

Indicata
Market Watch™

Report informativo sulle auto usate



Febbraio 2025 | Edizione 60

Inizio tranquillo per il 2025 e rinnovato potenziale per l'usato ibrido

indicata
Part of Autorola



I motori a benzina rimangono il tipo di alimentazione più importante per le auto usate in Europa, con una quota di mercato del 45%.

Gli effetti della crisi dei chip e del mercato dei venditori stanno scomparendo sempre più dal mercato delle auto usate.

Un'auto su tre e quasi il 30% di tutti i veicoli commerciali leggeri usati hanno meno di 2 anni.

Ora i full hybrid stanno beneficiando della loro attrattiva sul mercato e stanno raggiungendo valori medi superiori a quelli dei motori ICE.

La commerciabilità degli LCV elettrici è di nuovo in calo e i valori MDS superiori a 100 si stanno accumulando.

Il drammatico crollo delle auto nuove, pari a -30% di diesel in Belgio 2024 YoY, sta attualmente contribuendo alla stabilità dei prezzi del mercato dell'usato.

La quota di vendite di autovetture elettriche nel segmento dei veicoli di età inferiore ai 2 anni in Danimarca ha superato da tempo il 75% e lascia quasi tutti gli altri tipi di carburante in una percentuale a una cifra.

Mentre la maggior parte dei tipi di carburante in Francia ha visto migliorare il proprio MDS, o stabilizzarsi nel caso dei PHEV, i BEV stanno peggiorando, richiedendo in media 18 giorni in più per la vendita, circa il doppio rispetto a diesel e benzina.

La quota di eLCV in Germania non raggiunge il 6% delle vendite sotto i 2 anni.

All'inizio di febbraio la Polonia ha lanciato un nuovo programma che prevede sovvenzioni fino a 40.000 zloty (circa 9.500 euro) per l'acquisto o il leasing di veicoli elettrici. Il programma prevede anche uno schema di rottamazione.

Il mercato delle auto nuove in Portogallo, che per breve tempo ha raggiunto una quota di mercato BEV del 5,4% nel 2023, rimane attualmente al 5,6%.

Complessivamente, circa la metà di tutte le nuove autovetture in Svezia è dotata di una spina (PHEV e BEV).

Per la prima volta, un modello a benzina del sub-brand Omoda di Chery - la C5 - è tra le 3 auto più vendute in Turchia.

La quantità di BEV offerti sui portali britannici di auto usate è aumentata a oltre il 10% nel segmento di età 3-4 anni.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	78.3pp
Poland	-6.4pp
Spain	-7.7pp
Sweden	-8.4pp
Portugal	-10.9pp
The Netherlands	-9.0pp
Italy	-11.2pp
Belgium	-10.7pp
France	-11.1pp
Austria	-11.2pp
Germany	-10.1pp
United Kingdom	-12.9pp
Denmark	-10.1pp
Average	-3.8pp
EU Region	-10.6pp

I motori a combustione interna dominano il mercato delle auto usate, mentre i veicoli elettrici dominano le strategie per le auto usate.

Considerando tutti i mercati osservati, si può notare un'evoluzione lineare nello sviluppo delle quote di mercato delle vendite per tipo di carburante. I motori a benzina rimangono il tipo di carburante più importante per le auto usate in Europa, con il 45%, e continuano a fornire un'offerta sufficiente dalle immatricolazioni di auto nuove degli ultimi anni. Le forniture di diesel si stanno riducendo a causa degli effetti a lungo termine del Dieselgate e dell'elettrificazione del mercato promossa per legge, ma rappresentano ancora il 27%.

Gli ibridi leggeri supportano questa tendenza sostituendo le loro controparti con motore a combustione, anche se con emissioni di CO2 inferiori. Dal punto di vista del mercato complessivo, le varianti ad alimentazione elettrica rappresentano ancora quote di mercato a una sola cifra sia in termini di vendite che di numero di veicoli circolanti. Per i modelli usati sono necessari incentivi

mirati non solo per stabilizzare i valori residui e aumentarne l'attrattiva, ma anche, e soprattutto, per sostenere efficacemente le vendite di auto nuove, contribuendo ad abbassare i tassi di leasing.

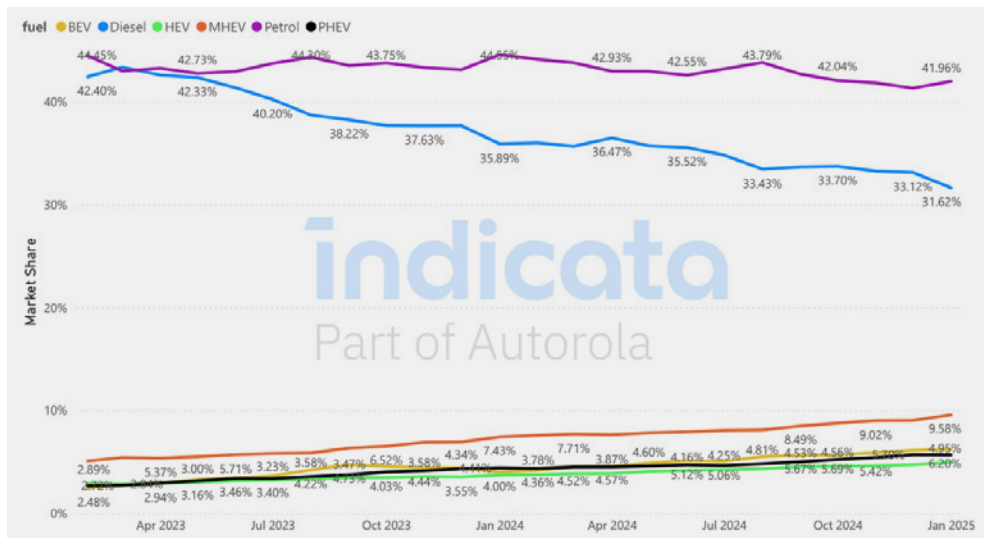
Tuttavia, la maggior parte dei programmi di sovvenzione, nella misura in cui sono ancora validi, sono destinati alle vendite di auto nuove e generalmente danneggiano il settore delle auto usate a causa dell'eccesso di offerta e della pressione sui prezzi dall'alto. La trasformazione verso la mobilità elettrica funziona bene e rapidamente nei mercati in cui l'offerta di veicoli cresce grazie a varie misure, ma anche quando sono presenti altre condizioni quadro, come infrastrutture adeguate, prezzi dell'energia favorevoli e quadri giuridici di supporto, e c'è un ampio consenso sociale sul percorso di cambiamento.

Tuttavia, spesso è ancora necessaria una riduzione mirata

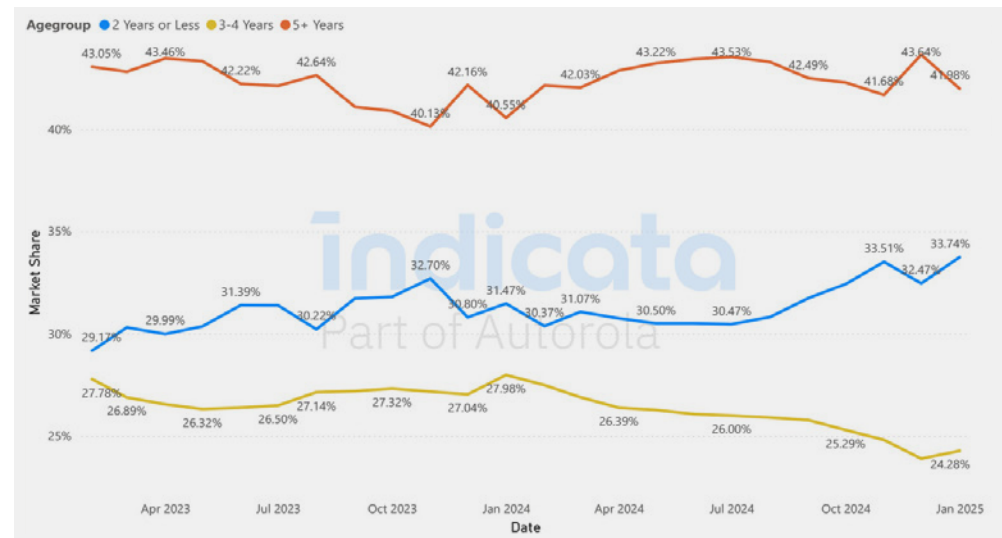
o pilotata del prezzo dei veicoli elettrici per rendere questi ultimi una vera alternativa per la mobilità individuale quotidiana. Il fatto che il gruppo di età più giovane del mercato complessivo sia tornato a crescere in termini di vendite dalla metà dello scorso anno è, ovviamente, inizialmente dovuto a un aumento dell'offerta in questo segmento di età, oltre che all'elettrificazione.

Tuttavia, il dato dimostra anche che gli effetti della crisi dei chip e del mercato dei venditori vengono sempre più abbandonati anche nel mercato delle auto usate. Un'auto su tre e quasi il 30% di tutti i veicoli commerciali leggeri presenti sui portali hanno attualmente meno di due anni. Questa è la conseguenza dell'arrivo sul mercato di un maggior numero di auto nuove usate privatamente e di piccoli furgoni commerciali con contratti di leasing a breve termine, che devono essere ricommercializzati come veicoli usati in cicli più brevi.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



L'interesse per gli ibridi completi migliora la commerciabilità

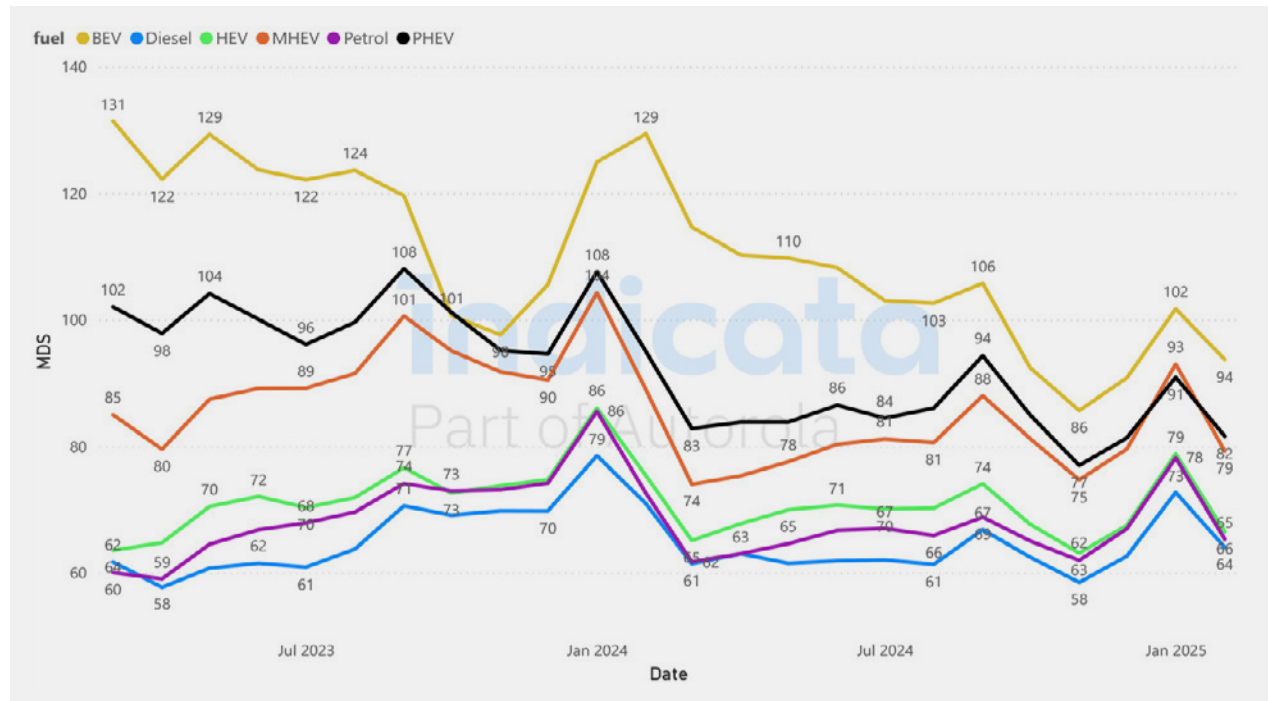
Il rapporto tra domanda e offerta per l'intero mercato osservato mostra di nuovo una tendenza positiva dopo il consueto calo di inizio anno. A ciò contribuiscono il calo generale dei prezzi delle auto usate e il miglioramento dell'inflazione e del potere d'acquisto dopo diversi anni di crisi. Tuttavia, l'attuale incertezza economica in Europa influenzerà nuovamente il comportamento d'acquisto e la domanda di beni strumentali come le automobili a causa degli ultimi eventi politici e della guerra in corso in Ucraina.

Ora, i veicoli ibridi completi stanno beneficiando in modo particolare della loro attrattiva sul mercato e stanno raggiungendo valori massimi al livello dell'ancora popolare motore a combustione. Dal punto di vista dell'offerta, gli HEV rappresentano solo una piccola quota del mercato. Dal punto di vista della domanda, i bassi premi tecnologici per le auto nuove e lo scetticismo di molti potenziali acquirenti, che preferiscono scegliere la prudenza e sono attratti dalla bassa soglia di offerta della guida elettrica senza "ansia da autonomia", stanno sostenendo la domanda.

Gli ibridi leggeri sono ancora mediamente al livello dei PHEV e soffrono dello stesso problema: entrambi i tipi di carburante richiedono inizialmente prezzi più alti a causa della tecnologia più complessa. Tuttavia, dal momento che tutti i tipi di ibrido sono solo di aiuto limitato per i produttori in termini di problemi di riduzione di CO2 e di sanzioni, d'altra parte la pressione sui produttori per generare immatricolazioni è limitata, soprattutto quest'anno.

Questa è una buona notizia per i loro valori residui nei prossimi anni, in quanto i volumi di offerta sul mercato delle auto usate non saranno inutilmente gonfiati e non eserciteranno ulteriori pressioni sui prezzi. Per quanto riguarda gli LCV, la commerciabilità delle unità elettrificate sta attualmente diminuendo di nuovo e i valori MDS si stanno accumulando sopra 100. La situazione più difficile è quella degli eLCV con un valore di 150, perché quantità sempre maggiori vengono immesse sul mercato e nei prossimi anni saranno espulse come veicoli usati giovani. Inoltre, il potenziale di acquisto dei furgoni usati è particolarmente sensibile ai prezzi e tutto ciò che mette in dubbio il loro buon funzionamento nell'uso quotidiano è più probabile che induca gli acquirenti a tornare al diesel.

MDS by Fuel Type - European Market



Top selling car models up to 4-years-old by volume

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	72.9	Volkswagen Golf	73.1	Toyota Yaris	50.5	Tesla Model 3	42.7
Peugeot 208	74.1	Volkswagen T-ROC	73.7	Toyota C-HR	62.1	Volkswagen ID.3	68.2
Volkswagen T-ROC	73.7	Peugeot 208	67.9	Toyota Corolla	60.4	Fiat 500	102.8

Fastest selling car models up to 4-years-old by Market Days Supply

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model 3	42.7	Renault Twingo	43.8	Toyota RAV 4	47.4	Tesla Model 3	42.7
Tesla Model Y	43.0	Dacia Duster	45.6	Hyundai IONIQ	48.7	Tesla Model Y	43.0
Polestar	46.3	Volvo XC40	47.0	Toyota Yaris	50.5	Polestar	46.3

I mercati europei si stanno diversificando

Le variazioni di prezzo tendono ad attenuarsi nel corso dell'anno. Ciò si è verificato anche all'inizio del 2025. Le ragioni sono molteplici, tra cui la semplice inattività dei rivenditori durante le scorte, le vacanze e le ferie. Complessivamente, l'anno scorso si è concluso con una tendenza mediamente negativa, soprattutto nei principali mercati, ma ora si possono osservare alcuni effetti stabilizzanti e persino positivi a livello individuale.

