacità e per rispondere alla crescente domanda di «bright wheels».

- (167) In particolare, la redditività è aumentata dal 6,8 % nel 2012 al 9,9 % nel PIR. I prezzi di vendita sono saliti del 12 % durante il periodo in esame, mentre il costo unitario è aumentato in misura minore, cioè del 9 %, ed è rimasto inferiore al prezzo di vendita medio durante tutto il periodo in esame. Il volume di produzione è aumentato del 15 %, la capacità di produzione dell'11 % e il volume di vendita del 17 %. Dato che nel periodo in esame la crescita del consumo è stata maggiore, cioè del 18 %, la quota di mercato dell'industria dell'Unione è tuttavia leggermente diminuita di 0,7 punti percentuali durante tale periodo. La quota di mercato è passata dal 71,9 % nel 2012 al 71,2 % nel PIR. Gli investimenti hanno avuto un incremento dell'11 % durante il periodo in esame e l'utile sul capitale investito è aumentato dal 18,6 % nel 2012 al 31,6 % nel PIR. Mentre la produttività è rimasta costante, nel periodo in esame l'occupazione è aumentata del 17 %, in linea con i volumi di produzione e di vendita.
- (168) Alcuni indicatori di pregiudizio sono stati analizzati separatamente per i segmenti OEM e AM. Dall'esame è risultato che l'industria dell'Unione, in linea con l'evoluzione generale del mercato dell'Unione, ha aumentato notevolmente le vendite nel segmento OEM e ha diminuito quelle effettuate nel segmento AM. La redditività stimata è stata positiva in entrambi i segmenti, nonostante il calo del volume di vendita registrato nel segmento AM.
- (169) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che l'industria dell'Unione non ha subito un pregiudizio notevole ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base.

F. RISCHIO DI REITERAZIONE O PERSISTENZA DEL PREGIUDIZIO

- (170) L'inchiesta ha dimostrato che le importazioni cinesi sono state effettuate a prezzi di dumping durante il PIR e che esiste un rischio di persistenza del dumping in caso di scadenza delle misure.
- (171) Dato che l'industria dell'Unione non ha subito un pregiudizio notevole, è stato esaminato se vi sia un rischio di reiterazione del pregiudizio qualora le misure nei confronti della Cina venissero lasciate scadere, in conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base.
- (172) Per stabilire il rischio di reiterazione del pregiudizio sono stati analizzati i seguenti elementi: la capacità di produzione e le capacità inutilizzate nella RPC, l'attrattiva del mercato dell'Unione, la politica di esportazione dei produttori esportatori cinesi in altri paesi terzi, compresa l'esistenza di misure antidumping o compensative sulle ruote di alluminio in altri paesi terzi, le vendite sul mercato interno cinese, i volumi e prezzi delle importazioni cinesi sul mercato dell'Unione, comprese quelle in regime di perfezionamento attivo. L'analisi ha tenuto conto anche dell'aumento del consumo nell'Unione e della situazione redditizia dell'industria dell'Unione durante il periodo in esame.

Capacità di produzione e capacità inutilizzate della RPC

- (173) L'analisi effettuata nei considerando da 55 a 74 ha dimostrato che la Cina dispone di considerevoli capacità inutilizzate, che secondo le stime sono comprese tra 42 e 60 milioni di unità. Il livello inferiore di tali capacità inutilizzate equivale già a più dell'80 % della produzione dell'Unione, che nel PIR ammontava a 50,5 milioni di unità. Esso rappresenta inoltre circa il 60 % dell'intero consumo nell'Unione durante il PIR, che ammontava a 70 milioni di unità.

Attrattiva del mercato dell'Unione

- (174) Come dimostrato nei considerando da 77 a 78, dalla Cina sono stati esportati volumi considerevoli tra l'altro anche negli Stati Uniti, in Canada, India, Giappone e Messico. I livelli dei prezzi dei produttori esportatori che hanno collaborato praticati nei principali mercati di esportazione erano in parte inferiori a quelli degli stessi produttori esportatori rilevati nell'Unione. Il mercato dell'Unione è quindi attraente al confronto con gli altri, poiché offre ai produttori esportatori cinesi l'opportunità di realizzare profitti più elevati. Di conseguenza, esiste un forte incentivo per un riorientamento delle esportazioni verso il mercato dell'Unione in caso di abrogazione delle misure. I quantitativi interessati corrispondevano secondo le stime a 14 milioni di unità nel PIR ⁽¹⁾, ossia il 20 % del consumo nell'Unione e circa il 28 % dei volumi di produzione e di vendita dell'industria dell'Unione.

⁽¹⁾ Cfr. note a piè di pagina da 31 a 34, dove sono stati calcolati i quantitativi per i principali mercati di esportazione.

- (175) Come descritto nei considerando da 89 a 92 riguardanti le vendite sul mercato interno cinese, è stato inoltre constatato in primo luogo che il mercato interno cinese non può assorbire le capacità inutilizzate disponibili in Cina e in secondo luogo che è probabile, date le notevoli differenze di prezzo riscontrate, che si verifichi un riorientamento delle vendite dal mercato interno verso il mercato dell'Unione.
- (176) L'industria automobilistica dell'Unione si riforniva già da produttori esportatori cinesi nel PIR e aveva stabilito stretti rapporti commerciali. Come menzionato al considerando 111, i fornitori cinesi devono infatti produrre secondo specifiche norme tecniche richieste dagli acquirenti nell'Unione. I quattro produttori esportatori cinesi inclusi nel campione hanno esportato quasi esclusivamente nel segmento OEM ed avevano quindi una posizione già ben consolidata in questo segmento come fornitori certificati.
- (177) Come indicato al considerando 113, il totale delle importazioni provenienti da produttori esportatori cinesi nel segmento OEM ammontava a circa 1,6 milioni di unità durante il PIR. Considerando che, come stabilito al considerando 14, i produttori esportatori cinesi inclusi nel campione rappresentavano circa il 40 % del totale delle importazioni cinesi nel PIR (circa 880 000 unità) e che tali esportatori erano certificati per il segmento OEM, si può concludere che solo circa la metà di tutte le importazioni nel settore OEM proveniva da produttori esportatori inclusi nel campione, mentre l'altra metà proveniva da produttori esportatori che non hanno collaborato o non erano inclusi nel campione. Quindi un gran numero di altri produttori esportatori cinesi, per i quali non erano disponibili informazioni, sono produttori certificati che attualmente esportano nel segmento OEM dell'Unione.
- (178) In base a ciò si può ragionevolmente concludere che almeno una parte della capacità inutilizzata cinese sarà disponibile per l'esportazione nell'Unione già entro breve termine.

Politica dei prezzi negli altri mercati di paesi terzi

- (179) Per avere un'indicazione del probabile livello dei prezzi sul mercato dell'Unione in caso di abrogazione delle misure è stato analizzato anche il livello dei prezzi delle esportazioni cinesi negli altri mercati di paesi terzi. La politica dei prezzi in tali mercati è stata considerata un indicatore ragionevole della futura politica dei prezzi nell'Unione, visti i quantitativi ingenti e rappresentativi esportati in questi mercati, in cui l'accesso era illimitato durante il periodo oggetto del presente riesame. Grazie ai produttori esportatori che hanno collaborato, erano inoltre disponibili dati in base ai tipi di prodotto. I prezzi all'esportazione praticati dai produttori esportatori inclusi nel campione negli altri mercati di paesi terzi sono stati confrontati con i prezzi di vendita dell'industria dell'Unione per i tipi di prodotto corrispondenti. Questo dettagliato confronto dei prezzi ha rivelato che durante il PIR negli altri mercati di paesi terzi i prezzi cinesi per 7,4 milioni di unità sono stati in media inferiori circa del 30 % rispetto ai prezzi dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione. Questa considerevole differenza di prezzo, unita alle ingenti capacità inutilizzate disponibili in Cina, rappresenta un forte incentivo per i produttori esportatori cinesi a (ri)orientare rapidamente le esportazioni verso il mercato dell'Unione in caso di abrogazione delle misure.
- (180) L'adozione di misure di difesa commerciale nei confronti delle importazioni cinesi di ruote di alluminio è già avvenuta in altri importanti mercati, ad esempio in Australia (misure antidumping e compensative) e recentemente anche in India (misure antidumping), il che significa che l'accesso a questi mercati è limitato per i produttori esportatori cinesi. Dall'attuale inchiesta è emerso inoltre che le pratiche di dumping sono continuate a un livello considerevole durante il PIR. In considerazione di una simile politica dei prezzi negli altri mercati di paesi terzi, non vi è quindi alcun motivo per ritenere che le pratiche di fissazione prezzi cinesi possano cambiare in caso di abrogazione delle misure nell'Unione.
- (181) Secondo le informazioni fornite nella domanda di riesame, la probabile evoluzione della situazione del mercato dell'Unione in caso di abrogazione delle misure può essere dimostrata anche con l'evoluzione della situazione negli Stati Uniti, dove non si applicano misure antidumping. Negli USA i produttori esportatori cinesi hanno acquisito oltre il 50 % della quota di mercato, il che ha comportato la chiusura di oltre 20 imprese produttrici nazionali. Va notato che i maggiori costruttori di automobili hanno stabilimenti di produzione e organizzazioni acquirenti negli Stati Uniti e nell'Unione, vale a dire che gli stessi gruppi di società operano in entrambi i mercati ed è probabile che applichino le stesse strategie di fronte a grossi volumi di importazioni a basso prezzo provenienti dalla Cina.
- (182) Una parte interessata ha sostenuto che le capacità inutilizzate disponibili in Cina riguardano unicamente le ruote di alluminio per il segmento AM e che non esistono capacità inutilizzate disponibili per le ruote del segmento OEM, in cui la domanda è in crescita. Il volume delle importazioni di ruote OEM cinesi sarebbe quindi limitato ed è improbabile che possano essere venduti volumi consistenti sul mercato dell'Unione, dove predomina il segmento OEM. La stessa parte ha inoltre contestato il modo in cui è stata calcolata la capacità inutilizzata cinese nel segmento OEM e sono stati considerati certificati i produttori cinesi.

