



Jordan PAGEOT

Direttore - Valori Residui &
Finanza Automotive



I BEV usati sono in ripresa.

La domanda riuscirà ad assorbire la prossima ondata di offerta?

Negli ultimi due anni i BEV usati sono stati sotto pressione, con un deprezzamento rapido e un elevato rischio sui valori residui.

Nel 2026 il quadro sta cambiando: la domanda si rafforza, la liquidità migliora e i divari di deprezzamento tra le alimentazioni si riducono.

Tuttavia, il miglioramento delle performance attuali non significa che il rischio sia scomparso. Il prossimo banco di prova sarà capire se la domanda sarà in grado di assorbire la nuova ondata di BEV che rientra nel mercato dell'usato.

I BEV usati ritrovano finalmente slancio

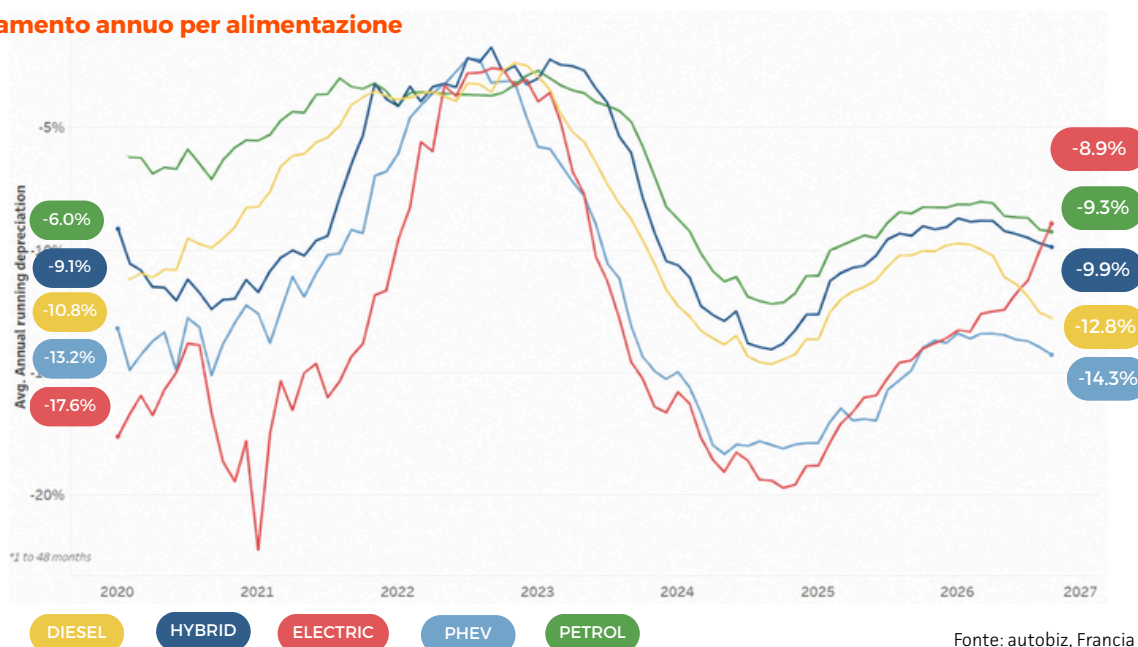
L'inversione di tendenza nelle performance delle BEV usate è diventata sempre più evidente nel corso del 2026.

Il deprezzamento ha cambiato direzione. Dopo un lungo periodo in cui i BEV si deprezzavano molto più rapidamente dei veicoli termici, il divario tra le alimentazioni si è ridotto nettamente. Negli ultimi mesi i BEV figurano persino tra le alimentazioni più performanti.

La tradizionale gerarchia tra alimentazioni sta perdendo rilevanza. Le cinque principali alimentazioni sono ora separate da soli quattro punti percentuali di deprezzamento annuo, rispetto a divari molto più ampi in passato.

Questa convergenza cambia il modo in cui va valutato il rischio BEV. I segnali di mercato che in passato giustificavano un rischio aggiuntivo sui BEV stanno evolvendo e devono essere rivalutati. Tuttavia, il miglioramento delle performance di mercato non dovrebbe tradursi automaticamente in valori previsionali più elevati sull'intero portafoglio BEV.

Deprezzamento annuo per alimentazione



Ma non esiste ancora un mercato europeo unico delle BEV

Uno degli insegnamenti più chiari degli ultimi anni è che l'elettrificazione non procede alla stessa velocità in tutta Europa. Lo stesso vale ora per la ripresa dei BEV usati.