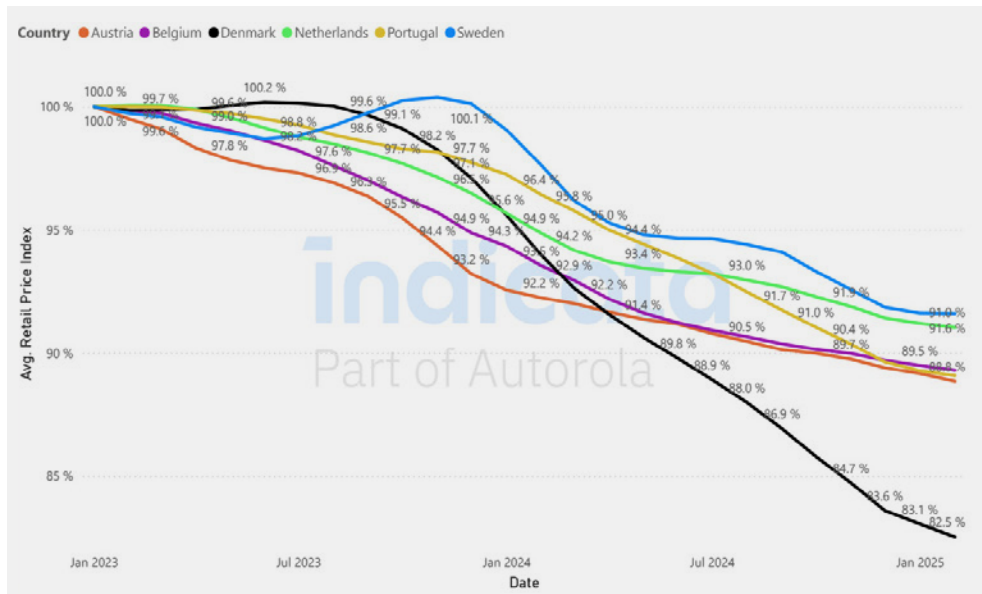
Il Regno Unito, ad esempio, sembra essere in netto territorio negativo rispetto all'inizio del 2023, ma non ha subito ulteriori drastiche correzioni dei prezzi

nel 2024 come nel 2023. Ciononostante, le prospettive sono contrastanti e la resilienza del commercio britannico è in netto calo. La situazione è simile in Germania. Anche Francia e Italia sono sottoposte a una notevole pressione sui prezzi, e non solo per i veicoli elettrici.

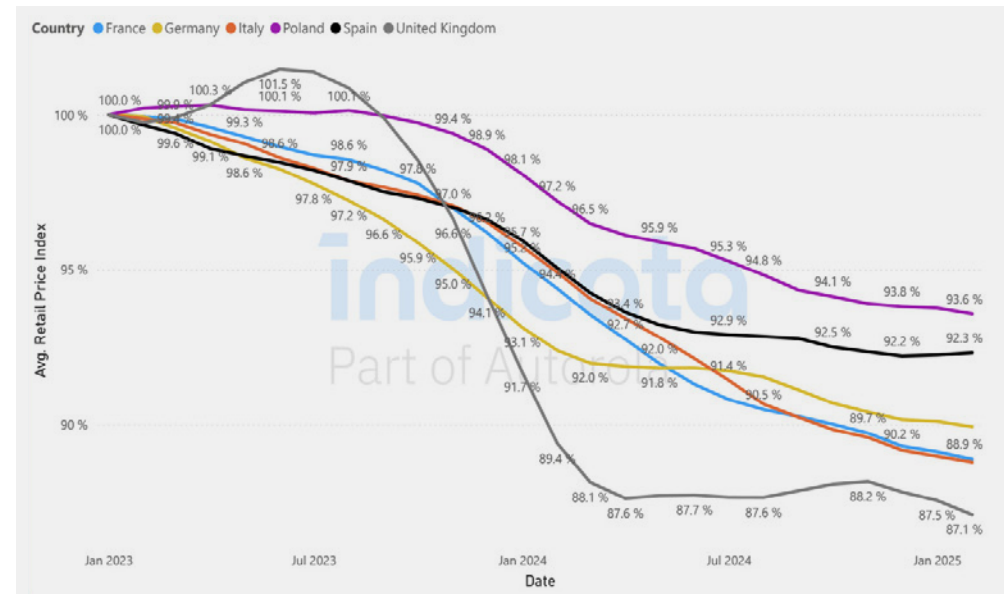
La Spagna si è ripresa lo scorso anno ed è entrata nel 2025 con una leggera tendenza al rialzo. I fattori trainanti in questo caso sono proprio i veicoli elettrici. In Danimarca, invece, i prezzi continuano a scendere a causa della crescente penetrazione sul mercato dei BEV, in particolare. Tuttavia, poiché

l'MDS, il tasso di rotazione delle scorte e i tempi di inattività dei BEV sono piuttosto positivi, l'andamento dei prezzi sembra aver sviluppato un proprio slancio guidato più dalla paura che dalla necessità. La Svezia, il più grande mercato automobilistico nordico, ha indici di prezzo per lo più positivi, ma il calo dei prezzi dei modelli elettrici non è stato finora sufficiente a stimolare la domanda per una stabilizzazione. Il Belgio e l'Austria hanno registrato una maggiore stabilità dei prezzi l'anno scorso, dopo un difficile 2020, che è proseguita anche nell'anno in corso.

Retail Price (weighted. avg.) Index 100 = Jan - AT,BE,DK,NE,PT,SE



Retail Price (weighted. avg.) Index 100 = Jan - FR,DE,IT,PL, ES, GB



Please note that Indicata is currently in the process of enhancing the Marketwatch Retail Price Index. As a result, there may be variations compared to the versions available in previous months. We appreciate your understanding as we strive to deliver a better experience.

Forte attenzione alle BEV usate fresche

I livelli di offerta e le quote di vendita dei veicoli usati continuano a ristagnare, rispettivamente intorno al 10% e al 7-8%. La tendenza dei veicoli usati giovani con meno di 2 anni continua a diminuire, non da ultimo a causa della debole coorte di nuove immatricolazioni nel 2024. Poiché oltre l'80% del volume di offerta di BEV usati proviene ancora da questo gruppo di età, esiste una forte correlazione tra le nuove immatricolazioni dell'anno precedente e il potenziale di auto usate in Austria, rispetto a circa il 65% per i BEV nel resto d'Europa.

Il rapporto è un po' più equilibrato per le vendite, ma è ancora superiore alla media del mercato (70%) invece della media abituale di circa il 58%. Gli indici dei prezzi per tutti i tipi di carburante sono rimasti piuttosto stabili dall'inizio dell'anno. Questo non è insolito, dato che gennaio è un mese con poca attività di vendita. Tuttavia, l'andamento dei prezzi dei modelli elettrici fa sperare che sia stato raggiunto un primo fondo.

Mentre i veicoli elettrici hanno perso quasi 18 punti percentuali nel gennaio 2023 rispetto a quest'anno, la perdita nel 2024 è stata molto più moderata, con meno di 10 punti percentuali dallo stesso punto di partenza. L'inizio del 2025 è stato ancora

più sorprendente, poiché l'offerta e la domanda continuano a essere sfavorevoli. In media, tutti i valori MDS misurati per tipo di carburante sono superiori alla soglia di 100, tranne che per i modelli diesel, 141 per gli EV e addirittura 164 per le auto usate molto giovani!

Per contro, i modelli esistenti e quelli in arrivo si vendono molto più rapidamente per i modelli di oltre cinque anni. I modelli Tesla, ad esempio, hanno un ottimo valore attuale di MDS pari a 54. Per quanto riguarda gli LCV, le quote di vendita osservate dei BEV sono cresciute fino a superare il 5-6%, ma con una leggera tendenza al ribasso. Nel frattempo, le quote dei BEV stanno crescendo di nuovo e ora rappresentano quasi un furgone su otto nel gruppo di età più giovane, sotto i 2 anni. I furgoni completamente elettrici per le consegne in città, come Kangoo Z.E., e-Berlingo, ecc. svolgono un ruolo importante, nonostante la loro quota sia nuovamente in calo.

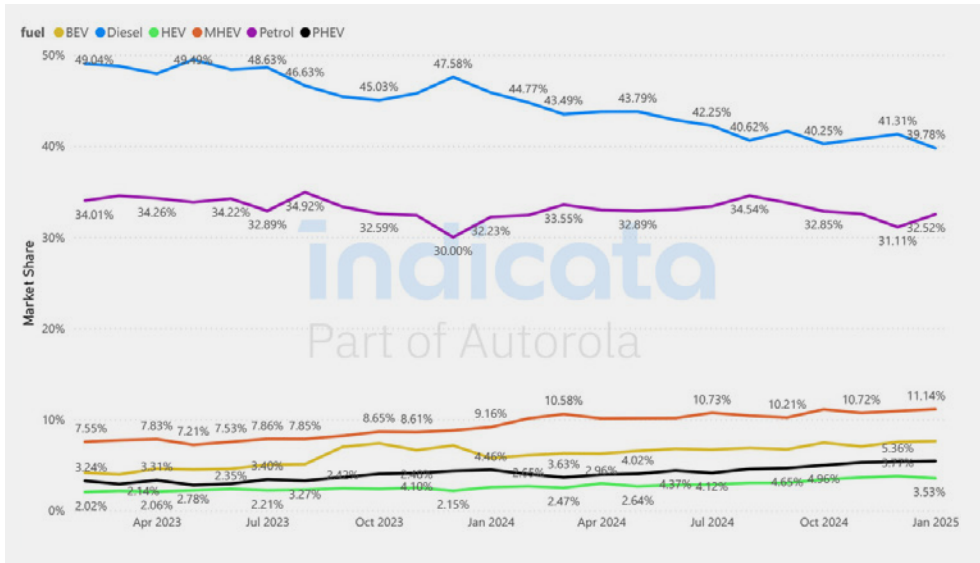
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	67.7
Volkswagen	Golf	100.7
BMW	3 Series	88.5

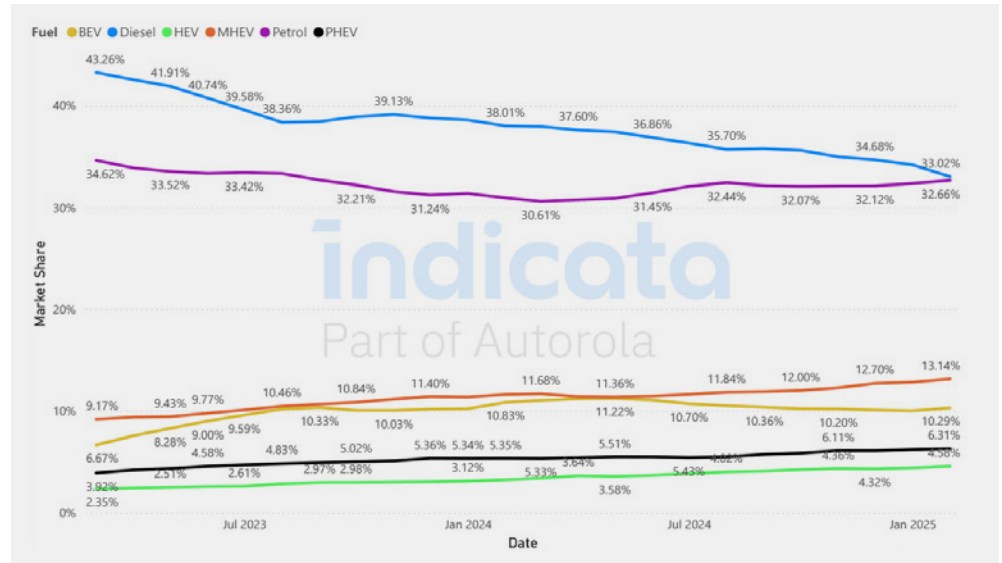
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Citroën	C3	8x	43.5
Tesla	Model 3	7x	50.5
Dacia	Duster	6x	59.8

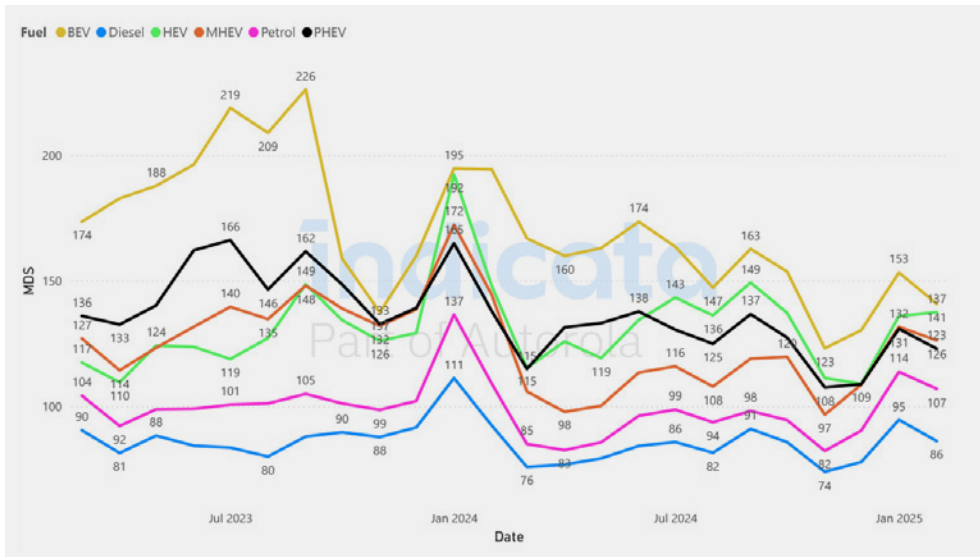
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Austria



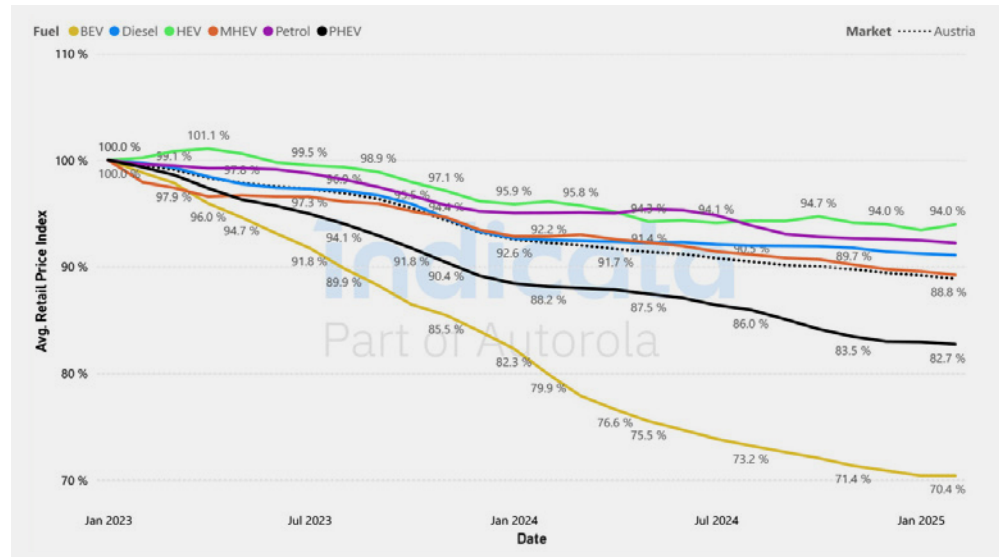
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Austria



MDS by Fuel Type - Austria



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Austria



I diesel usati sono ancora in fase di dismissione

Le vendite di BEV nel mercato delle auto usate continuano a ristagnare all'inizio dell'anno, anche in Belgio, che ha un'affinità con le auto elettriche con poco più del 6% della quota di vendita totale e non molto più dell'11% delle auto usate molto giovani. Negli ultimi anni la quota delle immatricolazioni di auto nuove è schizzata a oltre il 28% nel 2024.

Il rapporto tra domanda e offerta è di nuovo sulla via della ripresa, dopo il consueto temporaneo peggioramento di inizio anno. Come a metà dello scorso anno, l'indice dei prezzi dei veicoli elettrici mostra nuovamente segni di ripresa e stabilizzazione, mentre gli ibridi plug-in continuano a scendere nel livello dei prezzi di offerta.

Per contro, i concessionari stanno valutando le full hybrid con crescente ottimismo, che sta dando i suoi frutti visti gli ottimi valori di MDS pari a 57. Nella fascia di età fino a un massimo di 2 anni, questo tipo di carburante ottiene il miglior valore. Nel frattempo, continua la tendenza ad abbandonare l'usato diesel, che ora è stato superato dai modelli completamente elettrici in termini di volume. Tuttavia, sono ancora in vantaggio in termini di quote di vendita grazie alla domanda ancora esistente. A ciò ha contribuito il

drammatico calo del 30% su base annua delle vendite di auto nuove nel 2023. Di conseguenza, i veicoli diesel usati sono stabili nei prezzi e vengono venduti dai concessionari con una sana fiducia in se stessi. I motori a benzina rappresentano ancora una quota totale di oltre il 40% dello stock e delle vendite, ma sono attualmente in leggero calo a causa della crescita di tipi di propulsione alternativi, soprattutto ibridi leggeri.