- (183) Come spiegato al considerando 177, circa il 50 % delle esportazioni cinesi nel segmento OEM nell'Unione è stato effettuato da produttori esportatori della RPC che non hanno collaborato o non erano inclusi nel campione. Quindi numerosi produttori esportatori cinesi per cui non erano disponibili informazioni sono produttori certificati che attualmente esportano nel segmento OEM dell'Unione. In base a ciò è stato concluso che almeno una parte della capacità inutilizzata cinese sarà disponibile per l'esportazione nel segmento OEM dell'Unione già entro breve termine.
- (184) Vari produttori esportatori cinesi hanno sostenuto che il fatto che alcuni tipi di prodotto abbiano prezzi inferiori in altri mercati di esportazione non poteva essere considerato un incentivo per i produttori esportatori cinesi a (ri)orientare queste esportazioni verso il mercato dell'Unione in caso di abrogazione delle misure. Essi hanno asserito che nell'analisi della politica dei prezzi cinese la Commissione ha ingiustamente ignorato i tipi di prodotto per i quali i prezzi degli esportatori cinesi negli altri mercati di paesi terzi erano più elevati di quelli dello stesso tipo di prodotto venduto dall'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione, il che ha comportato una notevole sopravvalutazione della potenziale sottoquotazione, che in realtà era solo dello 0,45 %. Tali parti hanno affermato inoltre che gli altri mercati d'esportazione generano utili più elevati rispetto alle esportazioni nel mercato dell'Unione e che gli esportatori cinesi devono mantenere i loro rapporti commerciali sul mercato interno cinese e sugli altri mercati d'esportazione dei paesi terzi. Esse hanno anche sostenuto che gli esportatori cinesi devono essere in grado di fornire una gamma completa di prodotti ai loro acquirenti in tali mercati e che quindi non avrebbero alcun incentivo a riorientare le esportazioni di certi tipi di prodotto verso l'Unione soltanto perché i prezzi sono più elevati su questo mercato. Di conseguenza, esse affermano che in caso di scadenza delle misure non sussiste alcun rischio di un significativo aumento delle importazioni dalla Cina.
- (185) In primo luogo, l'obiettivo dell'analisi della Commissione descritto al considerando 179 era quello di stabilire le differenze tra i prezzi praticati nel mercato dell'Unione, da un lato, e quelli praticati in altri mercati di paesi terzi, dall'altro, per i tipi di prodotto corrispondenti, al fine di avere un'indicazione dei probabili livelli dei prezzi delle importazioni cinesi nel mercato dell'Unione in caso di abrogazione delle misure, e non quello di stabilire margini di sottoquotazione. Detta differenza di prezzo mostra anche che i produttori esportatori cinesi possono entrare nel mercato dell'Unione a prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione, pur restando a un livello superiore a quello dei prezzi degli altri mercati di paesi terzi. Ciò costituisce un forte incentivo per i produttori esportatori cinesi a esportare nel mercato dell'Unione, anche prendendo in considerazione, tra l'altro, l'ingente capacità inutilizzata esistente in Cina. In secondo luogo, l'asserzione che i produttori esportatori devono fornire una gamma completa di prodotti agli acquirenti di altri mercati non è stata dimostrata. Dall'inchiesta risulta, al contrario, che in genere la procedura di aggiudicazione dell'appalto avviene separatamente per ciascun tipo di prodotto e che i clienti acquistano gli stessi tipi di prodotto da diversi fornitori, il che non giustifica le affermazioni secondo cui deve essere offerta un'ampia gamma di tipi di prodotto allo stesso acquirente. Tali argomentazioni sono pertanto respinte.
- (186) Le stesse parti hanno inoltre affermato che l'esistenza di misure di difesa commerciale contro le importazioni di ruote di alluminio cinesi in Australia e in India è irrilevante e che l'adozione di misure di difesa commerciale in specifici mercati non consente di trarre conclusioni sulle pratiche di fissazione dei prezzi in altri mercati, che potrebbero essere raggiunte solo in seguito ad un'inchiesta svolta dalle autorità competenti. Tali parti hanno anche sostenuto che le misure di difesa commerciale sono istituite in base a dati relativi a un periodo dell'inchiesta ormai trascorso, mentre un riesame in previsione della scadenza dovrebbe basarsi su un'analisi previsionale. Secondo tali parti, infine, l'India e l'Australia sono solo mercati di esportazione minori per i produttori esportatori cinesi e nonostante l'istituzione di misure le esportazioni verso tali destinazioni sono rimaste stabili per una mancanza di capacità sufficienti delle rispettive industrie nazionali. Tali parti hanno quindi sostenuto che l'istituzione di misure antidumping in questi paesi non indica alcun potenziale riorientamento delle esportazioni da tali mercati verso l'Unione.
- (187) Contrariamente a quanto affermato, la Commissione non ha utilizzato l'inchiesta australiana o quella indiana per dimostrare il rischio di persistenza del dumping sul mercato dell'Unione. L'esistenza di misure di difesa commerciale su questi mercati dimostra tuttavia che il loro accesso è limitato. Per quanto riguarda le esportazioni che saranno potenzialmente riorientate verso l'Unione, l'Australia non è stata inclusa nella stima dei volumi. Per quanto concerne l'India, dato che le misure antidumping sono state istituite solo nel 2015, era troppo presto per trarre conclusioni in merito a conseguenze precise. Tuttavia, come già detto, è probabile che almeno una parte di questi quantitativi venga riorientata verso il mercato dell'Unione. L'India, inoltre, era uno dei maggiori mercati di esportazione dei produttori esportatori cinesi durante il PIR, a un livello corrispondente a quello del totale delle esportazioni cinesi verso l'Unione nello stesso periodo, e quindi non è irrilevante. L'argomentazione è pertanto respinta.
- (188) Le stesse parti hanno anche affermato che l'assenza di misure antidumping negli Stati Uniti dimostra che i produttori esportatori cinesi non applicano alcuna pratica commerciale sleale in questo mercato. Le parti in questione hanno inoltre sostenuto che l'aumento delle importazioni cinesi, come anche delle importazioni da altri

paesi terzi, verso gli USA era legato semplicemente a difficoltà di approvvigionamento dell'industria nazionale sul mercato degli Stati Uniti. Secondo tali parti, il fallimento di alcuni grandi produttori statunitensi avvenuto nel 2009 è stato causato dalla crisi finanziaria globale piuttosto che dalle importazioni cinesi. Dette parti hanno infine affermato che, anche se i maggiori costruttori di automobili degli USA hanno stabilimenti di produzione e organizzazioni acquirenti negli Stati Uniti e nell'Unione, vale a dire che gli stessi gruppi di società operano in entrambi i mercati, probabilmente non applicherebbero le stesse strategie in entrambi i mercati nei confronti delle importazioni cinesi.

- (189) In primo luogo, l'intenzione della Commissione non era quella di accertare se vi siano state o meno importazioni a prezzi non equi da parte dei produttori esportatori cinesi negli Stati Uniti. La situazione negli Stati Uniti dimostra tuttavia che, di fronte a importazioni a basso prezzo dalla Cina, gli utilizzatori hanno cambiato fornitori e l'industria nazionale sta in gran parte scomparendo dal mercato. L'inchiesta ha stabilito che in caso di scadenza delle misure il livello previsto dei prezzi delle importazioni cinesi nell'Unione sarebbe inferiore dell'8-30 % al livello attuale dei prezzi dell'industria dell'Unione. È emerso inoltre che probabilmente i prezzi delle esportazioni verso il mercato dell'Unione sarebbero soggetti a un notevole dumping. Le asserzioni che la chiusura delle imprese produttrici nazionali e la perdita di quota di mercato dell'industria statunitense non abbiano alcun rapporto con l'aumento improvviso delle importazioni cinesi e che siano invece legate alla crisi finanziaria erano infondate e quindi sono state respinte. I produttori esportatori cinesi sono infatti riusciti ad aumentare la loro quota di mercato negli USA persino in una situazione di recessione economica. Pertanto, anche se la crisi economica e finanziaria può avere avuto un influsso sulla situazione dei produttori nazionali degli Stati Uniti, l'aumento delle importazioni cinesi a basso prezzo ha aggravato la situazione in modo significativo. Anche l'affermazione secondo cui gli stessi costruttori di automobili applicano strategie di approvvigionamento diverse nell'Unione e negli Stati Uniti è stata respinta non essendo comprovata. Come spiegato al considerando 181, i maggiori produttori di automobili operano e comprano ruote per i loro stabilimenti di produzione sia negli Stati Uniti che nell'Unione e non vi è alcun motivo obiettivo per cui potrebbero applicare strategie diverse nei confronti delle importazioni cinesi in caso di abrogazione delle misure e di prezzi per gli utilizzatori allo stesso livello nei due mercati. Si ritiene pertanto che l'evoluzione del mercato statunitense dimostri la probabile evoluzione della situazione di mercato nell'Unione in caso di abrogazione delle misure.