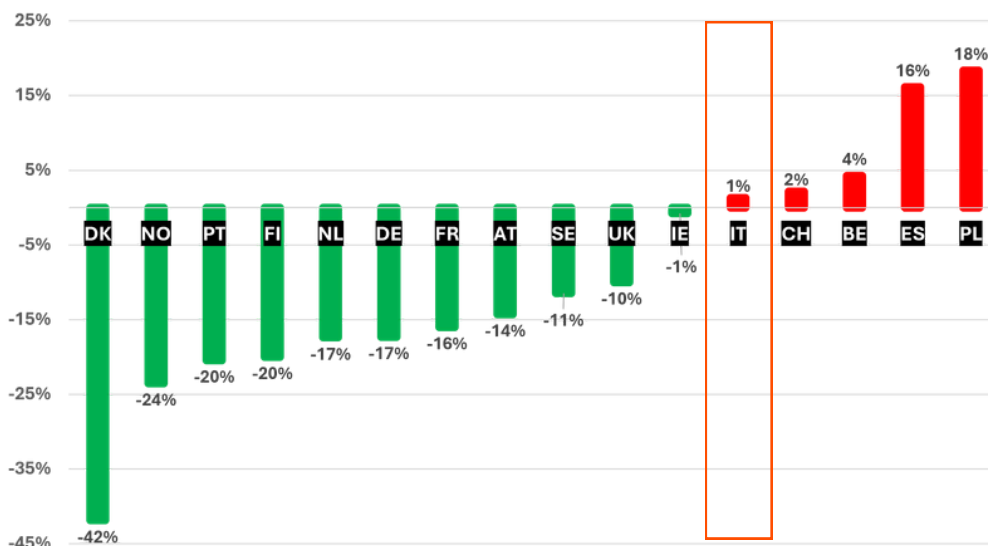
Nel 2025 i BEV erano ancora tra le alimentazioni con i tempi di vendita più lunghi sul mercato dell'usato. Oggi sono i più rapidi da vendere, mentre i tempi di vendita delle alimentazioni tradizionali sono aumentati dalla primavera 2026.

Questo miglioramento, tuttavia, varia molto da un paese all'altro. A fine 2025 i BEV registravano una rotazione più rapida dei veicoli termici solo in tre dei mercati monitorati da autobiz. A settembre 2026 ciò avveniva in 11 mercati.

La liquidità è migliorata nella maggior parte dei mercati, ma le performance restano molto frammentate. I paesi più maturi nell'elettrico, come Danimarca e Norvegia, sono tra i più performanti, mentre altri mercati continuano a registrare una rotazione degli stock più lenta e una minore capacità di assorbimento da parte della domanda. La maturità del mercato resta un fattore di differenziazione determinante.

Un BEV non è quindi più automaticamente un veicolo ad alto rischio per il solo fatto della sua alimentazione. La sua performance in termini di VR dipende sempre più dalla combinazione di domanda di mercato, segmento, tecnologia, posizionamento di prezzo del nuovo e tempistica.

Giorni online delle BEV vs termiche + mild hybrid + full hybrid (sett. 26)



Fonte: autobiz, media europea, tutti i mercati

Le generazioni più recenti, che offrono maggiore autonomia, ricarica più rapida e una tecnologia più attuale, possono sostenere una domanda più forte e ipotesi di VR più ambiziose. Al contrario, le tecnologie superate dipendono maggiormente dai fattori di domanda del mercato, legati principalmente agli attuali prezzi dei carburanti. Come evidenziato nelle nostre precedenti analisi sui VR, i veicoli tecnologicamente rilevanti e con un prezzo competitivo non dovrebbero necessariamente presentare lo stesso livello di rischio del resto del mercato.

In altre parole, il rischio BEV sta diventando più granulare. Un'unica ipotesi BEV a livello europeo rischia sempre più di nascondere realtà molto diverse.

Il vero banco di prova deve ancora arrivare

L'attuale ripresa ha beneficiato anche di condizioni di offerta relativamente favorevoli.

La quota di BEV nello stock dell'usato ha raggiunto un picco del 14,8% nel primo trimestre 2026, con il rientro sul mercato di ingenti volumi di riacquisti dalle flotte. Il rafforzamento della domanda ha poi accelerato l'assorbimento degli stock, riportando la quota all'11,9% a giugno. Già in estate, tuttavia, gli stock avevano ricominciato a crescere, raggiungendo il 12,6% a luglio e agosto.

E altra offerta è in arrivo. La penetrazione dei BEV resta molto più elevata nelle immatricolazioni del nuovo che nell'attuale stock dell'usato. Volumi crescenti di veicoli a fine leasing arriveranno quindi progressivamente sul mercato.

Ma il volume è solo una parte dell'equazione. I veicoli che rientrano sul mercato non corrispondono necessariamente all'attuale domanda di BEV usati. L'elettrificazione delle flotte si è concentrata in gran parte sui segmenti C e D, mentre gli acquirenti di BEV usati sono prevalentemente clienti privati, con una domanda più orientata verso vetture compatte dei segmenti B e C.

OFFERTA DALLE FLOTTE

Principalmente segmenti C/D

DOMANDA BEV USATI

Principalmente acquirenti privati, segmenti B/C

Conclusione

La ripresa dei BEV usati offre ai responsabili dei VR valide ragioni per rivalutare i rischi applicati negli ultimi due anni. Tuttavia, non giustifica un aumento uniforme dei valori residui dei BEV.

I veicoli tecnologicamente rilevanti e con un prezzo competitivo, in mercati liquidi, possono sostenere aspettative di VR più elevate. Una tecnologia meno recente, una domanda più debole o una futura pressione dell'offerta richiedono invece ancora cautela.

La gestione dei VR deve quindi rimanere continua e specifica per mercato e per veicolo, supportata da un monitoraggio regolare e da un aggiornamento delle previsioni al variare delle condizioni.

Per saperne di più

Jordan PAGEOT

Direttore - Valori Residui & Finanza Automotive



ecorporate.autobiz.com