

Valori Residui nel 2026: perché “stabilità” è il termine sbagliato?



Jordan PAGEOT

Residual Value Expert

Se guardiamo all'Europa nel suo complesso, il mercato appare stabile. Ma se analizziamo mercato per mercato, marchio per marchio, modello per modello, nulla si rivela effettivamente stabile.

In tutta Europa, il 2025 si è chiuso con un segnale ampiamente positivo: i mercati delle auto nuove e usate si stanno lentamente riprendendo, gli stock rimangono sotto controllo e la domanda è ancora presente. Ma questa apparente stabilità nasconde una realtà molto più complessa per quanto riguarda i Valori Residui.

Il Valore Residuo non è un esercizio europeo, è un esercizio mercato per mercato e modello per modello. Dietro le stime medie, si moltiplicano i micro-movimenti:

- diverse **velocità di rotazione** degli stock
- **assorbimento irregolare dei veicoli BEV**
- **modelli di deprezzamento divergenti** tra marchi e powertrains

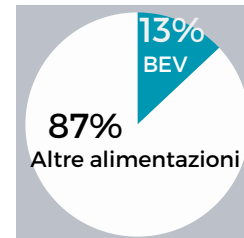
BEV: una sfida strutturale, non l'intero mercato

I BEV rappresentano l'alimentazione con maggiori sfide al giorno d'oggi, ma non sono l'unica tematica da considerare. **Nel 2025, i BEV rappresentavano circa il 13% degli stock di veicoli usati in tutta Europa.** Tuttavia, incidono in modo sproporzionato sulla pressione del Valore Residuo:

- rotazione degli stock più lenta, come si può vedere dal grafico
- capitale immobilizzato più elevato nelle concessionarie
- deprezzamento in media circa il 50% più rapido rispetto ai veicoli ICE
- in gran parte dei paesi si registrano differenze tra il Valore Residuo fissato nel 2022-2023 e il valore effettivo delle auto usate oggi.

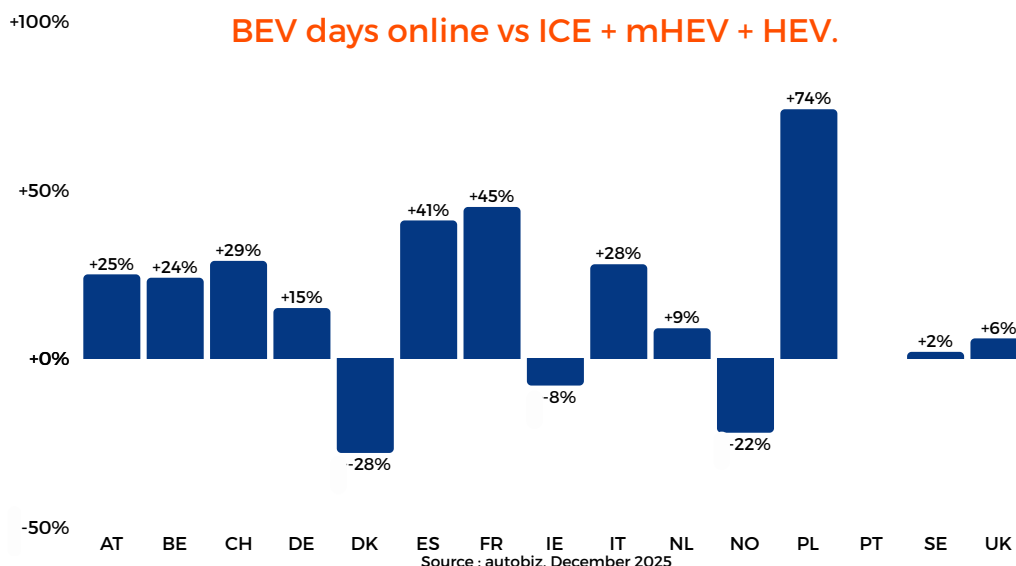
Quota di stock online BEV

Europa - Dic 2025



Fonte: autobiz

Il grafico sottostante mostra la situazione dell'età degli stock con una visione molto diversa da un paese all'altro. In Danimarca e Norvegia, più avanzati nella transizione verso i veicoli elettrici, le auto EV vendono più velocemente di quelle ICE. Alcuni paesi come Svezia, Paesi Bassi o Regno Unito si trovano in una situazione abbastanza equilibrata. Tra i principali mercati, Francia e Spagna sono i più colpiti.



Comunque, l'**87% del volume delle auto usate rimane non BEV**.

Se ci si concentra solo sui BEV, si perdono di vista le opportunità dove è possibile recuperare effettivamente valore.

