

Evoluzione del mercato: Autoveicoli e loro parti (CN 87) — 2015–2025

Introduzione

Il capitolo 87 della nomenclatura combinata comprende autoveicoli, motocicli, trattori, rimorchi e le relative parti ed accessori, esclusi i veicoli ferroviari e tranviari. L'analisi dei flussi extra-UE tra il 2015 e il 2025, basata sui dati di Eurostat e del Trade Dashboard, mostra un comparto in profonda trasformazione. Se le esportazioni nominali sono cresciute del 6,9 %, le importazioni hanno registrato un balzo del 72,4 %, erodendo il surplus commerciale del 27,5 %. Dietro questi numeri si celano tre dinamiche principali: l'irruzione della Cina come primo fornitore, il riassetto geopolitico dei mercati di sbocco e lo spostamento del baricentro produttivo verso l'Europa centro-orientale.

1. L'affermazione della Cina e l'aumento strutturale delle importazioni

La dipendenza dalle importazioni extra-UE si intensifica e comprime il surplus commerciale

Nel 2015 l'UE-27 aveva un avanzo di 155,2 miliardi di euro. Dieci anni dopo, nonostante un picco delle esportazioni a 293,6 miliardi nel 2023, il surplus è sceso a 112,6 miliardi (–27,5 %). Il deterioramento è spiegato dalla crescita molto più rapida delle importazioni: da 81,6 a 140,7 miliardi di euro (+72,4 %), con un aumento dei volumi del 38,1 % e un effetto-prezzo del 24,8 %.

La Cina diventa il primo fornitore: le importazioni crescono del 464,6 % in dieci anni

La quota cinese sulle importazioni extra-UE di veicoli e componenti è passata da 5,3 a 30,0 miliardi di euro, un incremento che non ha eguali tra i partner. La volatilità delle importazioni dalla Cina è la più elevata (CV = 0,416 nella quantità), segno di una crescita rapida ma non lineare. Anche il Marocco (+280,7 %) e la Corea del Sud (+129,3 %) hanno registrato aumenti sostenuti, mentre il Regno Unito, dopo la Brexit, ha perso il 28,4 % in valore.

Principali fornitori extra-UE	2015 (mld €)	2025 (mld €)	Variazione %
Cina	5,3	30,0	+464,6
Turchia	10,9	24,5	+125,6
Giappone	10,6	16,4	+53,9
Corea del Sud	5,7	13,0	+129,3
Regno Unito	21,1	15,1	-28,4
Stati Uniti	10,7	10,5	-1,9
Marocco	1,5	5,6	+280,7

Fonte: principali partner per valore

Anche la Turchia e la Corea del Sud ridefiniscono la geografia dell'import

La Turchia ha più che raddoppiato le proprie forniture (da 10,9 a 24,5 miliardi), affermandosi come seconda fonte di approvvigionamento. Il dato è coerente con il ruolo crescente del paese come piattaforma di produzione per il mercato europeo, ruolo che si riflette anche sul versante delle esportazioni (vedi sezione 2).

2. Shock geopolitici e riposizionamento dei mercati di sbocco

Il crollo della Russia e la rapida ascesa dell'Ucraina

L'invasione russa dell'Ucraina ha sconvolto i flussi. Le esportazioni UE verso la Federazione Russa sono precipitate da 6,5 miliardi nel 2015 a 0,15 miliardi nel 2025 (-97,6 %), con una volatilità altissima ($CV = 0,716$ nella quantità). Parallelamente, le forniture verso l'Ucraina sono passate da 0,87 a 4,05 miliardi di euro (+365,8 %), sostenute dalla ricostruzione e dalla domanda di veicoli e parti.

La Turchia diventa contemporaneamente cliente e fornitore di primo piano

Sul fronte delle esportazioni, la Turchia è il mercato più dinamico tra i grandi partner: da 12,4 a 25,4 miliardi (+105,2 %). Nel 2025 ha superato la Cina come terza destinazione, subito dopo Regno Unito e Stati Uniti. La Turchia si configura così come un hub bidirezionale per il settore automobilistico europeo.

Il lento ridimensionamento dei mercati maturi (Regno Unito, Stati Uniti, Cina)

Le esportazioni verso il Regno Unito, pur restando le più elevate in valore assoluto, sono calate dell'8,1 % (da 60,6 a 55,7 miliardi). Quelle verso gli Stati Uniti sono diminuite del 5,7 % (da 45,1 a 42,5 miliardi), mentre la Cina ha segnato una contrazione del 28,2 % (da 22,9 a 16,4 miliardi), con un crollo particolarmente evidente dopo il 2022. Questi arretramenti riflettono sia la saturazione della domanda sia la crescente concorrenza locale.