Prezzi cinesi sul mercato dell'Unione

- (190) Come indicato al considerando 123, i prezzi delle importazioni nel mercato dell'Unione praticati dai produttori esportatori cinesi inclusi nel campione, una volta detratti i dazi antidumping, sarebbero inferiori dell'8,0 % rispetto ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione. Analizzando separatamente i segmenti AM e OEM, i risultati erano più evidenti, cioè pari al 12,4 % per il segmento AM e all'8,7 % per il segmento OEM. Per quanto riguarda i produttori esportatori non inclusi nel campione, in base ai dati di Eurostat il margine di sottoquotazione sarebbe pari al 7,5 %. Per le importazioni in regime di perfezionamento attivo, come già detto al considerando 124, il margine medio di sottoquotazione è risultato essere dello stesso ordine (7,6 %). Si ricorda tuttavia che quest'ultimo, come indicato anche al considerando 124, si basa sui prezzi medi, senza distinzione tra i diversi tipi di prodotto, e corrisponde solo a una quantità molto ridotta, cioè allo 0,6 % del consumo dell'Unione durante il PIR. Come indicato al considerando 179, la differenza tra i prezzi praticati dalla Cina negli Stati Uniti, in Giappone e in India e i prezzi dell'industria dell'Unione era invece basata sulle informazioni fornite dai produttori esportatori cinesi che hanno collaborato e i calcoli hanno tenuto conto dei diversi tipi di prodotto. Questi calcoli erano quindi più precisi e sono stati considerati un'indicazione migliore dei possibili livelli dei prezzi dei produttori esportatori cinesi prevalenti in futuro in caso di scadenza delle misure, rispetto ai calcoli dei prezzi per le importazioni in regime di perfezionamento attivo basati semplicemente su medie.

Incidenza sulla situazione dell'industria dell'Unione

- (191) In base ai fatti sopraindicati si può concludere che se le misure dovessero essere abrogate, le importazioni dalla Cina saranno probabilmente riprese in volumi considerevoli e a prezzi di dumping che potrebbero essere notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione (circa dell'8-30 %) ed eserciterebbero così una pressione al ribasso sui prezzi del mercato. È probabile che i produttori esportatori cinesi adottino la strategia di vendere sul mercato dell'Unione a un prezzo inferiore dell'8-30 % rispetto al prezzo di vendita dell'industria dell'Unione, perché ciò consentirebbe loro di acquisire quote di mercato nell'Unione, che costituisce un mercato attraente, e allo stesso tempo permetterebbe loro di vendere comunque a prezzi più elevati che negli Stati Uniti (e in altri mercati di paesi terzi).
- (192) Di conseguenza l'industria dell'Unione rischia di perdere volumi di produzione e di vendita nonché quote di mercato sul mercato dell'Unione. Questa evoluzione può avere effetti pregiudizievoli sulla situazione dell'industria dell'Unione, poiché in questo tipo di industria, con una struttura dei costi inflessibile ed elevati costi fissi, un calo dei volumi di produzione e di vendita, associato a un calo dei prezzi di vendita, avrà chiaramente un impatto

negativo sulla redditività. Ciò è avvenuto durante l'inchiesta iniziale, quando i livelli dei prezzi cinesi sono diminuiti dell'8 %, il che ha portato a un aumento dei volumi delle importazioni cinesi da 3,7 milioni a 6,1 milioni di unità (corrispondenti a un aumento dal 6,3 % al 12,4 % della quota di mercato) e ha causato un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione. All'epoca l'industria dell'Unione ha reagito con una riduzione della produzione (– 24 %), delle vendite (– 21 %) e dei prezzi (– 6 %), il che ha inciso sulla redditività, che è calata dal 3,2 % al – 5,4 %. Il calo dei prezzi cinesi nell'inchiesta iniziale corrisponde al margine di sottoquotazione constatato nel PIR per le importazioni effettuate dai produttori esportatori cinesi che hanno collaborato, una volta detratti i dazi antidumping rilevati. Dato che i livelli dei prezzi nel mercato degli USA (e in altri mercati di paesi terzi) sono notevolmente inferiori, è tuttavia probabile che in caso di abrogazione delle misure il calo dei prezzi delle importazioni cinesi sarà maggiore. In uno scenario prudenziale in cui i livelli dei prezzi delle importazioni cinesi diminuiranno del 15 %, l'incidenza sulla redditività dell'industria dell'Unione sarà probabilmente molto superiore a quella osservata nell'inchiesta iniziale e potrebbe comportare un calo di circa 16 punti percentuali.

- (193) Alcune parti interessate hanno sostenuto che il riferimento alla situazione dell'industria dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta iniziale era irrilevante, visto il notevole cambiamento delle condizioni di mercato e l'attuale necessità di importazioni per soddisfare la domanda dell'Unione. Esse hanno affermato che la domanda nell'Unione continuerà ad aumentare e a superare sempre di più la capacità dell'industria dell'Unione. I possibili effetti di un aumento delle importazioni non sarebbero quindi gli stessi che nel periodo in esame dell'inchiesta iniziale.
- (194) Dall'inchiesta è emerso infatti che la situazione del mercato dell'Unione è cambiata rispetto all'inchiesta iniziale e in particolare che il consumo ha avuto una tendenza al rialzo nel periodo in esame dell'attuale inchiesta, mentre durante l'inchiesta iniziale il consumo è diminuito. D'altra parte, l'inchiesta ha anche mostrato che l'industria dell'Unione ha aumentato e aumenterà ulteriormente la sua capacità di produzione per soddisfare la tendenza al rialzo del consumo, impedendo così che aumenti il divario tra il consumo dell'Unione e la sua capacità produttiva. Inoltre, nonostante alcune parti interessate abbiano affermato che il mercato delle ruote di alluminio è determinato dalle richieste di specifiche caratteristiche tecniche da parte degli acquirenti, l'inchiesta ha rilevato che esiste anche una forte concorrenza sul piano dei prezzi tra i fornitori del mercato. Ciò è confermato anche dal fatto che l'industria dell'Unione non sia stata in grado di beneficiare pienamente della crescita del consumo e sia riuscita solo a mantenere relativamente stabili le sue quote di mercato, con un lieve calo nel periodo in esame. Questo dimostra che anche in una situazione di crescita del consumo è errato supporre che l'industria dell'Unione possa automaticamente beneficiarne pienamente e riuscire a produrre a piena capacità. Nell'inchiesta iniziale sono arrivate sul mercato dell'Unione importazioni in dumping a basso prezzo che hanno acquisito le quote di mercato dell'industria dell'Unione. In considerazione dei probabili margini di sottoquotazione rilevati (tra l'8 % e il 30 %) e delle ingenti capacità inutilizzate della Cina, si può presumere che molto probabilmente le importazioni a basso prezzo si assicureranno la quota di mercato e gli acquirenti dell'industria dell'Unione nonostante la crescita del consumo. Il riferimento all'inchiesta iniziale costituisce quindi un parametro valido e le argomentazioni delle parti a tale riguardo sono state respinte.
- (195) Di conseguenza, nel probabile scenario che considerevoli volumi di importazioni cinesi in dumping a basso prezzo arrivino sul mercato dell'Unione in caso di abrogazione delle misure, è ragionevole supporre che l'industria dell'Unione reagirà in modo simile a quello osservato nell'inchiesta iniziale, cioè con effetti sui volumi e sui prezzi. In base ai fatti stabiliti nella presente inchiesta, si può effettivamente concludere che il probabile calo dei prezzi (compreso tra l'8 % e il 30 %), l'aumento dei costi di produzione (dovuto alla riduzione dei volumi di produzione) e la diminuzione dei volumi di vendita (in quanto i cinesi acquisiranno quote di mercato) faranno sì che la redditività giunga a un punto di pareggio o a un livello negativo e in ogni caso al di sotto del profitto di riferimento dell'inchiesta iniziale (3,2 %).
- (196) Un'altra considerazione si basa sul calcolo di un prezzo non pregiudizievole dell'industria dell'Unione sulla base del suo costo medio di produzione durante il PIR e del suddetto profitto di riferimento dell'inchiesta iniziale, nello scenario prudenziale che sia ancora un livello di profitto ragionevole. A tale riguardo l'industria dell'Unione ha però sostenuto che un livello di profitto del 3,2 % non garantirebbe la sopravvivenza a lungo termine dell'industria ed ha affermato che un profitto ragionevole avrebbe piuttosto un livello del 10 % in quest'industria ad alta intensità di capitale. Sulla base di un profitto di riferimento del 3,2 %, il prezzo non pregiudizievole calcolato è stato in media di 48,26 EUR/unità. Si ricorda che probabilmente, in assenza di dazi, i produttori esportatori cinesi saranno in grado di vendere nell'Unione a prezzi inferiori a quelli dell'industria dell'Unione almeno dell'8 %, se non addirittura del 30 %. Anche se i prezzi delle importazioni cinesi dovessero diminuire solo dell'8 %, l'industria dell'Unione dovrebbe ridurre i suoi prezzi di vendita a un livello inferiore al prezzo non pregiudizievole sopra indicato per sostenere la concorrenza dei prezzi delle importazioni, il che conferma il livello pregiudizievole dei probabili prezzi delle importazioni. La situazione sarebbe ancora più grave se i prezzi delle importazioni dovessero diminuire ancora di più, il che è molto probabile, come dimostra l'analisi menzionata sopra riguardante i prezzi cinesi sui mercati dei paesi terzi.