Dal settaggio dei Valori Residui all'esecuzione del pricing

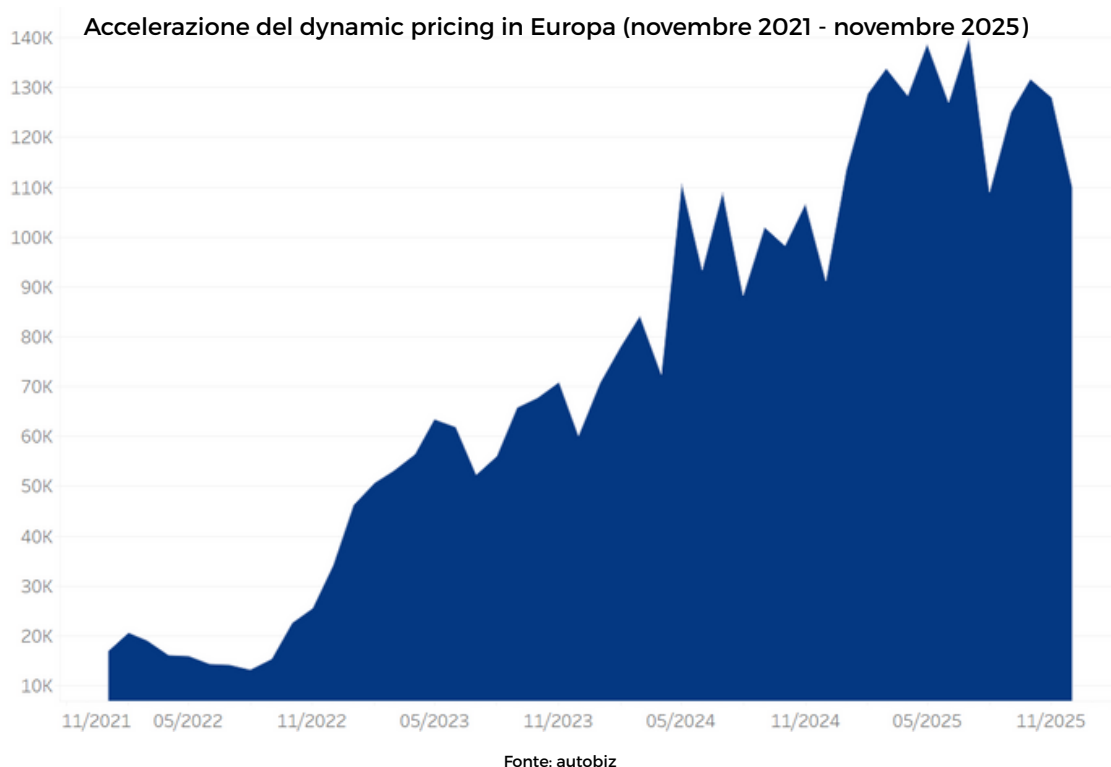
Un cambiamento importante è ora chiaramente visibile in tutta Europa: le dinamiche di pricing hanno subito un'accelerazione. I prezzi cambiano più spesso, con variazioni minime. Non si tratta di un dettaglio, ma di un cambiamento strutturale.

Dal 2021, l'attività di determinazione dei prezzi ha registrato un forte aumento:

- revisione dei prezzi più frequente
- reazioni più rapide ai segnali del mercato
- minore tolleranza per le strategie di determinazione dei prezzi statiche

Partire dal giusto prezzo e rivedere regolarmente i valori è ora molto più efficace che aspettare e poi applicare forti sconti alla fine.

Volumi dell'attività di pricing in Europa



Nel 2026, il mercato dovrà confrontarsi con le strategie di Valore Residuo definite tre o quattro anni fa. Nel periodo post-pandemia, i livelli di deprezzamento sono stati insolitamente bassi. Per molti veicoli, in particolare i BEV, ciò crea oggi un divario con la realtà.

Il Valore Residuo non è un valore, ma un processo

Reforecasting, Repricing e Fidelizzazione all'interno delle reti di concessionari stanno diventando strumenti essenziali per:

- **limitare le perdite sui veicoli BEV**
- **garantire il valore dei veicoli ICE e ibridi**
- **preparare il prossimo ciclo di vita dei veicoli**

Le prossime edizioni di autobizInsights si concentreranno sulle azioni di Fidelizzazione e di Reforecasting che gli operatori del settore automobilistico possono intraprendere per garantire i Valori Residui in un mercato sempre più volatile.



Per saperne
di più

Jordan PAGEOT

Residual Value Expert



corporate.autobiz.com