

Evoluzione del mercato: Aerei e parti (CN 88) — 2015–2025

Introduzione

Il comparto “Veicoli di navigazione aerea o spaziale e loro parti” (codice CN 88) rappresenta uno dei settori strategici dell'export manifatturiero dell'Unione europea. Tra il 2015 e il 2025 gli scambi extra-UE hanno attraversato una pandemia, una profonda riorganizzazione delle catene di fornitura e l'emergere di nuovi attori. Questa relazione analizza le tendenze sulla base dei dati disponibili, mettendo in luce tre dinamiche dominanti: la crescita disomogenea dei flussi, la radicale trasformazione del mix di prodotto e la redistribuzione geografica dei partner commerciali.

1. Un decennio a due velocità: ripresa robusta ma prezzi divergenti

Il valore complessivo degli scambi si è ripreso dopo la caduta del 2020, ma le quantità e i prezzi unitari raccontano storie opposte fra export e import

Nel periodo considerato le esportazioni extra-UE sono passate da 67,5 miliardi di euro a 75,3 miliardi (+11,5%), mentre le importazioni sono cresciute da 30,3 a 45,1 miliardi (+48,7%). L'avanzo commerciale, sebbene ancora ampio (30,2 miliardi nel 2025), si è ridotto del 18,8% rispetto ai 37,2 miliardi del 2015. La contrazione più marcata si è verificata nel 2020 (anno della pandemia), quando l'export è sceso a 45,5 miliardi e l'import a 24,6 miliardi, per poi recuperare progressivamente fino a raggiungere nuovi massimi nel 2025 (panoramica generale).

Osservando le quantità, emerge un quadro più articolato:

- Le **esportazioni in volume** sono aumentate del 50,3% (da 97,6 mila a 146,7 mila unità), mentre il **prezzo medio unitario** è sceso del 28,6% (da circa 691 mila a 493 mila euro). Ciò indica che l'UE ha esportato un numero molto maggiore di unità, ma di valore medio inferiore.
- Sul fronte delle **importazioni**, al contrario, le quantità sono diminuite del 20,9% (da 104,1 mila a 82,3 mila), ma il **prezzo medio** è aumentato dell'84,2% (da 291 mila a 537 mila euro).

mila euro). L'UE ha quindi acquistato meno beni ma molto più costosi (verosimilmente aeromobili completi o sistemi avanzati).

Flusso	Valore 2015 (mld €)	Valore 2025 (mld €)	Variazione	Quantità 2015	Quantità 2025	Var. quantità	Prezzo medio 2015 (€)	Prezzo medio 2025 (€)	Var. prezzo
Export	67,5	75,3	+11,5%	97 611	146 660	+50,3%	691 088	493 203	-28,6%
Import	30,3	45,1	+48,7%	104 056	82 343	-20,9%	291 326	536 619	+84,2%
Saldo	37,2	30,2	-18,8%						

Tabella 1 – Principali aggregati del commercio extra-UE di CN 88, 2015–2025. Fonte: dashboard commercio generale.

Questo andamento suggerisce un duplice processo: da un lato le esportazioni europee si sono “massificate” su segmenti di minor pregio (componenti, droni di fascia bassa), mentre le importazioni si sono concentrate su prodotti ad alta tecnologia, prevalentemente dagli Stati Uniti.

2. Nuovi equilibri nel paniere: l'esplosione dei droni e il peso crescente delle parti

La disaggregazione merceologica mostra che i veicoli aerei senza pilota (8806) e le parti (8807) sono i veri protagonisti del decennio, mentre gli aeromobili con motore (8802) consolidano il loro ruolo tradizionale.

Fino al 2021 le statistiche armonizzate non separavano le voci 8806 (droni) e 8807 (parti), che compaiono sistematicamente solo dal 2022. Da allora la loro incidenza è cresciuta rapidamente.

• Importazioni

Nel 2025 il valore degli aeromobili con motore (8802) ha raggiunto 26,1 miliardi di euro, ma il prodotto più dinamico è stato quello dei droni (8806), passato da 547 milioni nel 2022 a 1,36 miliardi nel 2025, e le parti (8807) che hanno toccato 15,0 miliardi. Queste ultime costituiscono ormai un terzo del valore importato.

• Esportazioni

Sul versante export, gli aeromobili (8802) restano la voce dominante con 54,5 miliardi nel 2025, ma la crescita più spettacolare riguarda i droni: da 145 milioni nel 2022 a 1,42 miliardi nel 2025, con un aumento della quantità esportata (in unità) da 268 a 52 900. Il

prezzo medio unitario è crollato da 543 mila euro a meno di 27 mila euro, segnalando l'ingresso massiccio di droni di piccola taglia. Anche le parti (8807) hanno raggiunto 14,9 miliardi di export nel 2025, in crescita rispetto agli 11,4 miliardi del 2022.

Voce doganale	Export 2022 (mld €)	Export 2025 (mld €)	Import 2022 (mld €)	Import 2025 (mld €)
8802 (aeromobili, veicoli spaziali)	41,5	54,5	17,5	26,1
8807 (parti)	11,4	14,9	12,4	15,0
8806 (droni)	0,15	1,42	0,55	1,36
Altre voci	3,4	2,2	1,7	1,6

Tabella 2 – Ripartizione per segmento merceologico (anno 2022 vs 2025). Fonte: scomposizione per prodotto.

La tabella evidenzia come l'Europa stia diventando un esportatore netto di parti e di droni, mentre resta un grande importatore di aeromobili completi, generando un interscambio sempre più verticalmente integrato.