- (197) Di conseguenza gli investimenti dell'industria dell'Unione rischiano di diminuire, con ripercussioni non solo sulla capacità produttiva ma anche sullo sviluppo tecnologico dell'industria dell'Unione. Ciò potrebbe condurre alla chiusura di stabilimenti e alla perdita di posti di lavoro nell'Unione. Va notato che questa situazione potrebbe essere aggravata dal fatto che, come indicato al considerando 162, l'industria dell'Unione ha investito nell'aumento delle capacità già durante il periodo in esame. Qualsiasi perdita di volume di produzione e di vendita con una maggiore capacità installata avrà un effetto ancora più deleterio sulla situazione economica dell'industria dell'Unione.
- (198) Secondo le parti interessate, dato che in caso di abrogazione delle misure il mercato dell'Unione non sarebbe abbastanza attraente perché i produttori esportatori cinesi riorientino le loro esportazioni da altri mercati di paesi terzi verso il mercato dell'Unione, l'industria dell'Unione manterrà i suoi volumi di vendita e le sue quote di mercato anche in assenza di misure. In base a ciò, tali parti hanno contestato l'effetto descritto dell'aumento delle importazioni cinesi sulla situazione dell'industria dell'Unione, in particolare per quanto riguarda gli investimenti e la perdita di posti di lavoro. Esse hanno sostenuto che l'industria dell'Unione manterrà i suoi volumi di vendita e i livelli di profitto, considerando i suoi presunti vincoli di capacità.
- (199) Tale argomentazione si basava sull'asserzione che i produttori esportatori cinesi realizzano profitti più elevati su altri mercati di paesi terzi ed hanno un interesse economico a mantenere i loro clienti in questi mercati. Queste asserzioni non sono state né comprovate né confermate dall'inchiesta. Contrariamente a quanto affermato, i risultati dell'inchiesta hanno dimostrato chiaramente che in assenza di misure le importazioni dalla Cina potrebbero riprendere, come descritto più dettagliatamente nei considerando da 75 a 96. È probabile che queste importazioni saranno effettuate a prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione e che acquisiscano considerevoli volumi di vendita dell'industria dell'Unione, come spiegato ulteriormente nei considerando da 200 a 242. Sulla base di questi fatti, le asserzioni delle parti interessate a tale riguardo sono state respinte.
- (200) Analizzando il rischio di reiterazione del pregiudizio in relazione ai segmenti OEM e AM separatamente, vista la crescente tendenza dei produttori esportatori cinesi verso il segmento OEM, la situazione non cambia in modo sostanziale. Si prevede che la tendenza del mercato verso il segmento OEM continuerà in futuro. Per questo motivo si prevede anche che la crescente tendenza delle importazioni cinesi verso il segmento OEM continuerà e quindi la maggiore pressione esercitata sui prezzi dalle importazioni cinesi sarà sentita anche in questo segmento. Ciò avrà probabilmente ripercussioni considerevoli sulla redditività dell'industria dell'Unione e sulla sua situazione generale, come descritto nei considerando da 191 a 197.
- (201) Varie parti interessate hanno sostenuto che non vi è alcun rischio di un riorientamento delle esportazioni cinesi verso l'Unione, dato il previsto aumento della domanda di ruote di alluminio, sia in Cina che a livello mondiale. Tali parti hanno affermato che nel mercato interno cinese la domanda aumenterà, secondo le stime, di 14 milioni di unità tra il 2016 e il 2020 e che la domanda mondiale aumenterà di 23 milioni di unità. In base a ciò è stato sostenuto che questi mercati potrebbero assorbire la capacità inutilizzata cinese.
- (202) Tali argomentazioni erano basate sulla supposizione che la capacità mondiale e cinese restino costanti. Tuttavia, vi sono indicazioni che gli operatori della Cina e di altri mercati di paesi terzi hanno aumentato le loro capacità di produzione per soddisfare la crescente domanda. Come spiegato nel considerando 89, i quattro gruppi inclusi nel campione hanno aumentato la loro capacità complessiva di circa 16 milioni di unità durante il periodo in esame. Come indicato nei considerando da 75 a 82, inoltre, l'inchiesta ha rivelato che il mercato dell'Unione è attraente per le esportazioni cinesi in termini di prezzi al confronto con gli altri grandi mercati d'esportazione cinesi. Ciò vale anche per il mercato interno cinese, dove i prezzi sono in media notevolmente inferiori a quelli dell'Unione. In base a ciò, gli esportatori cinesi avranno un forte incentivo a (ri)orientare le loro esportazioni da altri mercati di esportazione o dal loro mercato nazionale verso l'Unione. Come già detto al considerando 78, inoltre, l'India, uno dei maggiori mercati di esportazione cinesi, ha istituito dazi antidumping nel maggio 2015 e quindi in caso di scadenza delle misure un riorientamento delle esportazioni verso l'Unione è molto probabile. Anche in Australia sono in vigore dazi antidumping e compensativi nei confronti della Cina.
- (203) In ogni caso le attuali ingenti capacità inutilizzate della Cina, come indicato al considerando 74, sono largamente superiori all'aumento stimato della domanda mondiale. In base a ciò tali argomentazioni sono state respinte.
- (204) Le stesse parti hanno inoltre affermato che le importazioni cinesi non erano inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione. Esse hanno anche affermato che i prezzi cinesi delle ruote di alluminio sono più elevati negli altri mercati di esportazione che nell'Unione e perciò il mercato dell'Unione non è attraente per le esportazioni cinesi.