Tuttavia, l'attrattiva del mercato e il comportamento dei prezzi di offerta non mostrano segni di debolezza. Anche il mercato belga dei veicoli usati è ancora conservativo. Sebbene le quote di vendita mostrino una tendenza al rialzo nell'analisi a lungo termine, anche nel segmento di età più giovane la quota di mercato è inferiore al 5% - la metà di quella delle autovetture.

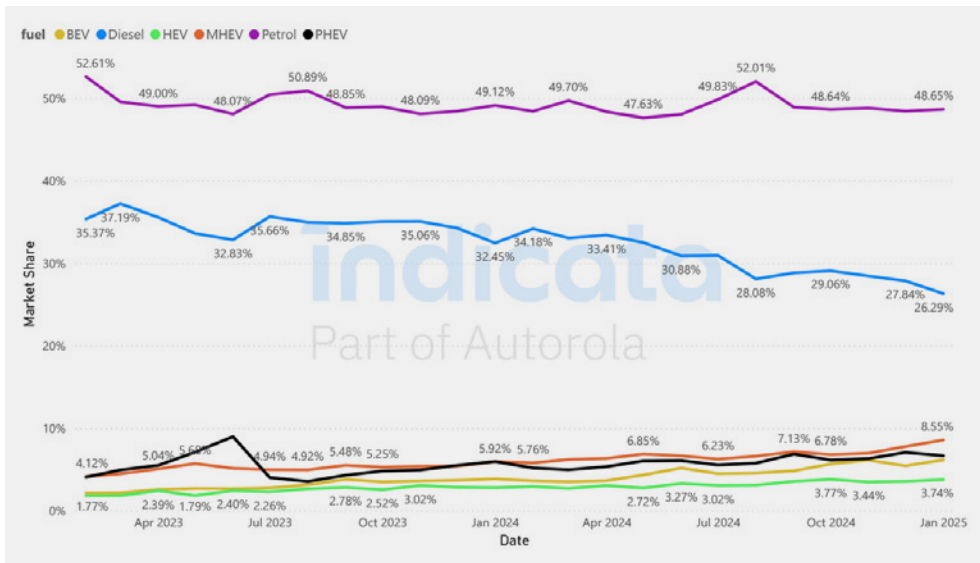
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	62.1
BMW	1 series	75.2
Opel	Corsa	36.5

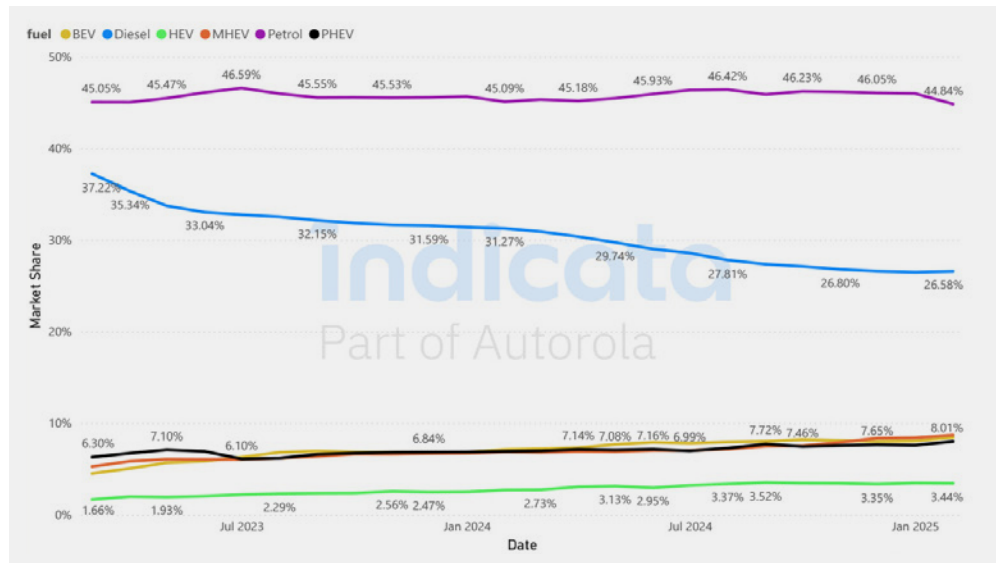
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Jogger	19x	19.4
Dacia	Sandero	15x	23.5
MG	ZS	13x	28.7

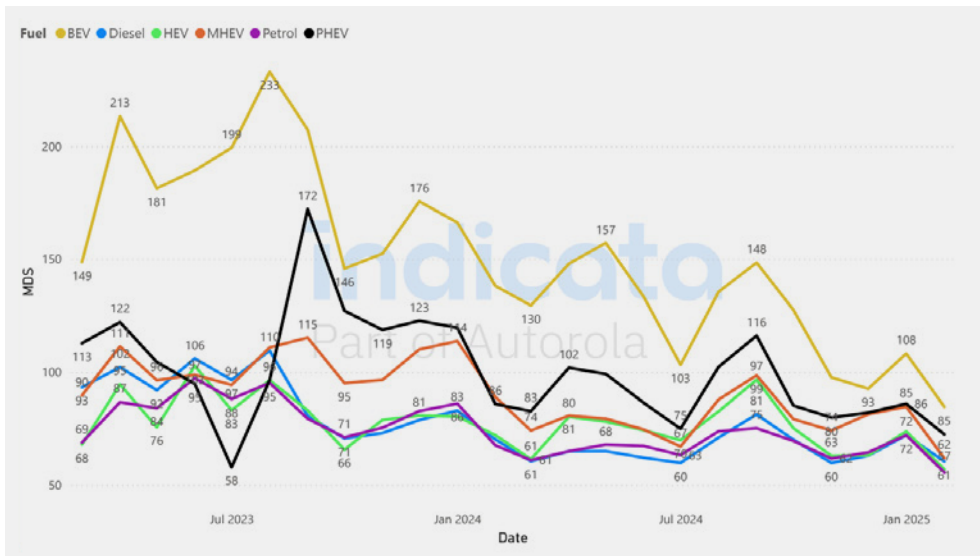
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



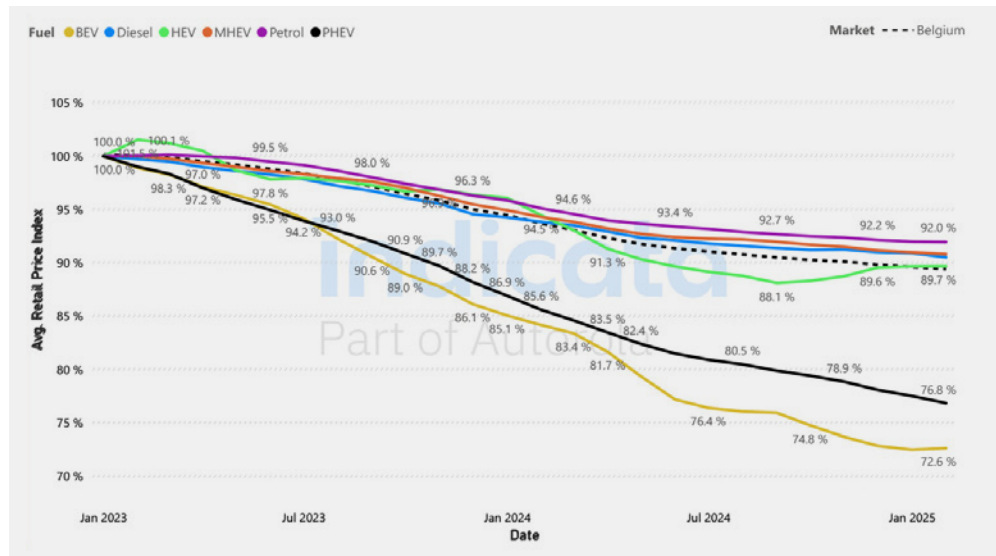
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



MDS by Fuel Type - Belgium



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Belgium



la quota di BEV recenti usate sale oltre il 75%

In Danimarca, i modelli usati completamente elettrici continuano a fare breccia nelle vendite dei concessionari. La quota delle vendite di auto nel segmento di età inferiore ai 2 anni ha superato da tempo il 75% e lascia quasi tutti gli altri tipi di carburante in una percentuale a una cifra. Solo le auto a benzina sono ancora appena sotto la soglia del 10%.

Di conseguenza, tra i modelli più venduti figurano la ID.3 e la ID.4, nonché la sorella di gruppo Skoda Enyaq. Di conseguenza, i primi tre posti della classifica MDS sono occupati da tre modelli elettrificati, tra cui due della MG e la VW ID.7. Nel gruppo di età più giovane, fino a due anni, i veicoli diesel sono all'altro capo della scala e, con un valore di 145, dimostrano che, nonostante l'offerta ridotta, la domanda non sembra essere sufficiente nemmeno per questo.

In media, tuttavia, questo ha avuto un impatto relativamente basso sul comportamento dei prezzi nel commercio del diesel usato. Sebbene negli ultimi anni i prezzi siano scesi più bruscamente rispetto ai motori a combustione e agli ibridi, sono scesi meno bruscamente rispetto ai BEV e negli ultimi mesi hanno persino mostrato segni di resistenza. I prezzi degli ibridi completi sono rimasti altrettanto stabili, con una tendenza al rialzo.

Si tratta di una situazione confortevole, soprattutto per Toyota, che beneficia dell'elevata quota ibrida. Gli indici dei prezzi di benzina e diesel del marchio sembrano ancora più solidi. Anche nel segmento di età media, 3-4 anni, l'elettrificazione è a buon punto. La quota dei BEV nel mercato delle auto usate è superiore al 40%, mentre la quota dei veicoli con motore a combustione si è ridotta da oltre il 40% per i veicoli a benzina e oltre il 30% per quelli diesel, rispettivamente al 18% e al 15% nell'ultimo anno.

Nel frattempo, un LCV usato su tre è un eLCV, con l'ID.Buzz e l'e-Citan sempre più popolari. In termini di attrattiva del mercato, i BEV sono nettamente superiori al resto del campo, con un punteggio medio di 51.

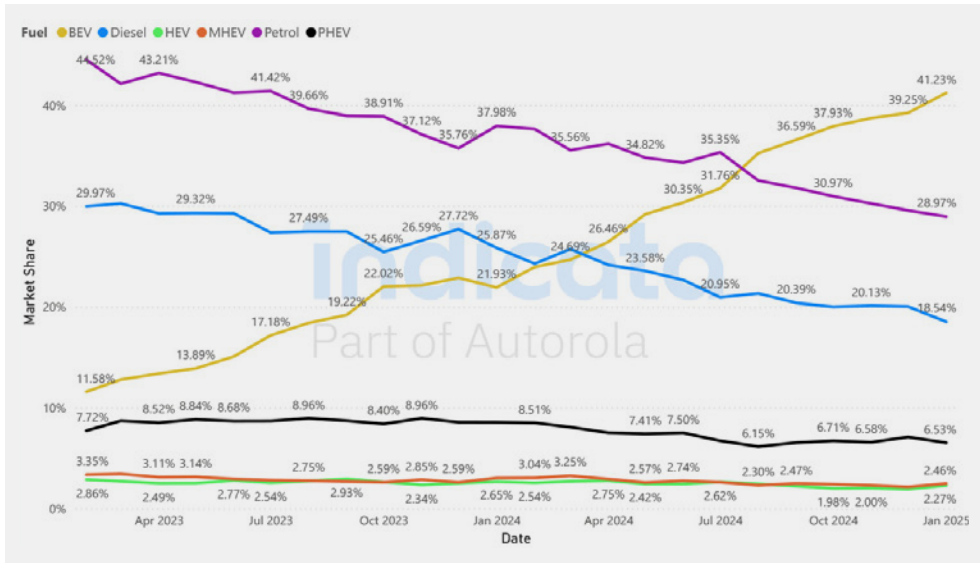
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	32.4
Volkswagen	ID.4	51.7
Škoda	Enyaq	39.7

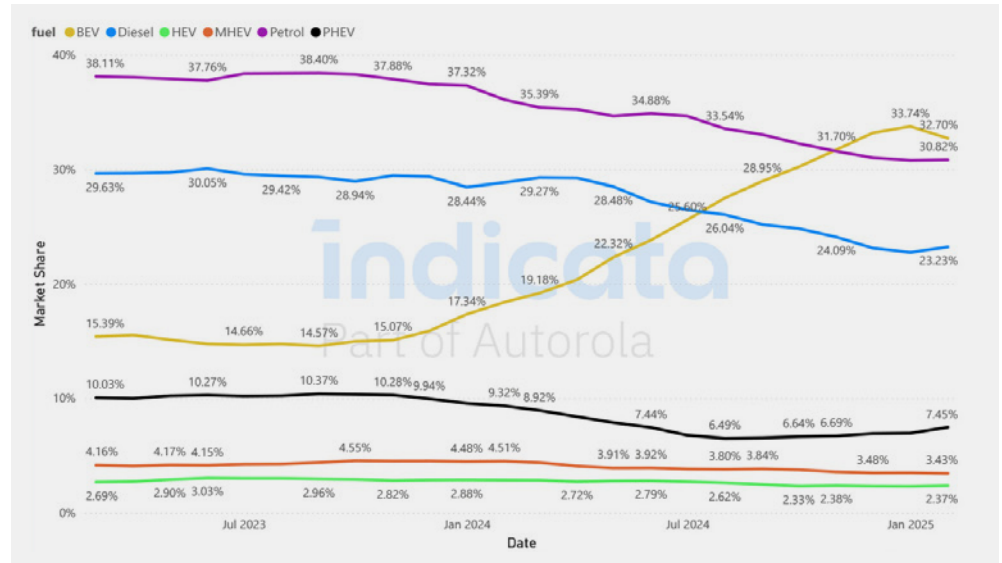
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	4	16x	22.0
MG	ZS	14x	26.0
Volkswagen	ID.7	13x	28.7

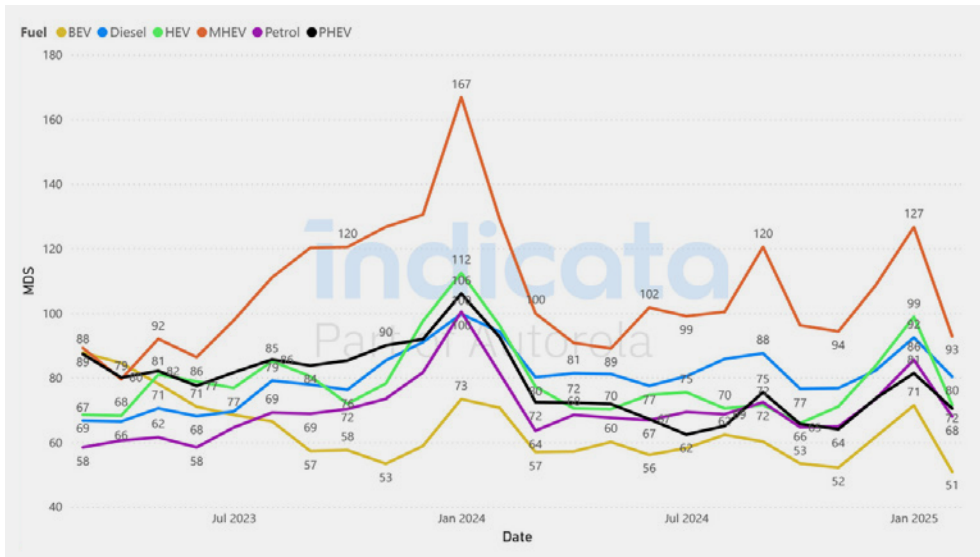
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



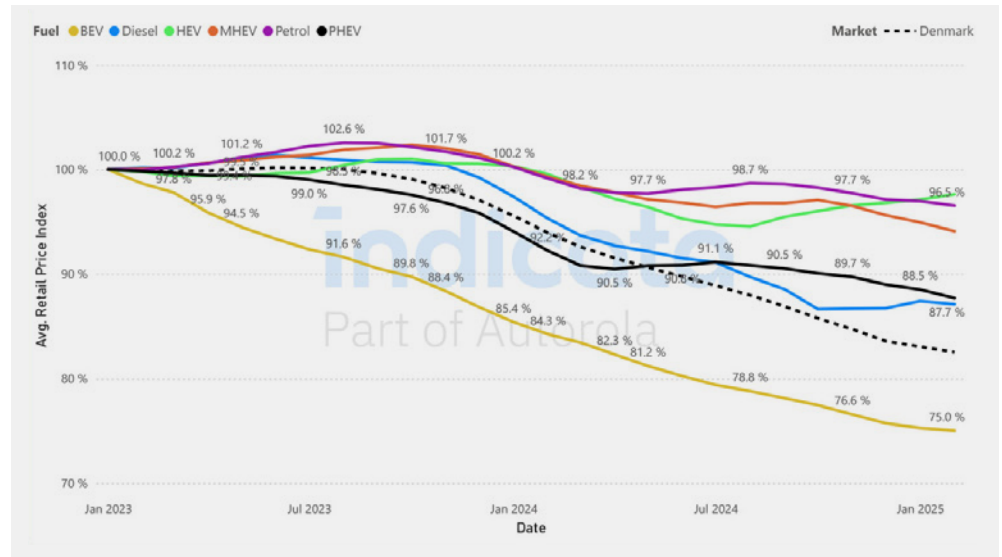
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



MDS by Fuel Type - Denmark



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Denmark



PHEV e BEV continuano a soffrire per l'eccesso di offerta

Le auto a benzina e diesel dominano le vendite di auto usate in Francia nel gennaio 2025. Nel complesso, le vendite dei diversi tipi di carburante sono rimaste stabili a gennaio rispetto a dicembre 2024, ad eccezione dei BEV, le cui vendite sono diminuite.

