

Evoluzione del mercato: Navi e imbarcazioni (CN 89) — 2015–2025

Introduzione

Il capitolo 89 della Nomenclatura Combinata ("Navi, imbarcazioni e strutture galleggianti") rappresenta un comparto strategico per l'Unione europea, caratterizzato da un'elevata intensità di capitale e da una forte proiezione internazionale. L'analisi dei flussi commerciali con i paesi extra-UE tra il 2015 e il 2025 rivela dinamiche profonde: il valore degli scambi è cresciuto nonostante un tracollo dei volumi, i prezzi unitari sono esplosi e la geografia dei partner si è ridisegnata. Il report sintetizza queste trasformazioni attraverso tre lenti principali: l'effetto-prezzo, la riconfigurazione delle rotte commerciali e la solidità del vantaggio competitivo europeo.

1. Dall'effetto volume all'effetto prezzo: il paradosso della crescita del valore commerciale

L'export UE cresce in valore nonostante un crollo dei volumi, trainato da prezzi unitari quintuplicati

Nel decennio il valore delle esportazioni extra-UE è passato da 16,1 a 21,0 miliardi di euro (+30,3%), mentre le quantità fisiche sono precipitate da oltre 455 mila a meno di 95 mila unità (-79,2%). Il prezzo medio implicito è quindi schizzato da circa 20 000 a oltre 128 000 euro per unità (+537,2%) (Panoramica del commercio). Ciò segnala un allontanamento da beni standardizzati a favore di unità di elevatissimo valore.

Indicatore	2015	2025	Variazione %
Export (mld €)	16,13	21,02	+30,3
Export (q.tà)	455 623	94 866	-79,2
Prezzo medio (€/unità)	20 092	128 025	+537,2

Le importazioni seguono una dinamica analoga, con incrementi di prezzo ancor più marcati

Anche sul fronte import il valore è cresciuto (da 8,86 a 13,08 mld €, +47,7%), mentre la quantità è crollata da 5,74 milioni a 127 mila unità (-97,8%). Il prezzo medio è passato da 385 a oltre 41 200 €/unità, con un balzo del 10 600% (Panoramica del commercio).

Indicatore	2015	2025	Variazione %
Import (mld €)	8,86	13,08	+47,7
Import (q.tà)	5 740 070	127 370	−97,8
Prezzo medio (€/unità)	385	41 209	+10 600,4

Il saldo commerciale resta saldo positivo e si consolida

Il surplus è passato da 7,28 a 7,94 miliardi di euro (+9,1%), confermando la posizione net-esportatrice dell'UE (Panoramica del commercio).

Verso una cantieristica di alta gamma: il mix si sposta su yacht e navi passeggeri

L'analisi per sottovoce doganale mostra che la componente **8903 (yacht e imbarcazioni da diporto)** ha più che raddoppiato il proprio valore di export (da 5,30 a 11,44 mld €, +116%), con un prezzo medio passato da 88 mila a 267 mila €/unità. Anche la voce **8901 (navi mercantili e passeggeri)** esportata ha visto un forte aumento del prezzo, mentre i volumi sono diminuiti. Sul versante import, la dinamica è simile: il rialzo dei prezzi di 8901 e 8903 spiega larga parte dell'incremento di valore (Confronto sottocapitoli). La transizione verso unità complesse e di lusso è dunque il motore principale.

2. Ridisegno delle rotte commerciali: nuovi protagonisti e maggiore concentrazione

Gli Stati Uniti si affermano come mercato di sbocco dominante, il Regno Unito mantiene il passo

L'export verso gli USA è salito del 106,9%, raggiungendo 6,34 miliardi di euro nel 2025, mentre il Regno Unito ha registrato un incremento del 57,2%. In forte crescita anche la Turchia (+227,3%) e la Serbia (+426,6%). Al contrario, la Norvegia ha perso il 45,6% (Principali partner).

Partner export	2015 (mln €)	2025 (mln €)	Var. %
Stati Uniti	3 063,9	6 338,2	+106,9
Regno Unito	720,7	1 132,6	+57,2
Norvegia	1 999,1	1 087,2	−45,6
Turchia	151,9	497,1	+227,3
Serbia	6,1	32,1	+426,6

La Cina scala la classifica dei fornitori, mentre Russia e Bahamas spariscono

Le importazioni dalla Cina sono esplose del 305,7%, portandosi a 2,83 miliardi di euro. La Russia è collassata (−99,3%) e le Bahamas hanno perso il 94,7%. Il Regno Unito e la Norvegia restano fornitori rilevanti ma con variazioni più contenute (Principali partner).