- (205) Come indicato al considerando 123, prendendo in considerazione i prezzi all'importazione dei produttori esportatori cinesi inclusi nel campione senza dazi antidumping, i margini di sottoquotazione sono risultati essere in media dell'8,0 %. Il margine di sottoquotazione medio rilevato per i produttori esportatori cinesi non inclusi nel campione in base ai dati di Eurostat era pari al 7,5 %. Come spiegato anche nei considerando da 75 a 92 e 202, l'inchiesta ha stabilito che il mercato dell'Unione è attraente per gli esportatori cinesi. Pertanto l'argomentazione è stata respinta.
- (206) Alcune parti hanno sostenuto che le importazioni cinesi del prodotto in esame sono state effettuate solo in quantità limitate durante il PIR e che la loro presenza sul mercato dell'Unione era limitata. In base a ciò tali parti hanno contestato la conclusione della Commissione secondo cui i produttori esportatori cinesi avevano mantenuto la loro clientela nel segmento OEM sin dall'inchiesta iniziale. Esse hanno sottolineato infine che nel segmento AM e nel complesso i produttori esportatori cinesi hanno perso volumi di vendita e quote di mercato.
- (207) Tali affermazioni non sono di per sé in contraddizione con le conclusioni della Commissione relative ai volumi di mercato. Va notato che queste parti interessate non hanno negato che, come accertato nell'inchiesta, vi sia stato un aumento delle vendite nel segmento OEM sin dal PI dell'inchiesta iniziale. Vista questa tendenza, le parti interessate non hanno fornito alcuna spiegazione ragionevole o elemento di prova a sostegno dell'affermazione che i produttori esportatori cinesi hanno perso la loro clientela OEM dal PI dell'inchiesta iniziale. La situazione dell'industria dell'Unione durante il PIR è descritta nei considerando da 132 a 169. Dato che è stato concluso che l'industria dell'Unione non ha subito un pregiudizio notevole durante il PIR, l'argomentazione che le importazioni cinesi non hanno esercitato alcuna pressione sul mercato dell'Unione è obsoleta. Il probabile sviluppo delle importazioni cinesi nell'Unione in caso di scadenza delle misure è stato analizzato nei considerando da 54 a 96 e il probabile impatto di tali importazioni nei considerando da 191 a 200. Le parti interessate non hanno fornito alcun elemento specifico riguardante la loro argomentazione generale e in particolare la parte o le parti dell'analisi della Commissione con cui non sono d'accordo. Tali argomentazioni sono pertanto respinte. Infine, per quanto riguarda l'asserzione secondo cui la domanda prevista di ruote di alluminio è superiore alla capacità dell'industria dell'Unione, va notato che le misure non hanno l'obiettivo di garantire all'industria dell'Unione una quota di mercato del 100 % o di impedire in qualsiasi modo le importazioni. Anche questa affermazione è stata pertanto respinta.
- (208) Le stesse parti hanno affermato che, a causa del divario tra la capacità produttiva dell'industria dell'Unione e la domanda sul mercato dell'Unione, qualsiasi aumento delle importazioni cinesi sarebbe in concorrenza soprattutto con le altre fonti di importazione, in particolare con la Turchia, specialmente perché i produttori dell'Unione hanno iniziato a orientarsi sempre più verso prodotti tecnologicamente avanzati, che non sarebbero prodotti in Cina e negli altri paesi terzi.
- (209) Tale affermazione non è stata comprovata. Al contrario, l'inchiesta ha rivelato che i produttori cinesi e i produttori dei paesi terzi producono anch'essi prodotti tecnologicamente avanzati. Come indicato nei considerando 130 e 150, inoltre, il prezzo medio delle importazioni dalla Turchia era inferiore ai prezzi dell'industria dell'Unione e quindi gli acquirenti dell'industria dell'Unione avranno un incentivo maggiore a ricorrere ai fornitori cinesi rispetto agli acquirenti dei fornitori turchi. L'argomentazione è pertanto respinta.
- (210) Le stesse parti hanno anche sostenuto che i prezzi delle importazioni cinesi in Germania (considerato il maggior mercato di ruote di alluminio dell'Unione) erano più elevati dei prezzi delle importazioni dalla Turchia e che i prezzi cinesi erano più elevati dei prezzi di vendita di vari Stati membri dell'Unione, in base ai dati di Eurostat. Sono state fornite informazioni sui prezzi per il PIR, il 2015 e per il primo trimestre del 2016. In base a ciò le parti hanno sostenuto che le importazioni cinesi non hanno esercitato alcuna pressione sui prezzi dell'industria dell'Unione. Esse hanno anche affermato che i margini di sottoquotazione delle importazioni cinesi mostravano un andamento decrescente e quindi si poteva concludere che nel 2016 non vi sarebbero state né sottoquotazione né vendite sottocosto, anche detraendo i dazi antidumping dai prezzi di vendita.
- (211) In primo luogo, conformemente agli articoli 3 e 4, paragrafo 1, del regolamento di base, l'analisi dei prezzi di vendita dell'industria dell'Unione, della situazione di pregiudizio e del rischio di reiterazione del pregiudizio si basa sulla valutazione del mercato dell'Unione nel suo insieme e dell'industria dell'Unione nel suo complesso. I prezzi di vendita in alcune regioni dell'Unione non possono quindi essere presi in considerazione separatamente. Le parti interessate non hanno sostenuto o dimostrato che le condizioni fissate all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del regolamento di base sono state soddisfatte.
- (212) In secondo luogo, questa argomentazione è stata comunque basata su un confronto di prezzi medi/kg, senza prendere in considerazione le differenze tra tipi di prodotto. Come spiegato nel considerando 123, l'analisi basata su dati completi e verificati forniti dai produttori esportatori inclusi nel campione e dai produttori dell'Unione ha rivelato in effetti un margine di sottoquotazione medio dell'8,0 %.

- (213) In terzo luogo, l'affermazione che i margini di sottoquotazione e di vendita sottocosto sarebbero stati negativi nel 2016 si basava su semplici supposizioni, non sostenute da alcun elemento di prova. Tali argomentazioni sono pertanto respinte.
- (214) Le stesse parti hanno affermato inoltre che la soppressione delle misure antidumping non comporterà una pressione sui prezzi dannosa, in quanto qualsiasi mancata redditività dell'industria dell'Unione è dovuta all'elevato livello dei suoi costi, senza correlazione con i costi delle materie prime. Esse hanno anche sostenuto che razionalizzando i costi di produzione, l'industria dell'Unione sarebbe in grado di mantenere un margine di profitto superiore al profitto di riferimento. Tali parti hanno inoltre affermato che gli aumenti dei prezzi e dei costi di produzione non possono essere legati allo sviluppo tecnologico delle ruote di alluminio e in particolare alla produzione di ruote più grandi e delle cosiddette «bright wheels».
- (215) In primo luogo, come spiegato nei considerando 151 e 153, l'inchiesta ha rivelato che l'aumento dei prezzi di vendita e dei costi di produzione dell'industria dell'Unione era legato principalmente al forte incremento della quota detenuta dalle ruote più grandi e dalle cosiddette «bright wheels». Questa conclusione si basa su informazioni verificate dei produttori dell'Unione inclusi nel campione. Le parti in questione non hanno fornito alcun elemento di prova che contraddica o metta in dubbio i dati verificati. Le argomentazioni a tale riguardo sono quindi respinte. In secondo luogo, l'affermazione secondo cui razionalizzando i suoi costi di produzione, l'industria dell'Unione sarebbe in grado di mantenere un margine di profitto superiore al profitto di riferimento era una semplice supposizione non suffragata da alcun elemento di prova. L'inchiesta ha rivelato che l'industria dell'Unione era efficiente, come dimostra il fatto che nonostante le maggiori dimensioni e la complessità delle ruote di alluminio, la produttività nominale dell'industria dell'Unione è rimasta stabile nel corso del periodo in esame, come illustrato nella tabella 10. Tali argomentazioni sono quindi respinte.
- (216) Le stesse parti hanno inoltre affermato che nel mercato delle ruote più grandi e delle cosiddette «bright wheels» i produttori di ruote di alluminio cinesi sono meno competitivi dell'industria dell'Unione, per il fatto che devono ancora investire in specifici macchinari e attrezzature per produrre questi tipi di ruote in grandi quantità. Tali parti hanno quindi sostenuto che la soppressione delle misure antidumping non inciderebbe sulla redditività dei produttori dell'Unione per questi specifici prodotti tecnologicamente più avanzati.
- (217) In primo luogo, l'inchiesta ha rivelato che i produttori esportatori cinesi hanno prodotto ruote più grandi e le cosiddette «bright wheels» già durante il PIR. In secondo luogo, l'inchiesta ha mostrato che malgrado l'aumento generale delle vendite di tali ruote, esse costituiscono solo una parte minore dei volumi di produzione dell'industria dell'Unione. Infine, le probabili ripercussioni delle importazioni cinesi sulla situazione dell'industria dell'Unione non possono essere esaminate in base al tipo di prodotto, perché tale analisi non rifletterebbe in modo accurato la situazione dell'industria dell'Unione in relazione al prodotto simile. In effetti non è necessario dimostrare il pregiudizio per ogni singolo tipo di prodotto. Tali argomentazioni sono pertanto respinte.
- (218) Le stesse parti hanno inoltre affermato che anche in assenza di misure antidumping i produttori esportatori cinesi fisserebbero i loro prezzi all'esportazione in base ai prezzi che possono essere assorbiti dal mercato. Tali parti hanno affermato che quindi questi prezzi avrebbero probabilmente solo un impatto limitato o irrilevante sulla redditività dell'industria dell'Unione.
- (219) Tale affermazione non è stata comprovata e non ha preso in considerazione le conclusioni della Commissione sulla possibile evoluzione dei prezzi dei produttori esportatori cinesi in caso di scadenza delle misure, come indicato nei considerando 190 e 191. L'inchiesta ha dimostrato che in caso di abrogazione delle misure il livello dei prezzi sarebbe probabilmente inferiore dell'8-30 % ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione. Le affermazioni a tale riguardo sono pertanto respinte.
- (220) Le stesse parti hanno affermato che le misure antidumping conferiscono un ingiusto vantaggio competitivo all'industria dell'Unione, che presumibilmente ha affidato la produzione di prodotti di valore inferiore a stabilimenti situati oltremare, il che non è in linea con gli obiettivi delle misure antidumping.
- (221) Come spiegato al considerando 258, l'inchiesta ha rivelato che i produttori dell'Unione hanno importato solo volumi trascurabili di ruote di alluminio e non tutte queste importazioni provenivano necessariamente da stabilimenti collegati. In base a ciò non ha potuto essere dimostrato che l'industria dell'Unione godeva di un ingiusto vantaggio competitivo in relazione agli stabilimenti d'oltremare e pertanto questa argomentazione è respinta.