Principali mercati di esportazione extra-UE	2015 (mld €)	2025 (mld €)	Variazione %
Regno Unito	60,6	55,7	−8,1
Stati Uniti	45,1	42,5	−5,7
Cina	22,9	16,4	−28,2
Turchia	12,4	25,4	+105,2
Svizzera	10,4	13,7	+31,7
Russia	6,5	0,15	−97,6
Ucraina	0,87	4,05	+365,8

Fonte: principali partner commerciali

Shock di prezzo puntuali testimoniano tensioni su mercati specifici

L'analisi degli eventi anomali rileva due shock di prezzo nelle esportazioni. Nel 2023 l'Egitto ha registrato un aumento del prezzo medio del 34,8 % rispetto alla baseline, mentre nel 2017 un fenomeno analogo (+32,8 %) ha interessato gli Emirati Arabi Uniti. Si tratta di mercati di nicchia (quota valore inferiore all'1,3 %), ma i picchi suggeriscono strozzature temporanee dell'offerta o variazioni nel mix di prodotto.

3. Specializzazione produttiva e frammentazione nell'Unione

Slovacchia, Repubblica Ceca e Slovenia guidano la specializzazione

Nel 2025 i paesi con il più alto indice di specializzazione (RSCA) nel settore sono la Slovacchia (0,42), la Repubblica Ceca (0,28), la Slovenia (0,27), la Romania (0,26) e la Spagna (0,15). La Slovacchia, in particolare, presenta un vantaggio comparato rivelato (RCA) di 2,47, il che significa che il peso del settore nelle sue esportazioni totali è due volte e mezzo superiore alla media UE. Questa geografia conferma il ruolo dell'Europa centro-orientale come periferia integrata della filiera automobilistica tedesca.

La Germania arretra ma rimane dominante; Spagna, Svezia e Slovacchia crescono

Nonostante una contrazione del 13,3 % (da 139,1 a 120,6 miliardi), la Germania resta il principale esportatore verso i paesi extra-UE. Tuttavia, la perdita di quote è compensata da aumenti significativi in Slovacchia (+128,1 %), Spagna (+15,2 %), Francia (+27,4 %) e Svezia (+46,8 %). L'Italia si mantiene sostanzialmente stabile (−0,2 %).

Principali esportatori UE verso l'extra-UE	2015 (mld €)	2025 (mld €)	Variazione %
Germania	139,1	120,6	−13,3
Slovacchia	5,8	13,2	+128,1
Spagna	14,4	16,6	+15,2
Francia	12,3	15,6	+27,4
Italia	15,5	15,5	−0,2
Belgio	14,2	12,0	−15,4
Svezia	7,1	10,4	+46,8

Fonte: principali dichiaranti

Diversificazione dei partner e minore concentrazione delle esportazioni

L'indice di Herfindahl-Hirschman (HHI) delle esportazioni è sceso da 1 228 nel 2015 a 1 012 nel 2025 (−17,6 %), segno di una crescente diversificazione dei mercati di sbocco. Anche l'HHI delle importazioni è diminuito (−8,1 %), ma resta più elevato (1 217 contro 1 012), indicando una dipendenza ancora concentrata su pochi grandi fornitori, in primis Cina e Turchia.

La composizione del commercio resta dominata dalle autovetture e dalle parti

Nel 2025 le autovetture (8703) rappresentano il 62 % delle esportazioni extra-UE (156,7 miliardi) e il 53 % delle importazioni (75,1 miliardi). Le parti ed accessori (8708) pesano per 50,1 miliardi sulle esportazioni e 30,2 sulle importazioni, confermando il ruolo centrale dei componenti nell'integrazione produttiva. I prezzi medi all'export sono aumentati in tutti i segmenti, con incrementi significativi per trattori (da 6 484 a 7 185 €/unità), parti di motocicli (da 14 591 a 24 918 €/unità) e carrozzerie (da 8 843 a 13 690 €/unità), segnalando un miglioramento qualitativo dell'offerta europea.

Conclusione

Il settore degli autoveicoli e delle loro parti ha attraversato un decennio di profonde trasformazioni. L'UE resta un esportatore netto, ma il surplus si è ridotto di oltre un quarto a causa dell'impennata delle importazioni, trainate soprattutto dalla Cina e dalla Turchia. I flussi commerciali sono stati ridisegnati da shock geopolitici: il collasso del mercato russo, l'espansione verso l'Ucraina e il riposizionamento post-Brexit hanno ridistribuito quote e volatilità. All'interno dell'Unione, la specializzazione produttiva si conferma nei paesi dell'Europa centro-orientale, mentre la Germania perde terreno pur rimanendo il principale esportatore. La diversificazione dei partner, la crescita dei prezzi medi e la comparsa di tensioni su mercati periferici suggeriscono un comparto che, pur solido, deve affrontare sfide crescenti di competitività, approvvigionamento e stabilità geopolitica.

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.