

Evoluzione del mercato: Materiale ferroviario e segnalazione (CN 86) — 2015–2025

Introduzione

L'Unione Europea è un protagonista consolidato nello scambio internazionale di veicoli ferroviari, parti e sistemi di segnalazione (codice NC 86). Nel decennio 2015-2025 l'interscambio con i paesi extra-UE ha conosciuto mutamenti profondi, trainati dall'espansione della produzione comunitaria, dall'irruzione di nuovi fornitori e da shock di prezzo e quantità. Questo rapporto sintetizza le principali dinamiche, basandosi esclusivamente sui dati della dashboard General Overview e delle sezioni collegate.

1. Crescita della produzione e progressivo assottigliamento dell'avanzo commerciale

1.1 L'export extra-UE aumenta in valore, ma il ritmo è di gran lunga inferiore a quello dell'import

Tra il 2015 e il 2025 le esportazioni dell'UE verso i paesi terzi sono cresciute del 24,9 % in valore, passando da 4,96 a 6,20 miliardi di euro. Nello stesso arco di tempo le importazioni sono più che raddoppiate (+144,2 %), da 1,44 a 3,52 miliardi di euro. Di conseguenza il surplus commerciale si è ridotto del 24,0 %, scendendo da 3,52 a 2,68 miliardi di euro (Bilancio commerciale).

Indicatore (miliardi EUR)	2015	2025	Variazione %
Export	4,96	6,20	+24,9 %
Import	1,44	3,52	+144,2 %
Saldo commerciale	3,52	2,68	-24,0 %

1.2 La produzione comunitaria si espande fortemente in valore, riducendo la propensione all'export

Nello stesso periodo la produzione industriale europea del comparto (valore) è salita da 22,1 a 31,1 miliardi di euro (+40,7 %) (Produzione in valore). Ciò ha compresso la quota di produzione destinata ai mercati extra-UE: la propensione all'export è scesa dal 21,1 % al 16,6 %, e l'intensità complessiva degli scambi (export+import su produzione) dal 28,8 % al 23,6 % (Export propensity).

1.3 Il tasso di dipendenza netta dalle importazioni si dimezza

L'UE resta un esportatore netto, ma il vantaggio si riduce. L'indicatore *net import reliance* è passato da -17,2 % (2015) a -8,0 % (2024) (Net import reliance), un segnale che il crescente fabbisogno interno viene coperto sempre più da produzione domestica.

2. Riconfigurazione geografica: nuovi fornitori e mercati di sbocco

2.1 Le importazioni dalla Cina e dalla Turchia esplodono, mentre la Svizzera rimane il primo fornitore ma con andamenti altalenanti

La Cina ha più che triplicato le proprie vendite all'UE (+295,0 %), passando da 261 a 1 033 milioni di euro; la Turchia ha registrato un balzo straordinario (+1 008,5 %), da 28 a 306 milioni. La Svizzera, principale origine dell'import, è cresciuta del 46,6 % (da 649 a 952 milioni) pur mostrando ampie oscillazioni annuali (Principali partner import).

Fornitore	2015 (mln EUR)	2025 (mln EUR)	Variazione %
Cina	261	1 033	+295,0 %
Turchia	28	306	+1 008,5 %
Serbia	36	322	+788,5 %
Ucraina	46	169	+268,7 %
Russia	43	7	-83,2 %

2.2 Serbia e Ucraina conquistano quote rilevanti, mentre la Russia scompare

La Serbia (+788,5 %) e l'Ucraina (+268,7 %) sono diventate fornitori di primo piano, beneficiando – nel caso serbo – di investimenti e capacità produttive in crescita. La Russia, colpita dalle sanzioni internazionali, ha visto le proprie esportazioni verso l'UE crollare dell'83,2 %: da 43 milioni di euro a soli 7 milioni.