Per quanto riguarda i BEV, sono considerati troppo costosi. Allo stesso tempo, le scorte di usato sono in costante aumento e raggiungono un livello altrettanto elevato rispetto all'autunno 2024, il che fa scendere costantemente i prezzi dei BEV.

Mentre la maggior parte dei tipi di carburante ha visto il proprio MDS migliorare, o stabilizzarsi nel caso dei PHEV, i BEV sono fortemente peggiorati, con una media di 18 giorni in più, circa il doppio per il diesel e la benzina. Quindi, se i prezzi più bassi stanno migliorando la rotazione delle scorte per quasi tutti i tipi di carburante, questo potrebbe portare a una maggiore stabilità dei prezzi delle auto usate, nel caso dei BEV, nonostante la riduzione dei prezzi, l'aumento dell'MDS porterà in futuro a un forte calo dei prezzi delle transazioni.

Inoltre, il 2025 potrebbe vedere molte immatricolazioni di BEV tattici in Francia per raggiungere la quota di mercato del 25% richiesta per evitare le sanzioni, insieme a forti sconti sui mercati delle auto nuove e

usate, che danneggeranno i camper BEV usati. Gli sconti per i BEV sono aumentati fortemente per alcuni mesi e una riduzione del bonus a partire da dicembre 2024 ha rafforzato questa tendenza.

Se le regole del 2025 sul malus di peso dei veicoli di peso superiore a 1,6 tonnellate rimarranno simili a quelle del 2024, i PHEV ne saranno ora soggetti e le vendite di auto nuove potrebbero diminuire, soprattutto quelle delle flotte, con una potenziale riduzione dell'offerta di auto usate. Non è certo che ciò comporti un impatto positivo sui prezzi dell'usato, soprattutto con l'arrivo sul mercato dell'usato dei PHEV di nuova generazione.

Le regole del malus sulle emissioni di CO2 saranno più severe nel 2025. Di conseguenza, il 53% delle auto nuove soggette al malus nel 2024 salirà al 66% nel 2025. Tuttavia, potrebbe avere un potenziale impatto positivo sui prezzi delle auto usate per i modelli interessati. Per alcuni modelli si potrebbe assistere a un passaggio dal mercato delle auto nuove a quello delle auto usate, con un conseguente aumento della domanda di auto usate e una riduzione dell'offerta di auto nuove, che potrebbe portare a una potenziale stabilizzazione dei prezzi delle auto usate per i modelli interessati dal malus, in particolare per le auto a benzina e diesel.

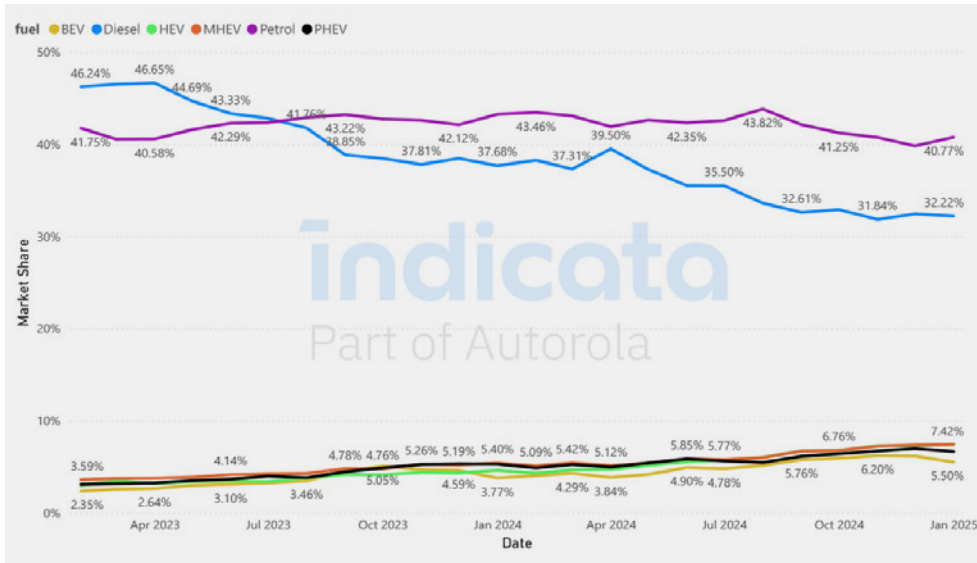
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	81.0
Renault	Clio	47.4
Peugeot	2008	75.6

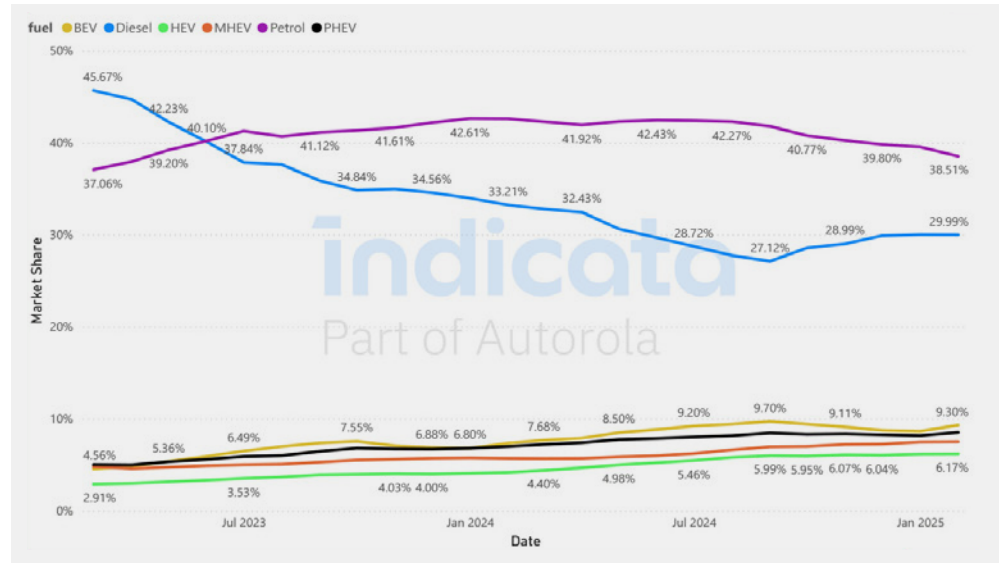
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	10x	34.6
Dacia	Duster	10x	34.7
Volkswagen	Touran	9x	39.5

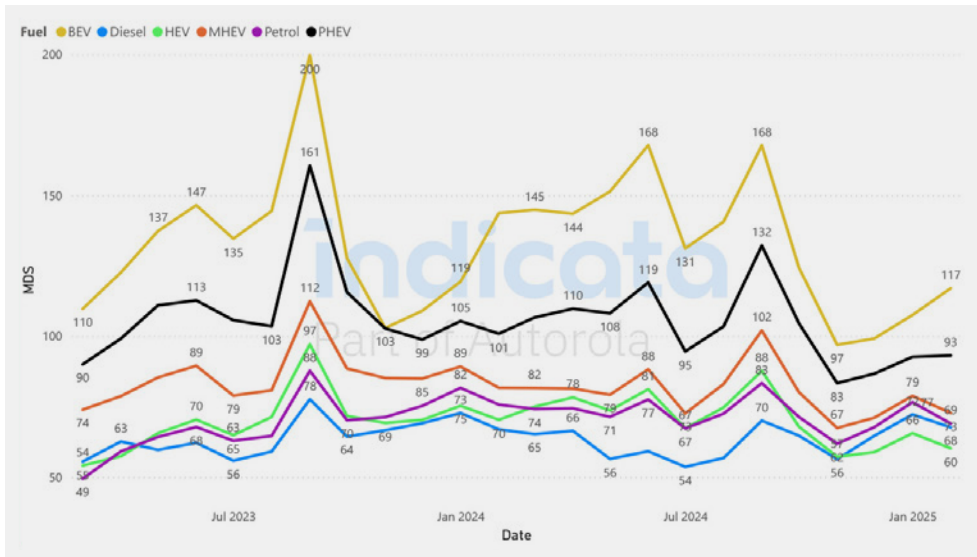
Sales Market Share by Month and Fuel Type - France



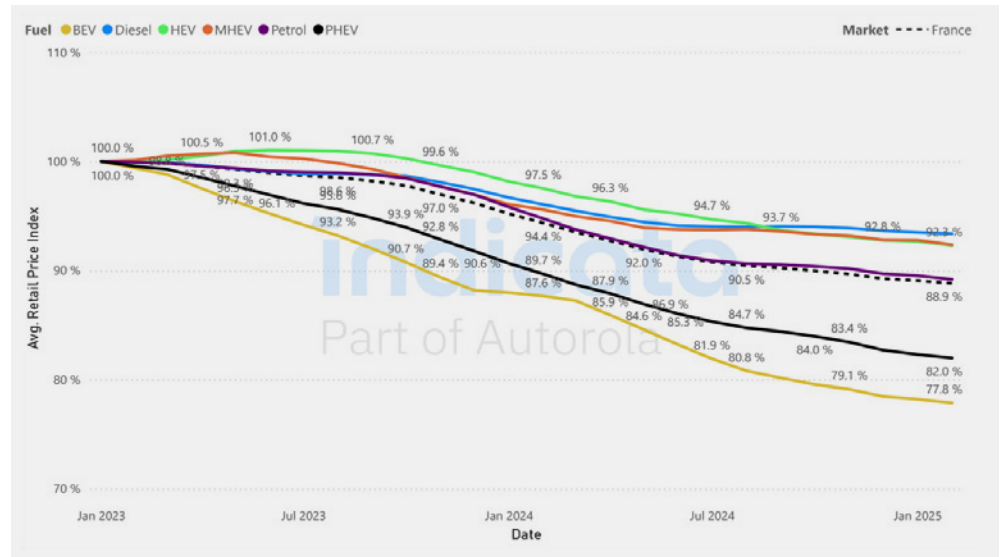
Stock Market Share by Month and Fuel Type - France



MDS by Fuel Type - France



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - France



BEV si vendono più velocemente, ma a prezzi elevati

Mentre il mese di gennaio nel segmento delle auto nuove mostra gli effetti del ritardo deliberato nelle immatricolazioni di nuovi BEV, la Germania rimane piuttosto conservatrice nel mercato delle auto usate poco prima delle elezioni federali. Secondo l'offerta di auto usate, solo poco meno del 10,6% del gruppo di età più giovane è completamente elettrico. Si tratta di una percentuale significativamente inferiore rispetto alla maggior parte dei mercati europei che, nonostante la loro disomogeneità, raggiungono quasi il 13%.

La situazione è simile per gli LCV, dove un'offerta di poco inferiore al 10% di BEV nella categoria di età più giovane sembra essere più competitiva in un confronto europeo, ma non rappresenta un successo significativo in termini di riduzione di CO2. Le vendite di eLCV sono ancora più indietro, con meno del 6% delle vendite di furgoni di età inferiore ai due anni.

I rapporti tra domanda e offerta - misurati in MDS - devono ancora migliorare dopo la fine dell'anno e vanno da 73 a 110, e addirittura da 100 a 129 per i veicoli molto giovani. Ma i valori dei veicoli elettrici di tutti i tipi, soprattutto i modelli a batteria, si sono stabilizzati. I tre modelli più venduti sono esclusivamente elettrici. Il livello dei prezzi dell'offerta si è stabilizzato per quasi

tutto l'anno scorso, sebbene i BEV e i PHEV stiano trascinando verso il basso la media generale e abbiano ancora un trend negativo. La pressione di volume più bassa si riscontra tra i diesel usati molto giovani. Questi ultimi presentano il miglior rapporto tra domanda e offerta e hanno dimostrato una straordinaria stabilità dei prezzi nell'analisi corretta dell'ultimo anno, mentre i BEV, ad esempio, hanno perso quasi 10 punti di indice.

Gli ibridi completi continuano a mostrare un'evoluzione dei prezzi altrettanto resistente rispetto ai veicoli con motore a combustione. Sebbene abbiano un rapporto sfavorevole tra domanda e offerta, oltre l'85% ha un'età inferiore ai 2 anni, per cui un numero relativamente elevato di veicoli costosi soddisfa una domanda in lenta crescita. I modelli Renault, in particolare, stanno entrando nel mercato come auto usate giovani. I venditori sono ancora tranquilli a causa delle quantità gestibili, evitando così drastici aggiustamenti dei prezzi. Tuttavia, alla luce del costante aumento delle nuove immatricolazioni di auto ibride registrato lo scorso anno, ci si aspetta un rallentamento nel corso dell'anno.

