

CIRCOLAZIONE STRADALE/1

Dogane. Scattate il 2 febbraio le operazioni preliminari alla possibile istituzione di dazi fino al 74% su pneumatici per mezzi pesanti

Gomme cinesi, import registrato

Ma gli operatori non devono ancora fornire garanzie bancarie o assicurative

Nicola Giardino

Gli operatori che importano nella Ue dalla Cina pneumatici per camion e bus a rischio dazi non devono ancora prestare garanzie bancarie o assicurative. Lo precisa al Sole 24 Ore l'agenzia delle Dogane, dopo che tra le imprese erano circolati pareri legali in senso contrario. Ma gli operatori devono tener conto che tra qualche mese potrebbero dover pagare dazi anche su quanto stanno importando ora.

Tutto nasce dal Regolamento 2018/163, con cui dal 2 febbraio la Commissione Ue ha disposto che le autorità doganali europee, in fase di sdoganamento, registrino le quantità per poter applicare retroattivamente i dazi se venissero confermati gli attuali

sospetti di dumping e illegittime sovvenzioni all'esportazione. I dazi riguardano tutte le gomme per mezzi pesanti, sia nuove sia ricostruite. La registrazione è stata decisa perché i sospetti sono ritenuti fondati. Dovranno essere confermati dal prosieguo delle indagini aperte dalla Commissione, ora in fase avanzata.

Una prima decisione arriverà a maggio, su eventuali dazi temporanei. Quelli definitivi si po-

TEMPI

Sanzioni temporanee potranno scattare a maggio. Quelle definitive da novembre sul dumping e da gennaio 2019 sugli aiuti illeciti all'export

tranno decidere solo finite le indagini, che dovranno chiudersi entro l'11 novembre di quest'anno (per il dumping) e il 14 gennaio 2019 (per le sovvenzioni all'export). Un anno fa negli Usa un tentativo della International Trade Commission di introdurre analoghi dazi fallì nonostante l'avvio della registrazione.

Il fatto che nel mirino ci siano due tipi di pratiche raddoppia i possibili dazi: a quelli variabili dal 26 al 37% in funzione anti-dumping, si aggiungerebbero quelli della stessa entità come misura antisovvenzione. In generale, le norme Ue vietano che su un prodotto i dazi antidumping si possano sommare a quelli antisovvenzioni. Ma in questo caso i presupposti dei due dazi so-

no formalmente diversi: quello antidumping grava sul prodotto, quello antisovvenzione su chi effettua l'operazione doganale.

Dunque, si potrà andare dal 52 al 74% del valore del prodotto. Che peraltro consiste soprattutto in gomme low cost. Ciò molto probabilmente scoraggerà l'import. Nessuna conseguenza, per ora, sulle gomme per auto: qui il quadro è più sfumato ed è più difficile dimostrare il dumping.

Il Regolamento 2018/163 è stato emanato dopo la prima fase di due separate indagini, in corso dall'11 agosto 2017 per il dumping e il 14 ottobre 2017 per le sovvenzioni. Le indagini possono protrarsi per un massimo di 15 mesi e sono iniziate su denuncia di aziende che rappresentano il

45% della produzione europea.

Il regime di registrazione è previsto dall'articolo 14 dei Regolamenti Ue 2016/1036 e 2016/1037. Sul dumping, la Commissione Ue ha stabilito che sia stato provato almeno nel 74% dei casi denunciati. Tra aprile e settembre 2017, rispetto allo stesso periodo 2016, il volume dell'import è aumentato del 14,3%, ma con un crollo del 38% in valore. Questo si spiega solo con prezzi eccezionalmente aggressivi: quello delle gomme è un settore molto sensibile al prezzo.

Il comparto che più soffre del dumping della Cina è quello dei ricostruiti: i prodotti cinesi nuovi sono di scarsa qualità e quindi si prestano poco a essere riutilizzati per la ricostruzione. Dai dati

forniti dalla Marangoni, gruppo industriale leader mondiale dei pneumatici ricostruiti, emerge che dal 2012 al 2016 il mercato europeo totale di sostituzione per camion e bus è salito da 16 a 21 milioni di pezzi, in cui la quota dei ricostruiti europei è scesa dal 35 al 23% e quella di import cinese è aumentata dal 14 al 23%.

Giampaolo Brioschi, direttore R&D di Marangoni, impegnato a Bruxelles con l'associazione europea di categoria Bipaver (in cui c'è l'italiana Airp) e altri operatori, riferisce che circa 32 mila posti di lavoro europei sono minacciati dai prezzi cinesi, inferiori anche del 60-70% a quelli delle gomme nuove riutilizzabili e del 20-30% a quelli dei ricostruiti di qualità.