Partner import	2015 (mln €)	2025 (mln €)	Var. %
Cina	698,1	2 832,3	+305,7
Regno Unito	658,4	718,8	+9,2
Norvegia	617,3	689,0	+11,6
Russia	273,5	1,95	−99,3
Bahamas	668,5	35,5	−94,7

Aumenta la concentrazione dei flussi commerciali

L'indice HHI delle importazioni è salito da 840 a 2 064 (+145,7%) e quello delle esportazioni da 822 a 1 737 (+111,3%) (Concentrazione). L'interscambio dipende quindi da un numero più ristretto di controparti, aumentando l'esposizione a shock bilaterali.

Nuovi corridoi commerciali: Turchia e Serbia emergono, la Russia esce di scena

La forte espansione verso Turchia e Serbia riflette probabilmente la delocalizzazione di attività produttive e la crescente domanda di imbarcazioni da diporto. Sul fronte import, il crollo della Russia e la contrazione delle Bahamas sono in linea con le sanzioni internazionali e con la riorganizzazione delle bandiere di comodo.

3. Specializzazione industriale e solidità del surplus: l'UE come cantiere navale globale

Cipro, Malta e Italia guidano la specializzazione cantieristica europea

Nel 2025 i paesi con il più alto vantaggio comparato rivelato (RSCA) sono Cipro (0,9861), Malta (0,8757) e Italia (0,6215), seguiti da Romania e Polonia. L'Italia da sola copre il 34,3% dell'export europeo del capitolo 89 (Mappa della specializzazione). L'asse mediterraneo rappresenta quindi il cuore della cantieristica navale UE.

La produzione UE si orienta verso unità ad alto valore aggiunto

I volumi produttivi interni sono scesi da 77 866 a 54 496 unità (−30%), mentre il valore della produzione è cresciuto dell'85,6%, passando da 1,72 a 3,19 miliardi di euro. Il prezzo

medio di produzione è quasi triplicato, da 22 mila a oltre 58 mila euro/unità (Volumi di produzione). Ciò conferma lo spostamento verso imbarcazioni complesse e di pregio.

L'autonomia commerciale si rafforza: l'UE è esportatore netto in crescita

L'indice di dipendenza netta dalle importazioni è rimasto stabilmente negativo e si è ulteriormente ridotto dal -25,5% al -38,6%, segnalando una minore dipendenza dall'estero. La propensione all'export è salita dal 42,0% al 44,4%, mentre l'intensità commerciale è rimasta stabile attorno al 52% (Dipendenza dalle importazioni e Propensione all'export).

Volatilità e shock di prezzo rivelano la sensibilità del settore a eventi esogeni

L'analisi degli shock evidenzia eventi anomali di prezzo: nel 2023 l'import dal Regno Unito ha registrato un'impennata del prezzo medio del 1 934% rispetto alla baseline, mentre nel 2022 l'export verso gli Stati Uniti ha subito uno shift di prezzo del 115%. Altri shock rilevanti hanno interessato Serbia, Paraguay e Sierra Leone (Shock di prezzo). Tali picchi sono tipici di un comparto dove poche unità di altissimo valore (navi da crociera, mega-yacht) possono distorcere le medie annuali, ma rivelano anche la vulnerabilità a shock geopolitici e di domanda.

Conclusione

Il commercio extra-UE di navi e imbarcazioni ha vissuto una trasformazione radicale. La crescita del valore è stata generata quasi interamente dall'aumento dei prezzi, mentre le quantità sono crollate, riflettendo la "premiumizzazione" dell'offerta europea e la contrazione del segmento di massa. Gli Stati Uniti e la Cina hanno assunto un ruolo sempre più centrale, aumentando la concentrazione dei flussi, mentre partner storici come Russia e Bahamas sono praticamente scomparsi. L'UE mantiene un ampio surplus e una specializzazione produttiva solida, con l'Italia in prima linea. Tuttavia, la dipendenza da pochi mercati e la forte volatilità dei prezzi suggeriscono che il settore, pur competitivo, resta esposto a discontinuità globali.

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.