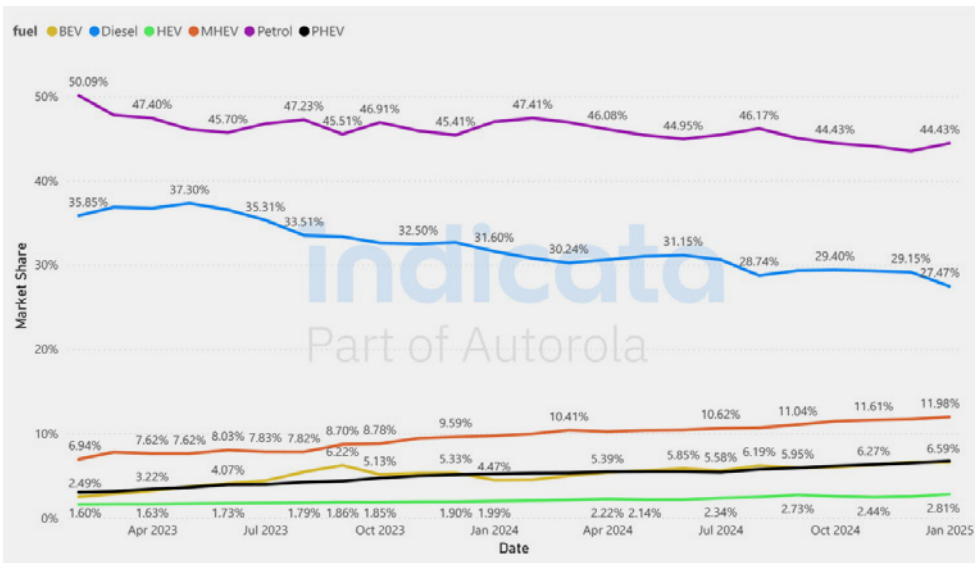
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	88.5
Volkswagen	T-ROC	91.4
Opel	Corsa	73.2

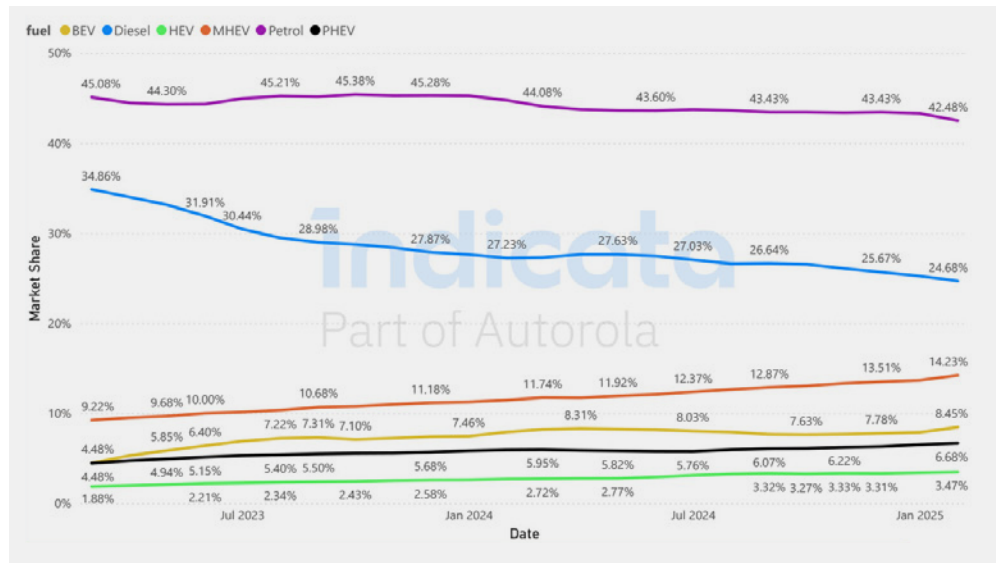
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.5
Tesla	Model Y	12x	29.4
Mercedes-Benz	EQB	10x	36.1

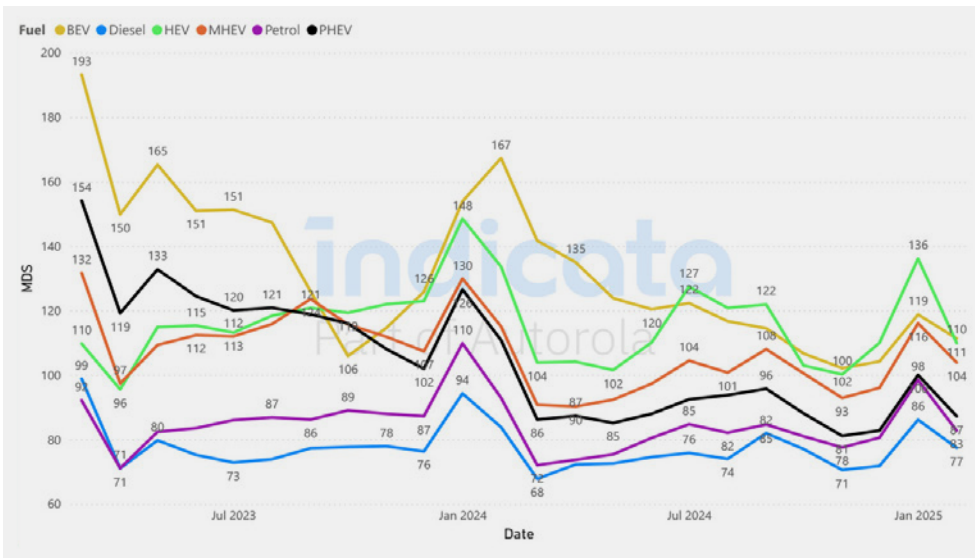
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Germany



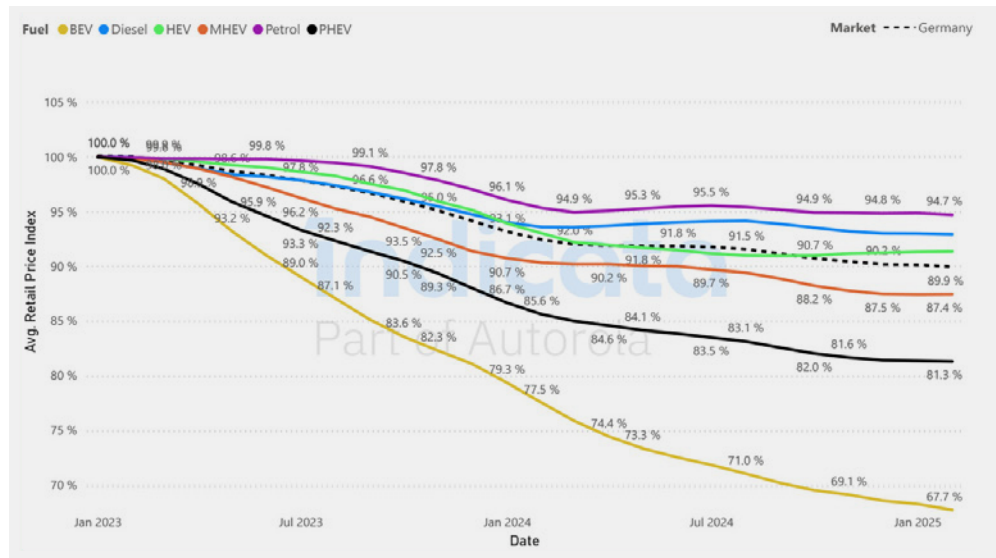
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Germany



MDS by Fuel Type - Germany



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Germany



L'elettrificazione e non decolla

Con la fine dei sussidi per le auto nuove in Italia a dicembre e il passaggio al sostegno finanziario per la produzione nazionale di BEV e tecnologie correlate, si è concluso il tentativo infruttuoso di portare sulle strade italiane un maggior numero di veicoli nuovi a emissioni zero. Sfortunatamente, le nuove misure non stimoleranno nemmeno il debole settore delle auto usate con veicoli elettrici puri.

Da mesi, la quota di vendite di autovetture nel segmento di età più giovane è rimasta invariata a poco più del 3%. L'offerta e i prezzi continuano a diminuire e da due anni l'attrattiva del mercato oscilla tra i valori MDS di 100 e 200 rispetto a tutti gli altri tipi di carburante. L'attenzione del commercio di auto usate si concentra quindi ancora di più sui motori a combustione interna e sempre di più sugli ibridi leggeri e completi. Gli ibridi leggeri hanno costantemente sostituito i veicoli diesel e ora rappresentano oltre il 20% delle auto usate fino a quattro anni.

A causa del consueto sovrapprezzo, il loro sviluppo dei prezzi è più teso rispetto a quello dei classici veicoli con motore a combustione. L'elettrificazione degli LCV è altrettanto debole di quella delle autovetture. Solo il 4% delle vendite e il 7% dell'offerta di modelli usati giovani sono completamente elettrici, e la tendenza non

è cambiata da mesi. Anche Fiat non fa eccezione nel suo mercato nazionale. Solo i furgoni per le consegne urbane, come il Citan, il Berlingo e il Proace City, stanno ampliando il loro stock di BEV, ma finora non hanno praticamente trovato acquirenti.

Alla luce della debolezza dell'offerta e dell'altrettanto bassa domanda, non sorprende che due icone nazionali, la Fiat Panda e la 500, in quanto modelli con motore a combustione, e la VW T-ROC si posizionino nella top 3 dei modelli più venduti, con la VW T-ROC che supera la Jeep Renegade al quarto posto. La Tesla Model 3 non è ancora stata inclusa nella valutazione perché le vendite di auto usate sono ancora troppo basse. La situazione cambierà presumibilmente con l'avanzare dell'anno.

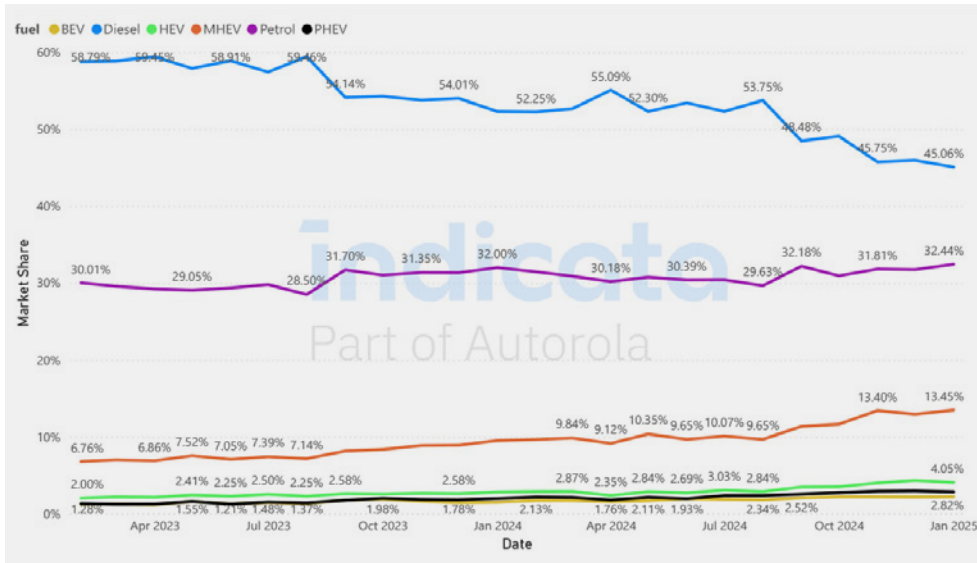
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	60.5
Fiat	500	74.8
Volkswagen	T-ROC	71.0

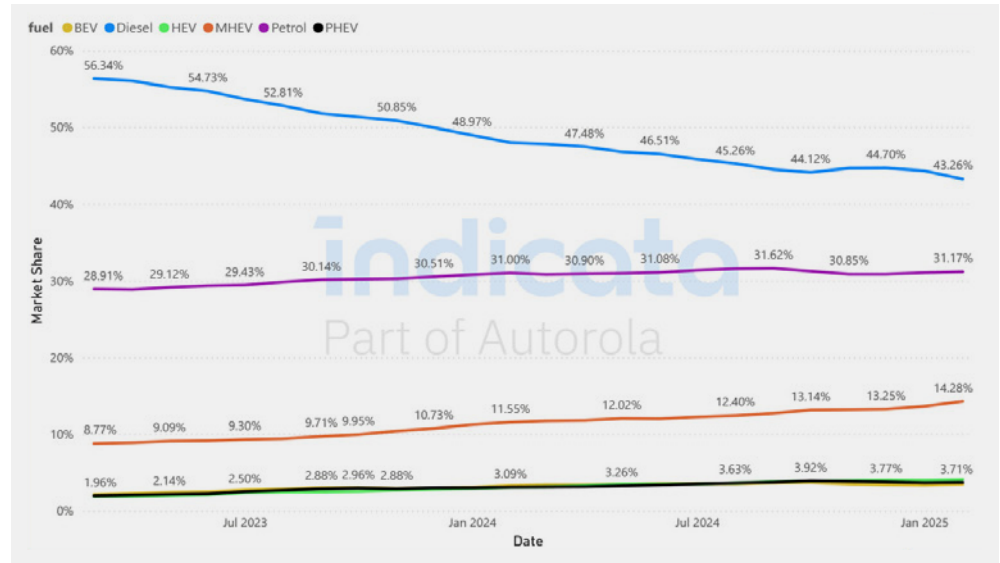
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	i10	10x	37.5
MG	ZS	9x	38.9
Volvo	XC40	9x	39.9

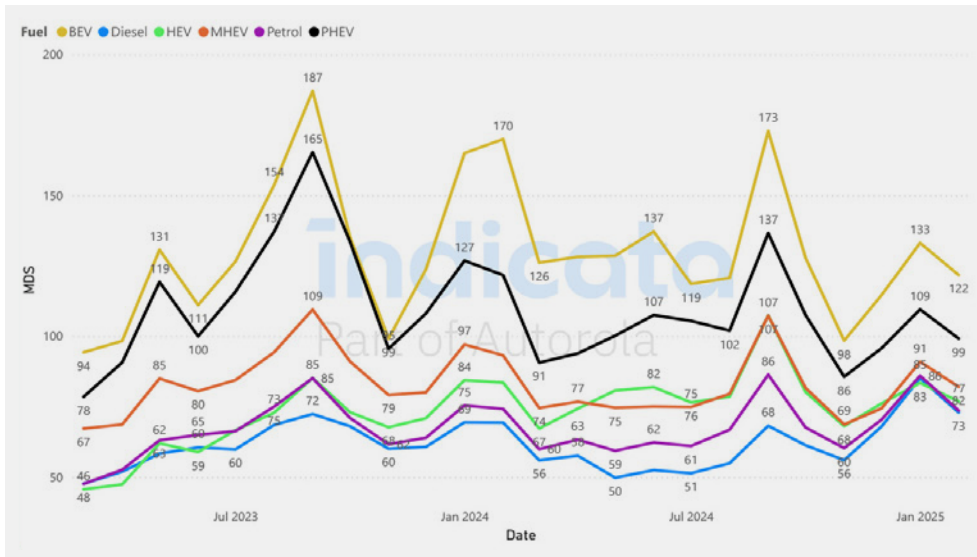
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Italy



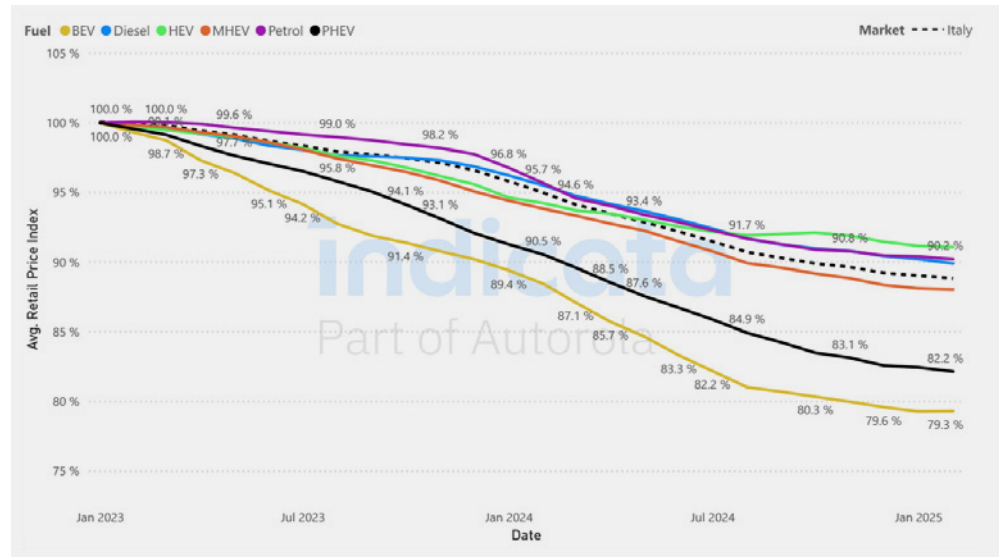
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Italy



MDS by Fuel Type - Italy



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Italy



Nonostante la propensione all'elettrico, il mercato delle auto usate è meno sviluppato di quello delle auto nuove

Sebbene i BEV rappresentino già più di un terzo delle auto nuove nei Paesi Bassi lo scorso anno, la loro quota di mercato si aggira tra il 18% e il 20% delle auto usate giovani. Un quadro simile si riflette nei dati di vendita di , dal 14% a poco più del 18% negli ultimi tempi. L'andamento positivo delle vendite di auto usate di età inferiore ai due anni ha favorito la situazione della domanda e dell'offerta di BEV nella seconda metà del 2024, spingendo i valori MDS al di sotto di 100.

Secondo i dati, tuttavia, il fattore scatenante è il continuo calo dei prezzi, che sta rendendo i BEV interessanti per un pubblico più ampio. Una buona rete di ricarica pubblica per gli standard europei e le brevi distanze di guida nazionali rendono interessante il funzionamento nei Paesi Bassi.

Sebbene i BEV non siano più completamente esenti dalla tassa di immatricolazione (MRB) dall'inizio del 2025, continua ad essere applicato uno sconto del 25%. I sussidi statali per le auto nuove sono stati ufficialmente rifiutati per il 2025, quindi gli acquirenti interessati vengono ora indirizzati maggiormente verso le giovani auto usate già sovvenzionate. L'ulteriore pressione sui prezzi che tali bonus esercitano sul segmento delle auto nuove viene sempre più eliminata, consentendo

una maggiore stabilità dei prezzi.