- (222) Le stesse parti hanno inoltre affermato che è improbabile che l'abrogazione delle misure comporti la reiterazione del pregiudizio, poiché l'aumento della quota di mercato e il livello più basso dei prezzi delle importazioni turche rispetto ai prezzi di vendita dei produttori dell'Unione non hanno avuto tale effetto sull'industria dell'Unione.
- (223) Va notato che il prezzo medio delle importazioni dalla Turchia, come indicato nella tabella 6, era di 48,50 EUR durante il PIR, un prezzo superiore a quello non pregiudizievole di 48,25 EUR menzionato nel considerando 196. Come spiegato nello stesso considerando, inoltre, è probabile che in assenza di dazi i produttori esportatori cinesi saranno in grado di vendere nell'Unione a prezzi inferiori almeno dell'8 %, se non addirittura del 30 %, rispetto a quelli dell'industria dell'Unione, cioè a livelli dei prezzi pregiudizievoli notevolmente inferiori ai livelli attuali dei prezzi delle importazioni dalla Turchia. Di conseguenza qualsiasi effetto delle importazioni turche sulla situazione dell'industria dell'Unione non può essere considerato un indicatore significativo del probabile effetto delle importazioni cinesi in caso di abrogazione delle misure e quindi l'argomentazione è respinta.
- (224) Le stesse parti hanno affermato che in base ai prezzi medi delle importazioni cinesi durante il PIR (detrando i dazi antidumping e aggiungendo i costi successivi all'importazione), non vi è stata alcuna sottoquotazione dei prezzi da parte delle importazioni cinesi, il che indica che anche in caso di soppressione delle misure tali importazioni non verranno effettuate a livelli di prezzo pregiudizievoli.
- (225) Questa affermazione si basava su un'analisi errata. In primo luogo, queste parti interessate non hanno giustificato del livello dei costi successivi all'importazione utilizzato nel loro calcolo (5,7 %) e non hanno presentato alcun elemento di prova a tale riguardo. In secondo luogo, questa affermazione si basa su un confronto di prezzi medi senza prendere in considerazione i diversi tipi di prodotto. Come spiegato nel considerando 123, i prezzi all'importazione, confrontati in base al tipo di prodotto, dei produttori esportatori cinesi inclusi nel campione, dopo aver detratto i dazi antidumping risultano in media inferiori dell'8,0 % rispetto ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione. L'argomentazione è pertanto respinta.
- (226) Un'altra parte interessata ha sostenuto che è improbabile che l'abrogazione del dazio antidumping determini una reiterazione del pregiudizio, supponendo che le vendite sul mercato dell'Unione siano effettuate principalmente nel segmento OEM, in cui la domanda dipende dalla capacità dei fornitori di soddisfare le richieste specifiche dei costruttori di automobili piuttosto che dal prezzo. Secondo tale parte, in questo segmento non esiste alcun eccesso di capacità dei produttori esportatori cinesi. Essa ha affermato che i costruttori di automobili dell'UE, nel selezionare i fornitori, hanno richieste specifiche per quanto riguarda le caratteristiche tecniche, la qualità, la coerenza, l'affidabilità e la prossimità. Essa ha sostenuto che per questo motivo le capacità in eccesso del mercato cinese non potevano semplicemente essere spedite a basso prezzo nell'Unione in caso di scadenza delle misure.
- (227) Altre parti hanno espresso obiezioni simili, sostenendo che l'industria dell'Unione sarebbe stata in grado di mantenere una quota di mercato sostanziale essendo considerata un fornitore di prodotti di qualità tecnologicamente avanzati, come le ruote «bright wheels». Secondo tali parti l'industria dell'Unione continuerà a essere preferita alle importazioni dai paesi terzi, in particolare nel segmento OEM di alta gamma.
- (228) L'inchiesta ha rivelato che vari esportatori cinesi stanno già producendo anche ruote grandi e «bright wheels», conformi a norme simili a quelle dei produttori dell'Unione per quanto riguarda le caratteristiche, la qualità, la coerenza e l'affidabilità, e che sono stati certificati dai loro acquirenti OEM nell'Unione. I produttori esportatori cinesi, compresi quelli non inclusi nel campione o che non hanno collaborato, riforniscono già i costruttori di automobili sia negli stabilimenti dell'Unione che in Cina. Quindi la prossimità non costituisce un impedimento neppure dal punto di vista della certificazione, dell'offerta o della tecnologia. D'altra parte, per quanto riguarda i termini di consegna, la questione della prossimità potrebbe essere risolta facilmente con soluzioni logistiche come il deposito in magazzini e quindi non costituisce un fattore decisivo che impedirebbe alle importazioni cinesi di aumentare causando una reiterazione del pregiudizio. L'argomentazione è pertanto respinta.
- (229) La stessa parte ha inoltre affermato che in Cina non vi sono capacità disponibili nel segmento OEM e che le capacità inutilizzate cinesi si riferivano solo alle ruote di alluminio destinate al segmento AM. Questa affermazione non era però comprovata. Al contrario, dall'inchiesta è emerso che i produttori di ruote di alluminio che producevano per i due segmenti OEM e AM usavano gli stessi impianti di produzione e potevano quindi impiegare le loro capacità inutilizzate in entrambi i segmenti. In effetti, ciò è dimostrato anche dal fatto che, come spiegato nel considerando 113, i produttori esportatori cinesi sono passati dal segmento AM al segmento OEM tra il PI dell'inchiesta iniziale e il PIR. Questa argomentazione è quindi respinta.

- (230) Un produttore esportatore cinese ha affermato che le caratteristiche tecniche delle ruote di alluminio prodotte dall'industria dell'Unione sono diverse da quelle delle ruote prodotte e vendute dagli esportatori cinesi. Questo garantisce all'industria dell'Unione grossi contratti con gli acquirenti dell'Unione, indipendentemente dalla possibilità che le misure siano abrogate o meno. Tale parte ha inoltre sostenuto che a causa dei contratti a lungo termine dei produttori dell'Unione con gli utilizzatori OEM è improbabile che in un prossimo futuro l'industria dell'Unione perda volumi di vendita e quote di mercato per via delle importazioni dalla Cina e quindi non vi sarà alcun aumento improvviso di tali importazioni in caso di scadenza delle misure.
- (231) L'inchiesta ha rivelato che non esistono differenze sostanziali o che vi sono solo differenze minime tra le ruote di alluminio provenienti dalle diverse fonti, tra cui la Cina, e che le ruote di alluminio di qualsiasi provenienza sono fondamentalmente intercambiabili. Non è inconsueto che le ruote di alluminio siano acquistate da varie fonti e l'inchiesta ha dimostrato che gli stessi acquirenti si riforniscono sia dall'industria dell'Unione che dai produttori esportatori cinesi.
- (232) Per quanto riguarda l'affermazione che i contratti a lungo termine dell'industria dell'Unione impediscono un improvviso aumento delle importazioni cinesi, l'inchiesta ha rivelato che in generale i contratti tra i produttori dell'Unione e i relativi utilizzatori non contengono impegni vincolanti sui quantitativi a lungo termine. Perciò i contratti esistenti non sono, in quanto tali, una garanzia del mantenimento dei volumi di vendita, come sostenuto.
- (233) Le argomentazioni della parte a tale riguardo sono state quindi respinte.
- (234) Un'altra parte ha affermato che lo spostamento della domanda verso il segmento OEM ha messo l'industria dell'Unione in una posizione dominante e che ora i vincoli di capacità dell'industria dell'Unione daranno luogo a una notevole carenza di approvvigionamento sul mercato dell'Unione. Secondo tale parte, questa situazione è destinata a continuare anche nel prossimo decennio. Detta parte ha inoltre sostenuto, assieme ad altre parti, che l'industria dell'Unione stessa ha ammesso che i suoi libri ordini sono già completi fino al 2019-2022, affermando che i contratti per i prossimi cinque anni sono già stati conclusi, e quindi il pieno utilizzo della capacità e i prezzi remunerativi saranno garantiti almeno fino al 2022. Secondo tali parti, lo spostamento verso il segmento OEM ha anche consentito all'industria dell'Unione di passare da una perdita del 5 % nel 2009 a un utile del 10 % nel PIR. In base a ciò, queste parti hanno sostenuto che la scadenza del dazio antidumping non rischia di portare a una reiterazione del pregiudizio.
- (235) La suddetta affermazione si basava su una lettura inaccurata di una comunicazione dell'industria dell'Unione, nella quale spiega che i libri ordini comprendono forniture per il periodo 2019-2022. Ciò non significa tuttavia che questi libri ordini siano completi né che i contratti per i prossimi cinque anni siano già stati conclusi, ma solo che i libri ordini comprendono forniture dal 2019 fino al 2022. Pertanto, come spiegato al considerando 232, i contratti tra i produttori dell'Unione e i relativi acquirenti non contengono impegni vincolanti sui quantitativi a lungo termine. Inoltre, i prezzi sono soggetti a revisioni periodiche anche nei contratti in corso. L'asserzione che è stato raggiunto il pieno utilizzo della capacità e che sono garantiti prezzi remunerativi almeno fino al 2022 è quindi infondata ed è respinta. Anche l'affermazione secondo cui l'aumento della redditività dell'industria dell'Unione è dovuto allo spostamento verso il segmento OEM era errata. Come spiegato al considerando 143, il segmento OEM era il segmento principale dell'industria dell'Unione già nel PI dell'inchiesta iniziale in cui, come indicato al considerando 106 del regolamento di esecuzione (UE) n. 964/2010, l'Unione ha subito perdite considerevoli anche nel segmento OEM. L'argomentazione è pertanto respinta.
- (236) Una parte interessata ha affermato inoltre che i produttori esportatori cinesi del segmento OEM dispongono di capacità produttive quasi pienamente utilizzate e quindi è improbabile che le vendite nell'Unione aumentino in modo considerevole in caso di scadenza delle misure antidumping. Tale parte ha inoltre sostenuto che, in generale, a causa della crescita del consumo nell'Unione, anche un aumento delle importazioni dalla Cina non provocherebbe alcun pregiudizio notevole per l'industria dell'Unione, in particolare perché la capacità di produzione dell'industria dell'Unione non è in grado di soddisfare la domanda dell'Unione.
- (237) Le stime sulle capacità cinesi fornite da tale parte a sostegno delle proprie affermazioni non corrispondevano tuttavia alle conclusioni dell'attuale inchiesta, come spiegato nei considerando da 55 a 74. Le affermazioni secondo cui in Cina non esiste una considerevole capacità inutilizzata e secondo cui l'evoluzione del consumo dell'Unione attenuerà il pregiudizio in caso di abrogazione delle misure, sono pertanto respinte.
- (238) La stessa parte ha anche affermato che la produzione cinese di automobili è destinata ad aumentare tra il 2015 e il 2020, in conformità al tredicesimo piano quinquennale, passando da 24,5 milioni a 30 milioni di unità nel

corso di detto periodo. Tale parte ha sostenuto che questo aumento della produzione di automobili comporterà una crescita correlata della domanda cinese di ruote di alluminio e che i produttori cinesi aumenteranno perciò le vendite sul mercato interno piuttosto di riorientare le loro esportazioni verso l'Unione in caso di scadenza delle misure.