3. La mappa dei partner: meno concentrazione e protagonisti inattesi

Gli Stati Uniti rimangono il primo mercato, ma la Cina e le destinazioni “non specificate” (spesso legate a commesse militari) registrano le crescite più vistose; l’India e la Svizzera emergono come poli di destinazione.

L'indice di concentrazione (HHI) delle importazioni è sceso da 4 249 a 3 683 (–13,3%), quello delle esportazioni da 931 a 819 (–12,1%). Questa diminuzione riflette una progressiva diversificazione dei partner commerciali (concentrazione).

Principali partner per le importazioni extra-UE

- **Stati Uniti:** da 18,3 a 24,8 miliardi (+35,4%), consolidano il primato.
- **Regno Unito:** sostanzialmente stabile (6,2 miliardi nel 2015, 6,1 nel 2025).
- **Cina:** balzo del 590% (da 0,37 a 2,58 miliardi), segno di un ruolo crescente come fornitore di componenti e droni.
- **Paesi e territori non specificati per ragioni commerciali o militari:** crescita del 2 742%, da 68 milioni a 1,93 miliardi, indicativa dell'aumento degli acquisti legati alla difesa.
- **Canada:** +137,7% (da 1,21 a 2,88 miliardi).

Principali partner per le esportazioni extra-UE

- **Stati Uniti:** da 14,6 a 13,9 miliardi (–5,2%); mantengono il primo posto ma in calo.
- **Regno Unito:** +27,6% (da 4,85 a 6,19 miliardi), favorito dalla prossimità e dalla cooperazione industriale post-Brexit.
- **Cina:** –4,3% (da 8,90 a 8,53 miliardi), ma con forti oscillazioni durante il periodo.
- **Paesi non specificati (uso militare):** +8 861% (da 51 milioni a 4,61 miliardi), segnale di massicce esportazioni verso programmi governativi riservati.
- **India:** +323% (da 1,11 a 4,70 miliardi), diventata un mercato di primaria importanza.
- **Emirati Arabi Uniti:** –28,4% (da 6,93 a 4,96 miliardi), con un crollo nel 2022-2023 e parziale rimbalzo nel 2025.

(principali partner commerciali)

Sul lato dell'offerta interna, la specializzazione produttiva (RSCA 2025) vede **Francia** (0,566), **Germania** (0,386) e **Spagna** (0,239) nettamente al di sopra della media UE, mentre la maggioranza degli altri Stati membri mostra valori negativi (specializzazione). Tra i maggiori esportatori la **Polonia** si distingue per un incremento del 314,8% (da 0,61 a 2,55 miliardi), e l'**Italia** cresce del 58,2% arrivando a 4,96 miliardi nel 2025 (principali paesi dichiaranti). La geografia produttiva resta concentrata nel nucleo franco-tedesco, ma nuove capacità stanno emergendo nell'Europa centro-orientale.

Shock di prezzo e volatilità segnalano tensioni su singole rotte

L'analisi della volatilità mostra che le importazioni dal **Canada** (CV 1,58) e le esportazioni verso la **Svizzera** (CV 2,47) sono state le più instabili in volume. Eventi significativi rilevati automaticamente includono:

- **Regno Unito – import:** shock di prezzo del +110% nel 2017, mentre i volumi si sono più che dimezzati; il prezzo è rimasto elevato anche dopo.
- **Cina – import:** shock di prezzo del +108,9% nel 2019, accompagnato da una riduzione delle quantità.
- **Russia – export:** crollo pressoché totale dal 2023 (–99,9%), effetto delle sanzioni.
- **Canada, Marocco, Giappone – export:** rialzi transitori dei prezzi nel 2017-2020, con ritorno verso i livelli precedenti.

(volatilità e shock; shock di prezzo e offerta)

Questi episodi riflettono sia le ristrutturazioni industriali (caso UK post-Brexit), sia le tensioni geopolitiche (Russia, Cina) e le turbolenze delle catene di fornitura durante la pandemia.

Conclusione

Nel decennio 2015-2025 il commercio extra-UE di aerei e parti ha mostrato una resilienza notevole, superando la pandemia con nuovi massimi nel 2025. Tuttavia la crescita è stata trainata più dalle quantità che dai prezzi, e si è accompagnata a una rapida ridefinizione del paniere esportato (esplosione dei droni e delle parti) e dei partner commerciali (ascesa di India, Cina e commesse militari). La contestuale diminuzione della concentrazione geografica e l'emergere di shock di prezzo evidenziano un settore sempre più interconnesso e soggetto a impulsi geopolitici e tecnologici. Il saldo commerciale, pur rimanendo positivo, si è ridotto, segnalando una crescente dipendenza da forniture esterne ad alta tecnologia. Per l'Europa la sfida sarà presidiare il vantaggio competitivo nella produzione di aerostutture e droni, mantenendo al contempo l'accesso alle tecnologie statunitensi e gestendo le nuove opportunità offerte dai mercati asiatici e della difesa.

Generato il 2026-07-24 sulla base dei dati di tradedashboard.eu

Report generato da una macchina: accelera l'analisi umana, a costo di talvolta indurla in errore. Non potrà mai sostituirla completamente.

Se hai bisogno di consigli sulla politica commerciale europea, o di rappresentanza per i tuoi interessi a Bruxelles, non esitare a contattarmi all'indirizzo support@tradedashboard.eu. Troverai il mio CV a questo indirizzo.