2.3 Sul fronte delle esportazioni, il Regno Unito e la Svizzera consolidano la leadership, mentre la Cina perde metà delle commesse

Le vendite dell'UE verso la Svizzera sono aumentate del 97,3 % (da 704 a 1 389 milioni), quelle verso il Regno Unito del 33,1 % (da 632 a 842 milioni) e verso gli Stati Uniti del 59,2 % (da 241 a 383 milioni). In controtendenza, le esportazioni verso la Cina si sono pressoché dimezzate (-49,7 %), scendendo da 856 a 431 milioni di euro, segnale di un mercato cinese sempre più autosufficiente (Principali partner export).

Mercato di sbocco	2015 (mln EUR)	2025 (mln EUR)	Variazione %
Svizzera	704	1 389	+97,3 %
Regno Unito	632	842	+33,1 %
Stati Uniti	241	383	+59,2 %
Cina	856	431	-49,7 %

2.4 La diversificazione delle fonti di import riduce la concentrazione

L'indice HHI delle importazioni è calato da 2 540 a 1 848 (-27,3 %), a testimonianza di un portafoglio fornitori meno concentrato. Al contrario, l'HHI delle esportazioni è leggermente salito (+17,3 %), indicando una modesta polarizzazione verso i mercati svizzeri e britannici (Concentrazione HHI).

3. Episodi di volatilità estrema e shock di prezzo: dalla domanda anomala ai segnali di instabilità

3.1 Le esportazioni verso la Svizzera registrano un'impennata anomala dei volumi nel 2021, con conseguente crollo dei prezzi medi

Nell'export verso la Svizzera la quantità annua è balzata da 76 142 tonnellate (2020) a 8 722 009 tonnellate (2021), facendo precipitare il prezzo medio a 91,6 EUR/tonnellata. Lo shock, classificato come anomalia di prezzo di grado 9,7, è stato seguito da un recupero dei prezzi ma con volumi tornati a livelli moderati (Shock Svizzera export). Questo fenomeno si spiega verosimilmente con la contabilizzazione di grandi consegne di materiale rotabile frammiste a componenti a basso valore unitario, che distorce la serie statistica.

3.2 Il mercato dello Sri Lanka subisce uno shock di prezzo estremo, specchio di progetti spot

Le vendite verso lo Sri Lanka, benché di dimensioni trascurabili (0,0 % del valore totale), hanno sperimentato uno shock di prezzo del +4 142,9 % nel biennio 2020-2021. Dopo aver toccato un picco di quantità modesta (33 164 tonnellate nel 2019), i prezzi unitari sono esplosi a 61 680 EUR/tonnellata, per poi assestarsi, rivelando la natura episodica di commesse legate a singoli progetti infrastrutturali (Shock Sri Lanka export).

3.3 La volatilità delle quantità evidenzia i fornitori più esposti a rischi geopolitici e logistici

Sul fronte delle importazioni, la massima variabilità nelle quantità si registra per Thailandia (CV 1,40) e Taiwan (CV 1,09), seguite da Turchia (CV 0,72) e Russia (CV 0,51). Tra i partner di esportazione spicca la Svizzera (CV 3,02), distorta dall'anomalia del 2021, e lo Sri Lanka (CV 2,80) (Volatilità per partner). Tali valori segnalano la presenza di scambi occasionali o fortemente condizionati da commesse infrastrutturali di grandi dimensioni.

Conclusione

Nel decennio 2015-2025 l'UE ha consolidato la propria capacità produttiva nel settore ferroviario e della segnalazione, riducendo l'esposizione ai mercati esteri e mantenendo un surplus commerciale. Tuttavia il saldo positivo si è assottigliato, mentre le importazioni sono cresciute rapidamente, in particolare da Cina, Turchia e Serbia. La geografia degli scambi si è profondamente riorientata: la Russia è uscita di scena, la Cina ha ridimensionato gli acquisti europei e nuovi poli di fornitura sono emersi nei Balcani e in Anatolia. L'elevata volatilità osservata in alcune direttrici e gli shock di prezzo suggeriscono che il comparto resta sensibile a commesse una-tantum e a interruzioni logistiche; un monitoraggio continuo della diversificazione e della stabilità dei flussi appare quanto mai opportuno.

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.