Come in molti altri mercati europei, il mercato degli eLCV usati è ancora in difficoltà, anche nei Paesi Bassi, dove c'è una certa affinità con i BEV. Sebbene il calo delle vendite di circa il 10% e l'11% della popolazione indichi un rapporto domanda/offerta accettabile, non vi è alcun segno di progresso in termini di elettrificazione. La necessità di recuperare il ritardo è maggiore rispetto alle autovetture. I marchi più piccoli di autovetture, come Toyota e Nissan, stanno ottenendo notevoli successi con un basso numero di unità e quote di vendita piuttosto elevate, ma gli attori più grandi, come VW, Renault e Mercedes, vendono ancora BEV in percentuali a una sola cifra.

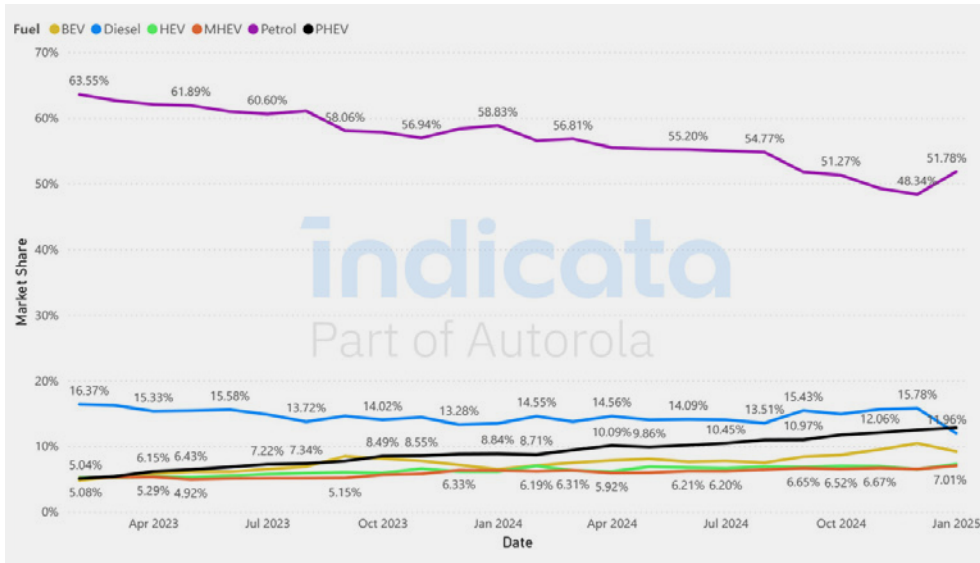
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	72.6
Volkswagen	Polo	60.0
Lynk & Co	01	40.4

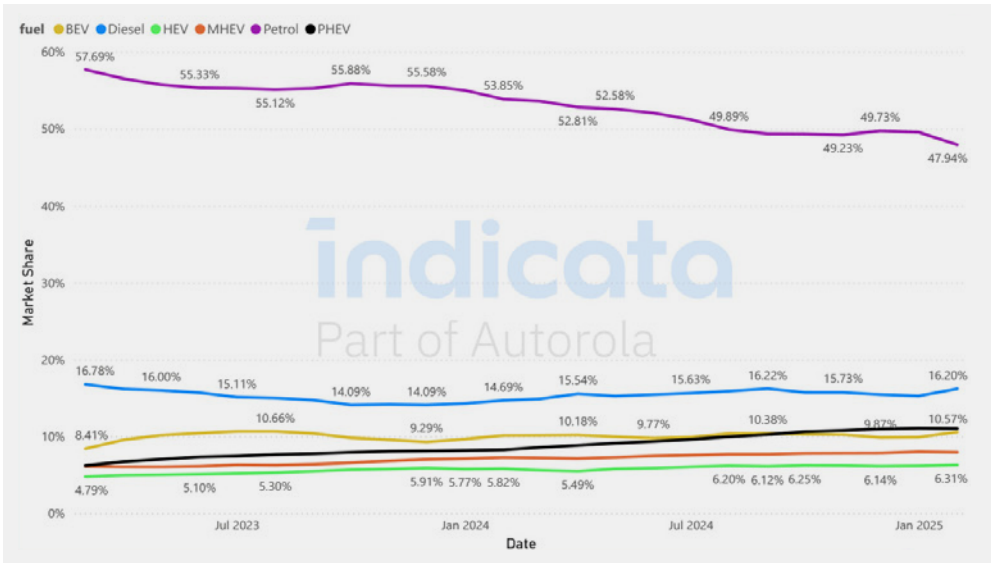
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Cupra	Tavascan	32x	11.3
Cupra	Terramar	13x	27.8
Tesla	Model 3	9x	39.1

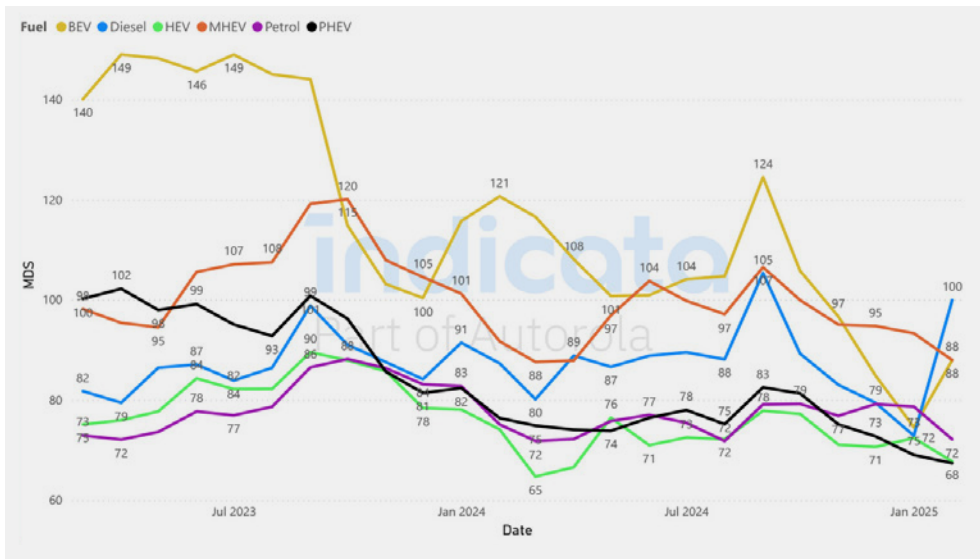
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



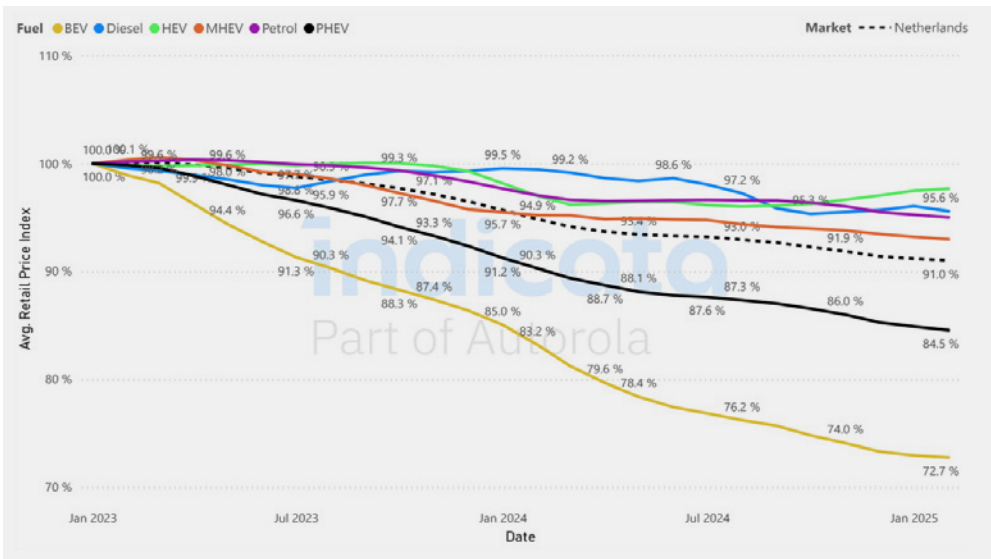
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



MDS by Fuel Type - Netherlands



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Netherlands



Lo stimolo del mercato delle nuove auto BEV crea una minore domanda di auto usate

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	54.3
Toyota	CH-R	68.9
Škoda	Octavia	55.4

Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	9x	39.8
Toyota	Aygo X	8x	43.8
Škoda	Kodiaq	8x	45.6

All'inizio di febbraio la Polonia ha lanciato un nuovo programma che prevede sovvenzioni per l'acquisto o il leasing di BEV. Il programma offre fino a 40.000 zloty (circa 9.500 euro) per veicolo, con fondi provenienti dall'UE, ed è disponibile per veicoli nuovi completamente elettrici fino a un prezzo netto massimo di 225.000 zloty (circa 54.000 euro). 225.000 zloty (circa 54.000 euro). Include anche elementi di uno schema di rottamazione per i vecchi veicoli con motore a combustione e mira a migliorare rapidamente il basso livello di elettrificazione del mercato polacco delle auto nuove.

Sulla base delle esperienze maturate con programmi di rottamazione su larga scala, ad esempio in occasione della crisi finanziaria del 2009/2010 in Germania, si prevedono effetti negativi per il mercato delle auto usate. Da un lato, i prezzi di transazione significativamente ridotti delle auto nuove priveranno il mercato delle auto giovani di potenziali clienti ed eserciteranno una pressione diretta sui prezzi di questo segmento di età, in quanto i prezzi dovranno essere adeguati al ribasso per rimanere interessanti per i potenziali acquirenti.

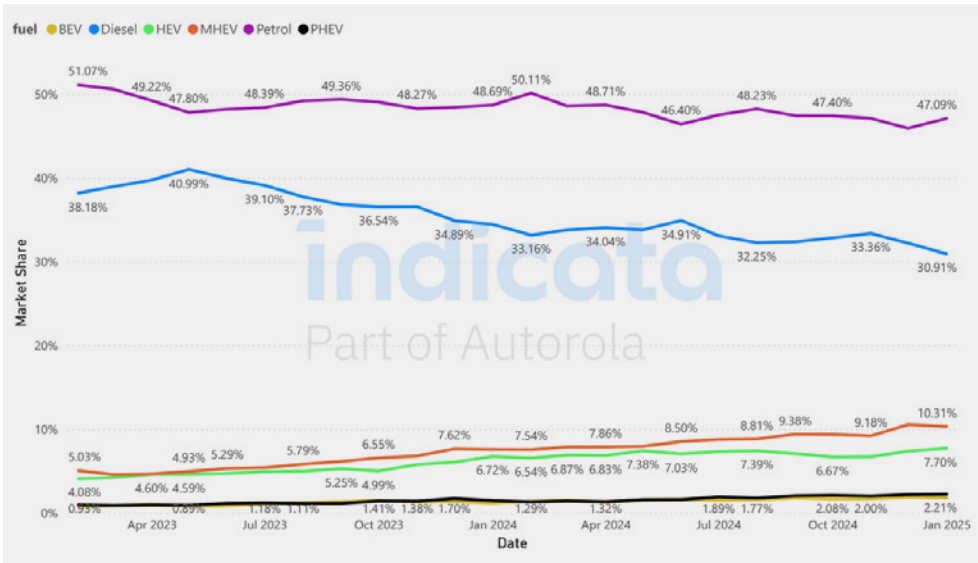
Lo stesso vale a cascata per le età successive. Inoltre, l'offerta futura di auto usate viene stimolata senza stimolare

adeguatamente la domanda di BEV usati, provocando così un eccesso di offerta nei prossimi anni. L'indice dei prezzi dei BEV, che negli ultimi sei mesi è rimasto relativamente stabile a un livello basso, probabilmente tornerà a soffrire in modo più significativo al più tardi il prossimo anno.

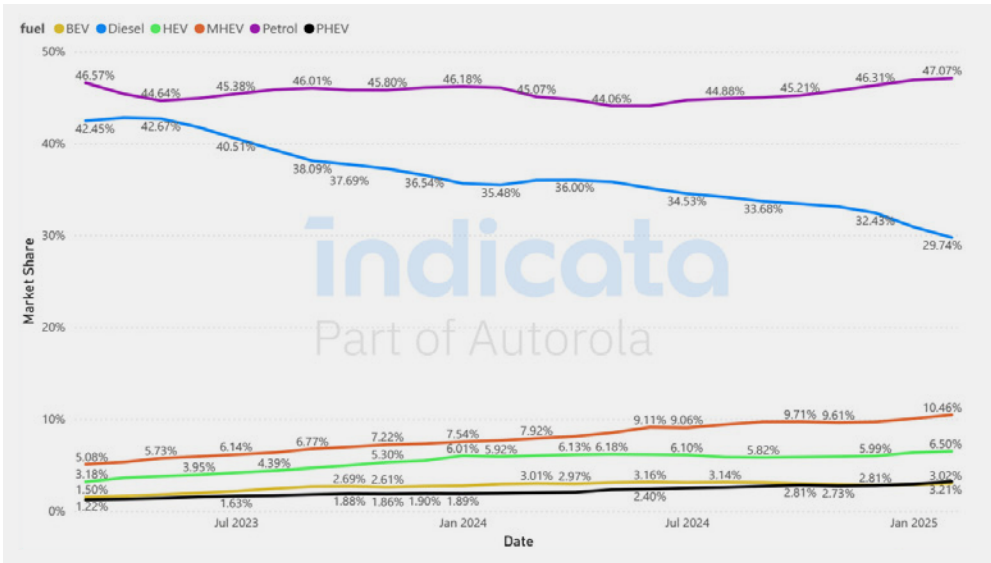
Un importante ostacolo per i clienti di veicoli elettrici nuovi e usati rimane la rete di ricarica pubblica poco sviluppata. In Polonia ci sono solo poche migliaia di punti di ricarica in totale, tra cui solo 15 Supercharger Tesla. Complessivamente, i veicoli full hybrid continuano ad avere più successo, con uno stock di offerta salito al 13% per le auto usate più giovani e una quota di vendita di oltre il 15% in questo segmento di età. Ciò è dimostrato anche dall'indice di commerciabilità MDS, che rappresenta il miglior valore in tutti i gruppi di età e per tutti i tipi di carburante.

I modelli diesel, che fino a pochi anni fa dominavano il mercato dell'usato, ora continuano a diminuire anche a più di 5 anni di età. Per i veicoli usati molto giovani, la quota di mercato è inferiore al 10% e anche i prezzi sono sempre più in calo. Tuttavia, i veicoli a benzina sono un'alternativa conveniente perché i distributori polacchi fanno pagare la benzina solo 3 centesimi in più al litro rispetto al diesel.