- (239) Come spiegato nei considerando da 89 a 91 e sebbene vi sia effettivamente uno stretto legame tra il mercato delle automobili e quello delle ruote di alluminio, è improbabile che la crescita della domanda di ruote di alluminio sul mercato interno cinese possa assorbire le capacità inutilizzate disponibili in Cina, anche in considerazione delle notevoli differenze di prezzo tra il mercato interno cinese e il mercato dell'Unione. L'argomentazione è stata quindi respinta.
- (240) Alcune parti hanno sostenuto che non vi è alcun rischio di reiterazione del pregiudizio perché l'industria dell'Unione trarrebbe beneficio dalla crescita del consumo di ruote di alluminio a livello mondiale e nell'Unione, indipendentemente da un aumento delle importazioni cinesi nell'Unione. È stato affermato inoltre che l'incremento previsto del consumo consentirebbe ai produttori esportatori cinesi di aumentare le esportazioni nel mercato dell'Unione senza esercitare alcuna pressione sui prezzi.
- (241) L'inchiesta ha rivelato che volumi considerevoli di esportazioni cinesi potrebbero essere riorientati verso l'Unione vista la sua attrattiva (considerando da 75 a 88). Inoltre in Cina vi sono ingenti capacità inutilizzate che potrebbero anch'esse essere dirette verso il mercato dell'Unione. I produttori esportatori cinesi saranno perciò in grado di sfruttare la crescita del consumo, nonché di ottenere i volumi di vendita dei produttori dell'Unione. Di conseguenza anche in uno scenario di consumo crescente è molto probabile che le esportazioni cinesi acquisiscano volumi di vendita e quote di mercato a scapito dell'industria dell'Unione. Per quanto riguarda i prezzi, inoltre, è probabile che saranno inferiori dell'8-30 % rispetto ai prezzi dell'industria dell'Unione, come spiegato al considerando 191 e con gli effetti descritti al considerando 192, il che comporta il rischio di reiterazione di un notevole pregiudizio ai danni dell'industria dell'Unione. L'argomentazione è pertanto respinta.
- (242) In considerazione di quanto precede, la Commissione ha concluso che l'abrogazione delle misure comporterebbe molto probabilmente una reiterazione del pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

G. INTERESSE DELL'UNIONE

1. Osservazioni preliminari

- (243) A norma dell'articolo 21 del regolamento di base, la Commissione ha esaminato se il mantenimento delle misure in vigore nei confronti della RPC sia contrario all'interesse generale dell'Unione. La determinazione dell'interesse dell'Unione si è basata sulla valutazione di tutti i diversi interessi coinvolti, compresi quelli dell'industria dell'Unione, degli importatori, degli utilizzatori e dei fornitori dell'industria dell'Unione (industria a monte).

2. Interesse dell'industria dell'Unione

- (244) Dall'inchiesta è emerso che durante il PIR l'industria dell'Unione si è ripresa dal pregiudizio causato dalle importazioni in dumping dalla Cina. In caso di abrogazione delle misure nei confronti della Cina, sussiste tuttavia il rischio di una reiterazione del pregiudizio, poiché l'industria dell'Unione sarebbe esposta alle importazioni in dumping dalla Cina che potrebbero avere volumi significativi ed esercitare una notevole pressione sui prezzi. Di conseguenza la situazione economica dell'industria dell'Unione potrebbe deteriorarsi fortemente per i motivi descritti sopra. Il mantenimento delle misure creerebbe invece certezza nel mercato e consentirebbe all'industria dell'Unione di mantenere la propria situazione economica positiva e di continuare i piani di investimento per aumentare le sue capacità di produzione, al fine di soddisfare la domanda crescente e i requisiti tecnici in evoluzione delle ruote di alluminio.
- (245) In base a ciò è stato concluso che il mantenimento delle misure antidumping in vigore sarebbe nell'interesse dell'industria dell'Unione.

3. Interesse degli importatori

- (246) Nella fase di apertura sono stati contattati 80 importatori/utilizzatori noti. Undici società hanno risposto al modulo di campionamento, sei delle quali importavano ruote di alluminio dalla Cina.

- (247) L'inchiesta ha rivelato che tre di queste sei società erano costruttori di automobili che utilizzavano ruote di alluminio nella produzione dei veicoli e quindi sono state considerate utilizzatori, la cui situazione è analizzata nei considerando da 250 a 268. Le importazioni degli altri tre importatori indipendenti costituivano meno del 2 % del volume totale delle importazioni dalla Cina durante il PIR.
- (248) Solo una delle risposte al questionario fornite da questi tre importatori indipendenti era abbastanza completa per poter essere utilizzata nell'analisi. Tale importatore si riforniva di ruote di alluminio anche da fornitori di altri mercati di paesi terzi e la quota del fatturato del prodotto in esame nella sua attività complessiva era solo parziale. In base a ciò si può affermare che i dazi non hanno avuto un impatto significativo sull'attività complessiva di questo importatore connessa alle ruote di alluminio. L'attività legata alle ruote di alluminio era infatti redditizia.
- (249) Non vi sono pertanto elementi che indichino che il mantenimento delle misure avrebbe un'incidenza negativa sugli importatori maggiori dell'impatto positivo delle misure sull'industria dell'Unione.

4. Interesse degli utilizzatori

- (250) Sono stati inviati questionari a circa 70 utilizzatori noti. Sette costruttori di automobili si sono manifestati fornendo una risposta al questionario. Ha collaborato anche una associazione che rappresenta gli utilizzatori e gli importatori di ruote di alluminio vendute nel segmento OEM. All'inchiesta non ha collaborato nessun altro utilizzatore.
- (251) Le importazioni degli utilizzatori che hanno collaborato rappresentavano il 50,4 % delle importazioni totali dalla RPC nell'Unione.
- (252) L'inchiesta ha rivelato che in generale i costruttori di automobili dipendono dalle forniture cinesi soltanto in misura limitata e che la maggior parte delle ruote di alluminio utilizzate è stata acquistata presso l'industria dell'Unione. Alcuni utilizzatori che hanno collaborato non hanno importato nulla dalla Cina, alcuni hanno importato meno del 5 % del loro fabbisogno dalla Cina, mentre altri importano fino al 10 % del loro fabbisogno dalla Cina. L'inchiesta ha inoltre rivelato che alcuni utilizzatori hanno beneficiato del regime di perfezionamento attivo per le importazioni dalla Cina, anche se in misura limitata, poiché hanno rivenduto il prodotto finale nei mercati di esportazione.
- (253) Tutti gli utilizzatori che hanno collaborato si sono opposti alle misure, sostenendo di avere interesse a diverse fonti di approvvigionamento. Questi utilizzatori hanno affermato che le misure li renderebbero dipendenti da un numero limitato di produttori dell'Unione. L'inchiesta ha tuttavia rivelato l'esistenza di importazioni da altri paesi terzi, in particolare dalla Turchia, che sono aumentate nel periodo in esame. I volumi totali delle importazioni da altri paesi terzi verso l'Unione sono aumentati del 35 % nel periodo in esame, cioè più rapidamente della crescita del consumo nell'Unione.
- (254) Alla luce di queste constatazioni, l'argomentazione relativa alla mancanza di un approvvigionamento diversificato è respinta.
- (255) I costruttori di automobili europei hanno sostenuto che il mantenimento delle misure sarebbe contrario all'interesse dell'Unione perché le misure antidumping hanno influito negativamente sulla competitività dei costruttori di automobili nell'Unione. Secondo tali parti l'industria dell'Unione non dispone di una capacità produttiva sufficiente per soddisfare la domanda nell'Unione.
- (256) Una parte interessata ha sostenuto inoltre che l'industria dell'Unione importa ruote di alluminio dalla Cina e da altri paesi terzi per soddisfare la crescente domanda dei suoi acquirenti che non può essere soddisfatta tramite la capacità produttiva dell'industria dell'Unione.
- (257) Come indicato nella tabella 7 del considerando 137, il tasso di utilizzo della capacità dell'industria dell'Unione era compreso tra l'88 % e il 93 % durante il periodo in esame. L'inchiesta ha anche dimostrato che l'industria dell'Unione ha investito in un aumento della capacità per soddisfare la crescente domanda nell'Unione e ciò dovrebbe alleviare le eventuali carenze riscontrate. Si prevede che questi investimenti continueranno in futuro.

- (258) Infine, per quanto riguarda le presunte importazioni dell'industria dell'Unione dalla Cina e da altri paesi terzi, l'inchiesta ha dimostrato che i produttori dell'Unione inclusi nel campione avevano importato solo volumi trascurabili di ruote di alluminio e che le importazioni sono state effettuate dalla Svizzera e dalla Turchia, ma non dalla Cina. Ciò vale anche per gli altri produttori dell'Unione che, in base alle informazioni disponibili nella domanda, hanno importato quantitativi molto limitati di ruote di alluminio, cioè meno di 500 mila unità, corrispondenti a meno dell'1 % della produzione dell'Unione durante il PIR.
- (259) Va notato inoltre che le importazioni da altri paesi terzi sono aumentate nel periodo in esame e che quindi le misure antidumping non dovrebbero impedire agli utilizzatori di importare ruote di alluminio dalla RPC, ma dovrebbero semplicemente eliminare le distorsioni e garantire una parità di condizioni tra l'industria dell'Unione e quella cinese. Le argomentazioni a tale riguardo sono state pertanto respinte.
- (260) Per quanto riguarda la competitività dell'industria automobilistica, l'inchiesta ha mostrato che grazie al regime di perfezionamento attivo i costruttori di automobili sono stati in grado di evitare il pagamento di dazi antidumping sulle ruote di alluminio montate sui veicoli venduti nei mercati di esportazione. Nel periodo in esame le importazioni cinesi in regime di perfezionamento attivo erano comprese tra il 21 % e il 28 % del totale delle importazioni cinesi.
- (261) Le stesse parti hanno affermato inoltre che l'effetto cumulativo di alcuni dazi antidumping in vigore su vari fattori produttivi utilizzati dai costruttori di automobili, come gli elementi di fissaggio, l'acciaio inossidabile, la vergella, l'acciaio a rivestimento organico, i filati ad alta tenacità e i cavi di molibdeno, oltre alle ruote di alluminio, avrebbe avuto un impatto negativo sulla loro situazione.
- (262) Dall'inchiesta è emerso che le misure istituite sulle ruote di alluminio hanno un impatto limitato in termini di costi che è al massimo dello 0,2 %. Questa conclusione è basata sui risultati della presente inchiesta secondo cui le ruote di alluminio rappresentano solo circa l'1 % del costo di un'automobile. Pertanto, l'argomentazione relativa a un considerevole impatto negativo sui costi non è considerata rilevante ed è respinta.
- (263) Per quanto concerne l'effetto cumulativo delle altre misure antidumping in vigore su vari altri fattori produttivi, le parti non hanno fornito alcun elemento di prova specifico a tale riguardo. L'inchiesta non ha quindi potuto verificare le asserzioni e l'argomentazione ha dovuto essere respinta.
- (264) Dopo la comunicazione delle conclusioni, una parte interessata ha sostenuto che la mancanza di capacità disponibile nel segmento OEM dell'industria dell'Unione e dei fornitori di paesi terzi ha avuto un notevole impatto sui costruttori di automobili nell'Unione. Questi hanno affermato che non avevano altra scelta se non quella di importare ruote di alluminio cinesi e che l'attuale dazio antidumping aveva un impatto diretto in termini di costi su tali importazioni. Inoltre è stato sostenuto che la mancanza di capacità dell'industria dell'Unione ha avuto ripercussioni negative sulla produttività e sulla competitività dei costruttori di automobili e che la Commissione non ha preso in considerazione l'impatto indiretto in termini di costi del dazio antidumping sulla situazione dei costruttori di automobili.
- (265) L'inchiesta ha dimostrato che l'industria dell'Unione ha investito in un aumento delle capacità per soddisfare la crescente domanda nell'Unione e alleviare eventuali carenze. L'argomentazione relativa alla mancanza di capacità è pertanto respinta. Per quanto concerne l'impatto in termini di costo, come spiegato nel considerando 262 l'inchiesta ha rivelato che le misure istituite sulle ruote di alluminio avevano solo un impatto molto limitato sui costi complessivi dei costruttori di automobili e quindi quest'argomentazione è respinta. Infine, poiché l'obiettivo e l'effetto delle misure antidumping non è di per sé quello di impedire agli utilizzatori di importare ruote di alluminio dalla RPC, anche i costi indiretti dichiarati da tale parte non sono direttamente legati ai dazi. L'argomentazione è pertanto respinta.
- (266) La stessa parte ha inoltre affermato che l'espansione pianificata della capacità non sarà sufficiente a soddisfare la crescente domanda nel 2020 e anche che l'industria dell'Unione non ha fornito elementi a sostegno dell'asserzione che sta aumentando le capacità produttive. In tale contesto detta parte ha messo in dubbio anche il modo in cui la Commissione ha verificato se l'industria dell'Unione sarà in grado di soddisfare la domanda dell'Unione.
- (267) Come spiegato nel considerando 257, l'inchiesta ha dimostrato che l'industria dell'Unione ha investito in un aumento delle capacità per soddisfare la crescente domanda nell'Unione. Più precisamente, gli aumenti della capacità pianificati dai produttori dell'Unione sono stati confrontati con le previsioni della produzione di

automobili nell'Unione. I piani di investimento previsti e in corso sono stati anche comprovati dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Tale analisi ha dimostrato che gli aumenti della capacità previsti erano superiori alla crescita della domanda prevista nell'Unione per il periodo 2015-2018. Per ragioni di riservatezza e anonimato, i singoli piani d'investimento non possono essere divulgati alle parti interessate. Per questo motivo si respingono le argomentazioni secondo cui l'espansione della capacità non sarà sufficiente a soddisfare la domanda crescente e secondo cui l'industria dell'Unione non ha comprovato l'asserzione che sta aumentando la sue capacità.

- (268) In base a ciò si conclude che il mantenimento delle misure non avrebbe un impatto negativo significativo sulla situazione degli utilizzatori.

5. Interesse dell'industria a monte

- (269) Sono stati inviati questionari alle associazioni e ai fornitori noti di materie prime/attrezzature per l'industria dell'Unione nonché a 28 singoli fornitori noti dell'Unione. Una associazione che rappresenta l'industria europea dell'alluminio ha presentato osservazioni.
- (270) Tale associazione ha osservato che sussiste un forte rischio che l'eccesso di capacità della RPC e le ricorrenti pratiche di dumping dei produttori esportatori cinesi abbiano un notevole impatto negativo sull'industria dell'Unione in caso di soppressione delle misure antidumping. Ciò, a sua volta, si ripercuoterebbe negativamente sulla produzione e sull'occupazione nella catena di valore dell'alluminio a monte. Tale associazione ha perciò sostenuto la proroga delle attuali misure antidumping.
- (271) Si conclude pertanto che il mantenimento delle misure sarebbe nell'interesse delle industrie a monte.
- (272) Una parte interessata ha sostenuto che la Commissione ha ignorato indebitamente gli elementi di prova concreti e motivati presentati dai costruttori di automobili, basando invece le conclusioni sulle dichiarazioni non comprovate dell'industria dell'Unione. La Commissione ha spiegato durante l'audizione con il consigliere auditore, menzionata al considerando 10, che tutte le informazioni fornite sono state prese nella dovuta considerazione. Le informazioni fornite dall'industria dell'Unione sono state verificate. L'argomentazione è stata quindi respinta.

6. Conclusioni relative all'interesse dell'Unione

- (273) In base alle considerazioni esposte, la Commissione ha concluso che non vi sono motivi fondati per ritenere che il mantenimento delle misure sulle importazioni di ruote di alluminio originarie della RPC non sia nell'interesse dell'Unione.

H. DIFFUSIONE DELLE CONCLUSIONI

- (274) Tutte le parti sono state informate dei fatti essenziali e delle considerazioni in base a cui si intendono mantenere le misure esistenti nei confronti della RPC. È stato inoltre fissato un termine entro il quale esse potevano trasmettere osservazioni in seguito alla diffusione delle conclusioni. Se giustificate, le comunicazioni e le osservazioni sono state prese nella dovuta considerazione.
- (275) Da quanto precede consegue che, come disposto all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, le misure antidumping applicabili alle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della RPC, istituite dal regolamento di esecuzione (UE) n. 964/2010, dovrebbero essere mantenute.
- (276) Il comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1036 non ha espresso alcun parere,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping definitivo 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, attualmente classificate con i codici NC ex 8708 70 10 ed 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 definitivo applicabile al prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, del prodotto descritto al paragrafo 1, è pari al 22,3 %.
3. Salvo diverse disposizioni, si applicano le norme vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

Quando una dichiarazione di immissione in libera pratica è presentata per le importazioni di ruote di alluminio per veicoli di cui alla voce NC 8716, con o senza i loro accessori, munite o non munite di pneumatici, attualmente classificate con il codice NC ex 8716 90 90, il codice TARIC 8716 90 90 10 è inserito nel campo corrispondente della dichiarazione.

Gli Stati membri informano mensilmente la Commissione del numero e dell'origine delle unità importate con questo codice.

Articolo 3

Quando una dichiarazione di immissione in libera pratica è presentata per i prodotti di cui agli articoli 1 e 2, nel campo corrispondente della dichiarazione è inserito il numero di unità dei prodotti importati.

Articolo 4

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

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

Fatto a Bruxelles, il 23 gennaio 2017

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER