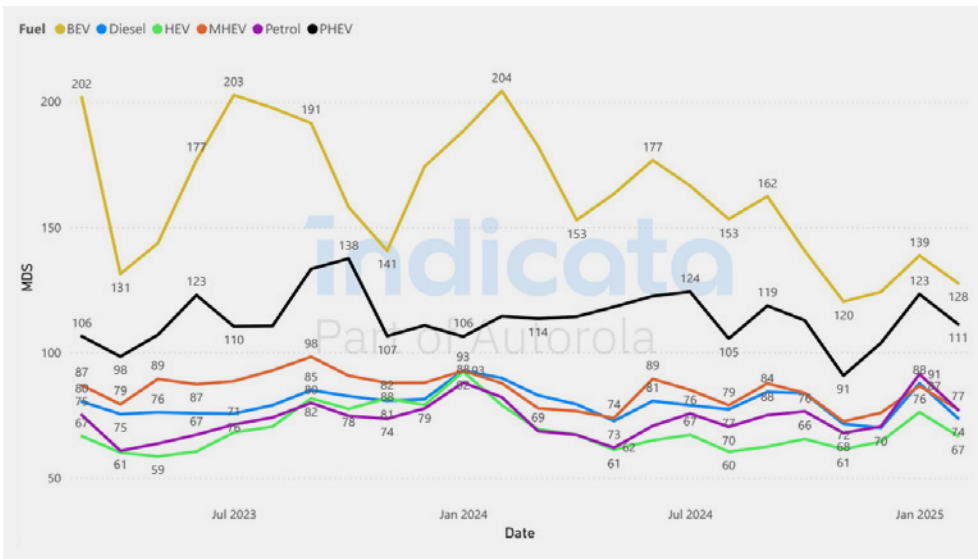
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Poland



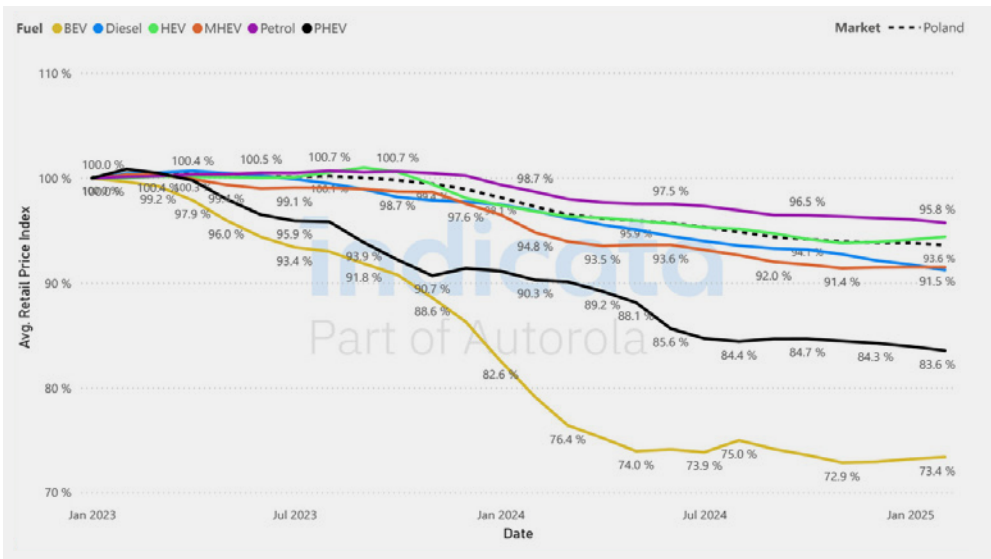
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Poland



MDS by Fuel Type - Poland



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Poland



Il campione nascosto d'Europa in termini di penetrazione dei BEV

Nel mercato delle auto nuove, la tendenza all'elettrificazione in Portogallo è proseguita all'inizio dell'anno. Il 22,5% di quota di mercato dei BEV nelle autovetture e una crescita di oltre il 40% a gennaio rispetto all'anno precedente sono il risultato di un'ampia gamma di incentivi governativi. Il fatto che BYD, insieme a Tesla e BMW, sia tra i primi tre marchi di BEV a gennaio e che Dacia, unico marchio con un modello elettrico, sia al sesto posto, dimostra che, nonostante i dazi all'importazione, esiste un potenziale per i marchi cinesi in Europa e che i prezzi sono un problema importante.

Tuttavia, la quota delle vendite nel mercato delle auto usate è ancora in ritardo, poco meno del 14%, e la quota dell'offerta di auto usate giovani è in calo, a dimostrazione che l'afflusso di veicoli non sta sopraffacendo la domanda. Inoltre, a gennaio sono stati immatricolati più di 1.600 BEV usati importati, con un aumento dell'80% rispetto all'anno precedente. I valori medi di MDS per i BEV usati hanno continuato a migliorare in tutte le categorie di età e attualmente sono addirittura al top di tutti i tipi di carburante nel segmento di età media da 3 a 4 anni. Anche il cambio d'anno non ha portato al consueto eccesso di offerta stagionale.

Come in altri mercati, l'accelerazione delle vendite è stata determinata dalle forti correzioni dei prezzi degli ultimi due anni, che sono state più pronunciate rispetto all'andamento generale del mercato. Tuttavia, il Portogallo rimane un mercato interessante per i modelli elettrici usati. E a differenza di molti altri mercati, anche i veicoli elettrici più vecchi trovano acquirenti qui.

Ad esempio, i BEV rappresentano oltre il 20% delle vendite e delle scorte nel segmento di età superiore ai 5 anni. Tuttavia, la maggior parte del mercato è ancora costituita da veicoli a combustione. I veicoli diesel stanno perdendo quote di mercato, soprattutto tra i più giovani, mentre i veicoli a benzina stanno guadagnando quote di mercato, con una leggera tendenza negativa dei prezzi e un solido appeal di mercato.

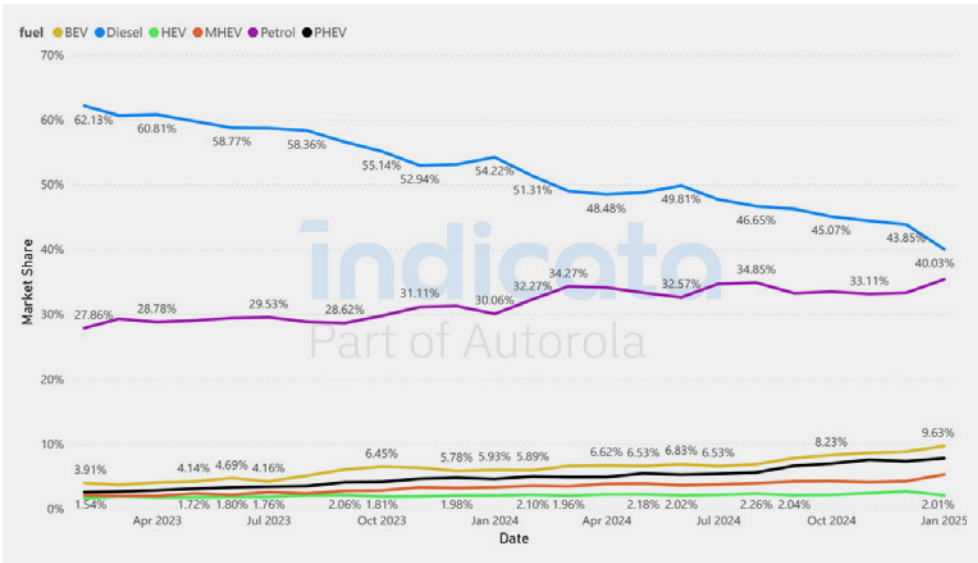
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	60.7
Mercedes-Benz	A-Class	61.9
Peugeot	2008	67.0

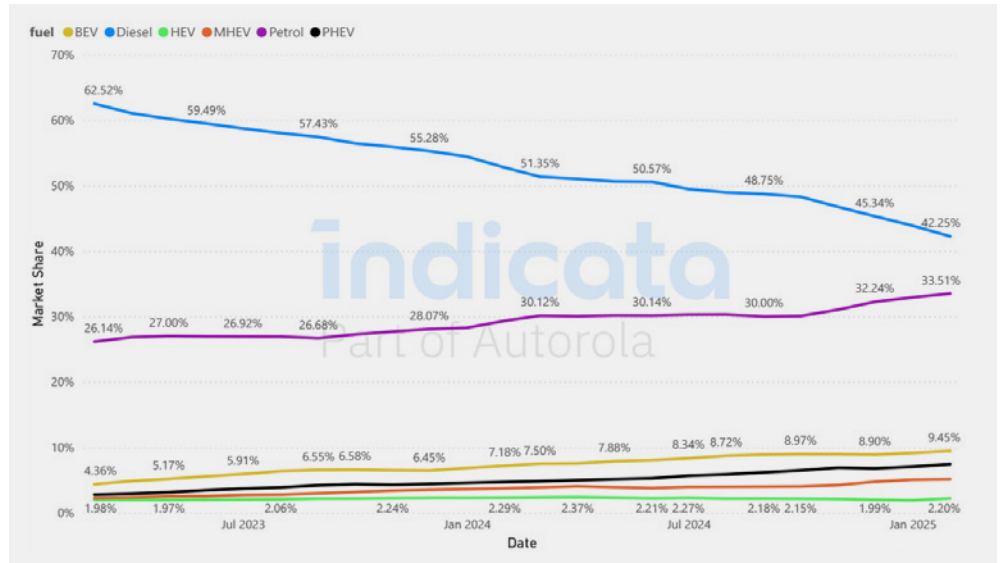
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BYD	ATTO 3	12x	30.8
Mitsubishi	ASX	11x	32.1
Hyundai	Tucson	9x	38.7

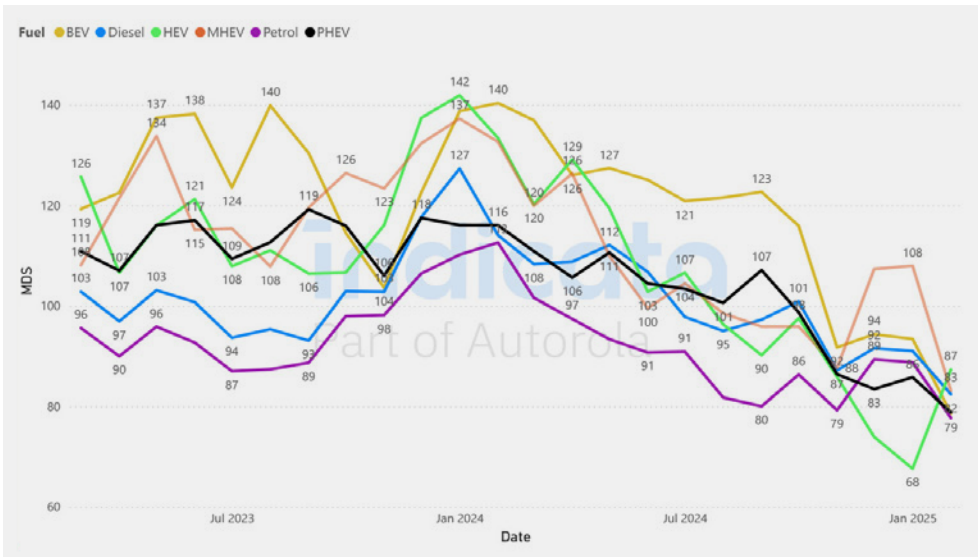
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



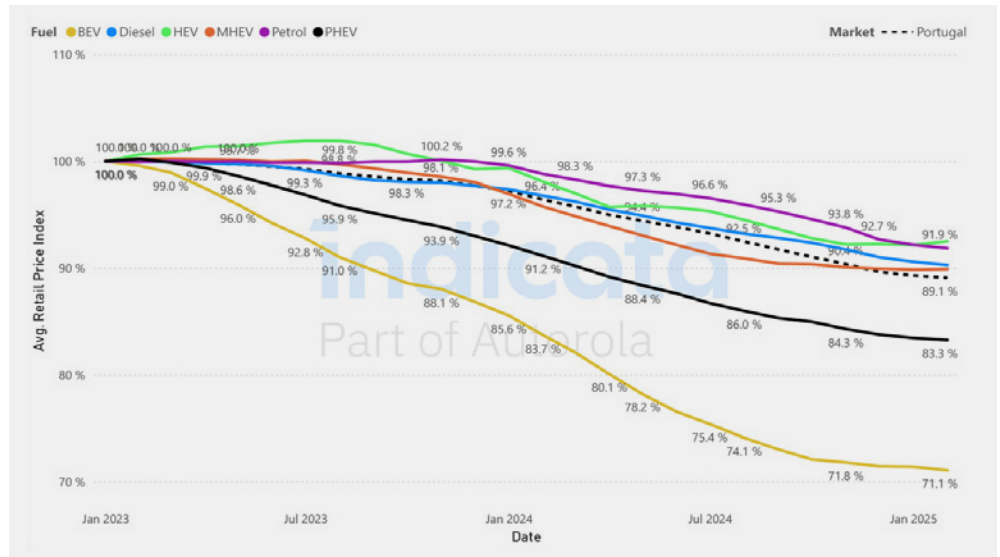
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



MDS by Fuel Type - Portugal



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Portugal



I veicoli commerciali elettrici si affermano meglio delle autovetture

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	CH-R	55.1
Hyundai	Tucson	58.6
Nissan	Qashqai	95.6

Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	7x	48.5
Toyota	RAV 4	7x	49.7
Toyota	Yaris Cross	7x	54.9

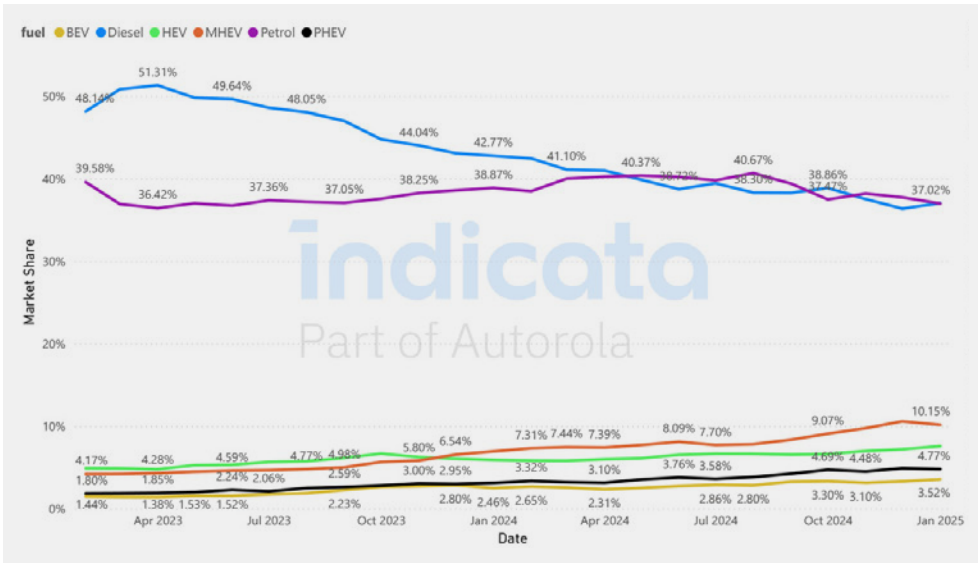
Per portare l'elettrificazione del mercato automobilistico spagnolo al livello di altri grandi mercati europei, sarebbe necessaria una maggiore azione da parte del governo, in particolare per quanto riguarda l'espansione delle infrastrutture. Il programma Moves III, che si rivolge principalmente alla domanda di auto nuove e che è stato nuovamente prorogato alla fine del 2023 fino a luglio 2024, sarà presto rilanciato per includere, tra l'altro, anche le auto usate.

Il governo catalano ha avviato un programma da 1,4 miliardi di euro. Finora, le misure hanno aumentato l'offerta di BEV nel mercato delle auto usate, dove ora rappresentano poco più del 9% dei veicoli molto giovani, ma le vendite non raggiungono il 7% del mercato delle auto giovani sotto i 2 anni. Anche il mercato delle auto nuove, che è cresciuto brevemente fino a raggiungere una quota del 5,4% del mercato delle auto nuove nel 2023, è rimasto al 5,6% lo scorso anno. Di conseguenza, l'attrattiva di mercato dei BEV è ancora sfavorevole, misurata in MDS di oltre 150 per il gruppo di età più giovane e quasi 140 in media per tutte le età. Nel frattempo, l'indice dei prezzi ha mostrato poche variazioni nel corso dell'anno.

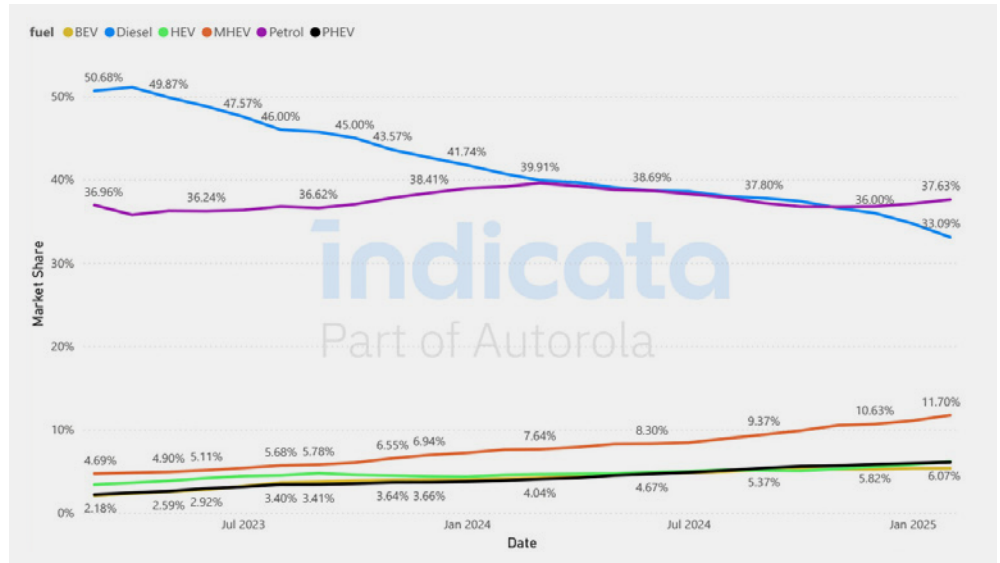
Tuttavia, non è ancora possibile dire, a così poco tempo dall'inizio dell'anno, se ciò sia dovuto alla pura inattività e al contenimento dei prezzi da parte dei concessionari, oppure se sia effettivamente dovuto a sforzi consapevoli e attivi per mantenere finalmente i prezzi in calo da oltre due anni. Al contrario, le full hybrid mantengono una quota di mercato molto più favorevole nel segmento dei veicoli molto giovani. Il 9,6% delle vendite rispetto al 7,8% delle offerte sul mercato non solo si traduce nel mercato spagnolo più attraente, ma ha anche dato a questo tipo di carburante un andamento positivo dei prezzi per un po' di tempo.

Il mercato degli LCV usati è chiaramente più avanzato. La quota di vendita di oltre il 15% per i furgoni di età inferiore ai 2 anni è superata solo da Danimarca e Svezia tra i mercati osservati! A parte Fiat, tutti i marchi rilevanti stanno facendo bene e raggiungono quote di vendita solide. Tuttavia, le scorte di furgoni usati più giovani offerte dai concessionari hanno raggiunto quote di eLCV a due cifre, il che, nonostante l'aumento delle vendite, sta causando una difficile attrattiva del mercato.

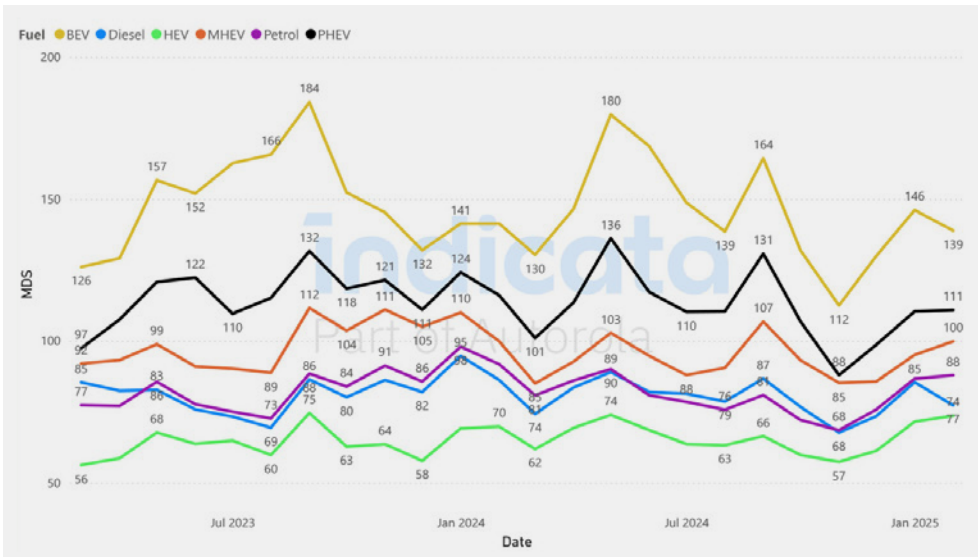
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Spain



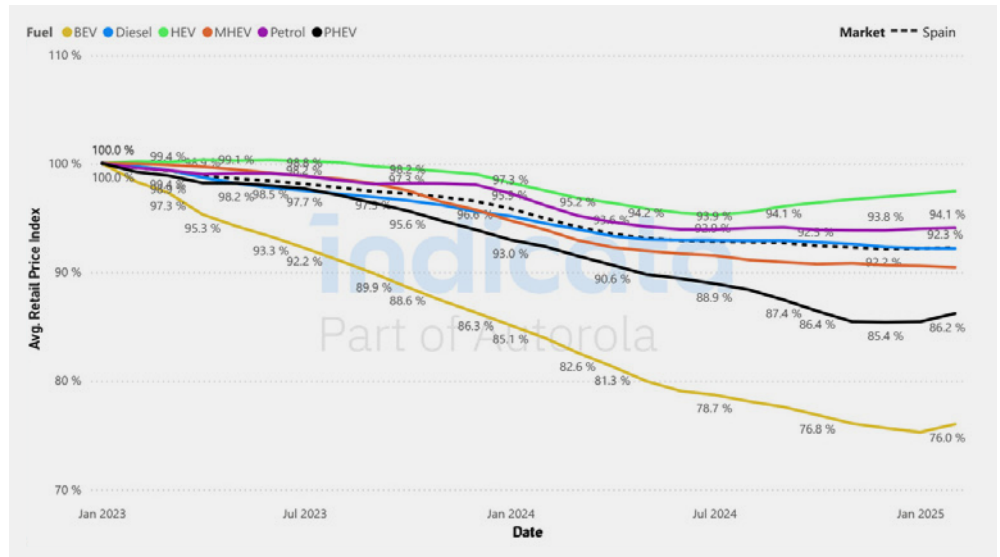
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Spain



MDS by Fuel Type - Spain



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Spain



Un approccio calmo all'elettrificazione

La Svezia, come i suoi vicini nordici Norvegia e Danimarca, è saldamente sulla strada dell'elettrificazione diffusa delle automobili. Oltre alla forte e leggermente migliorata quota di auto nuove completamente elettriche, pari al 28,8% nel gennaio 2025, le PHEV rappresentano ancora una quota considerevole, leggermente in calo, del 22,7%. In totale, quindi, circa la metà di tutte le nuove autovetture avrà una spina elettrica.

Tuttavia, il 2024 si è concluso con un calo di quasi il 16% dei nuovi BEV, al di sotto del livello del 2022, che era ancora caratterizzato dal "bonus clima" per i BEV e i PHEV, valido fino a quel momento. Di conseguenza, negli ultimi due anni i BEV si sono affermati come il gruppo più numeroso nel cluster dei più giovani, rappresentando oltre il 30% di tutte le auto usate. La quota di vendita non è aumentata altrettanto rapidamente, ma l'offerta è ancora eccessiva e la domanda è in aumento.

I valori MDS rimangono superiori a 100 per i giovani BEV usati. Inoltre, l'indice dei prezzi di fornitura di questi veicoli, ancora in costante calo, pone i concessionari di fronte a delle sfide. Nel febbraio 2024, il governo svedese ha lanciato un programma di incentivi per gli LCV che scadrà nell'ottobre 2025, ma che nel frattempo ha

creato ulteriori pressioni sui volumi e sui prezzi. La quota crescente di vendite di eLCV dei furgoni più recenti, che ora ha superato il 20%, è compensata da una quota di offerta superiore al 28%. In questo contesto, è interessante anche il ruolo pionieristico degli svedesi in materia di infrastrutture di ricarica.

Non solo quest'anno entreranno in vigore ulteriori condizioni legali per l'installazione di punti di ricarica all'interno delle unità abitative, ma nel 2025 è previsto il completamento della prima sezione della prima strada permanentemente elettrificata, che potrebbe essere utilizzata per fornire la tecnologia di ricarica wireless sull'autostrada E20, cruciale per la logistica. Dal 2018 è in funzione in Svezia una pista di prova su strade pubbliche.

La quota di veicoli diesel è in costante diminuzione, attestandosi attualmente a poco meno del 27%, mentre la quota di vendite è ancora di poco inferiore al 30%.

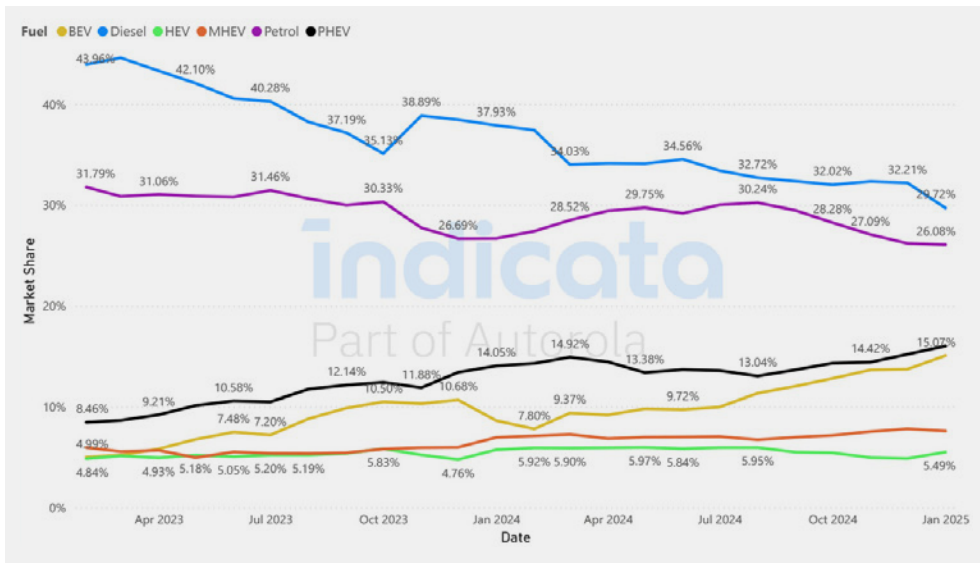
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	55.9
Volvo	XC60	60.7
Volvo	XC40	64.3

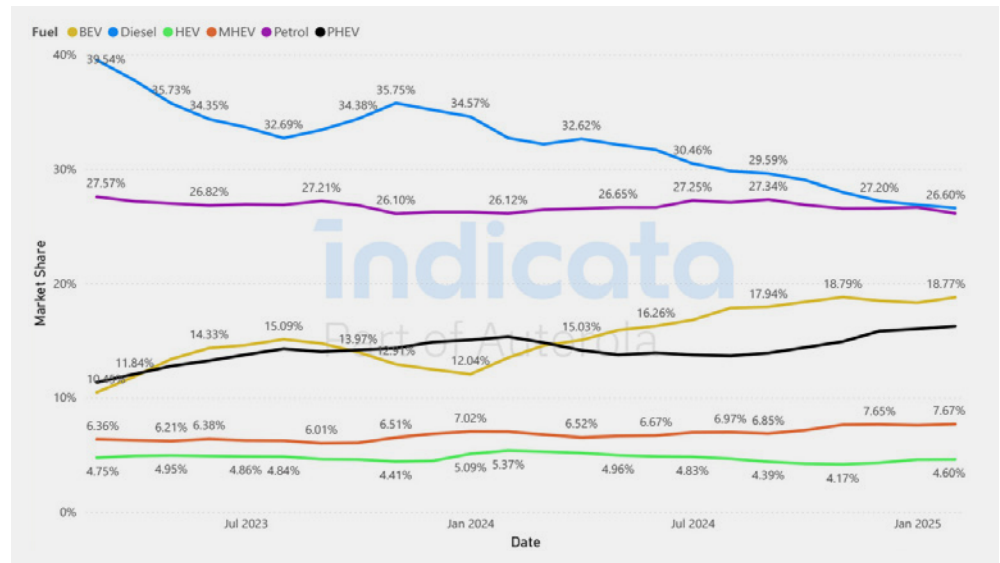
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	10x	35.8
Renault	Clio	10x	37.5
Škoda	Kodiaq	9x	38.6

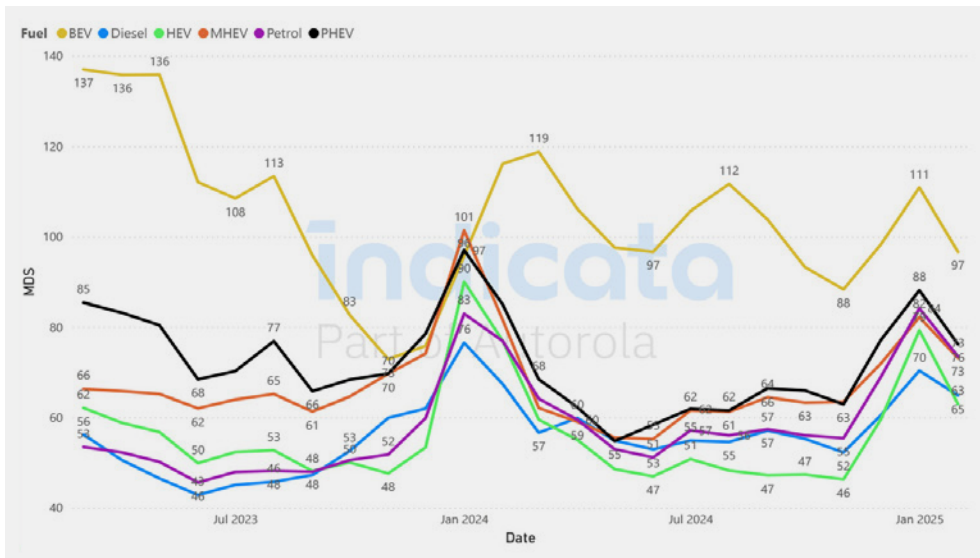
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



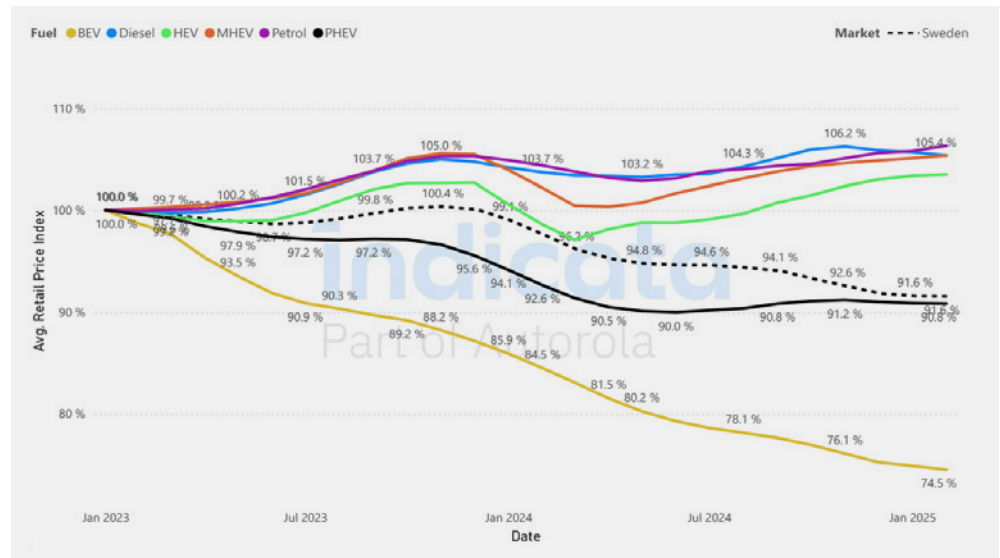
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



MDS by Fuel Type - Sweden



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Sweden



Nessuna fine della super-inflazione?

Uno dei fattori che più influenzano il mercato turco delle auto usate, l'iperinflazione, è rallentato negli ultimi mesi. Tuttavia, la banca centrale turca ha alzato le previsioni sull'inflazione annuale dei prezzi al consumo per l'anno in corso, portandole al 24%. A lungo termine, tuttavia, l'inflazione dovrebbe diminuire e raggiungere un obiettivo a una cifra a partire dal 2027.

In linea con l'inflazione precedente, i prezzi delle auto usate sono aumentati in media di circa il 75% dal 2023, mentre l'indice dei prezzi dei BEV è rimasto quasi invariato per più di un anno, con un aumento di solo un terzo circa rispetto al punto di riferimento. Al contrario, il gruppo ancora molto piccolo di veicoli full hybrid, con una quota di mercato inferiore al 2%, ha visto un aumento dei prezzi indicizzati di oltre il 100%.

È interessante notare che per la prima volta all'inizio dell'anno una Chery del sottomarchio Omoda C5 è comparsa nella lista dei tre veicoli più venduti.

Contrariamente a quanto ci si potrebbe aspettare dai marchi cinesi, questi SUV non sono affatto completamente elettrici o elettrificati, ma sono invece veicoli a benzina molto convenienti prodotti in Turchia.

I veicoli diesel, ancora molto popolari, rappresentano quasi il 30% del volume di offerta nel mercato delle auto usate, anche nella fascia di età più giovane, e sono il secondo tipo di alimentazione più comune dopo i veicoli a benzina, che rappresentano il 44%, e ben prima dei BEV, che ora sono cresciuti a quasi il 9%. Anche le quote di mercato delle vendite sono leggermente superiori al 30%, per cui la commerciabilità dei giovanissimi diesel è molto buona, con un valore MDS di 37,8. L'indice dei prezzi dei diesel è altrettanto forte, con +80 punti rispetto all'inizio del 2023, e domina lo sviluppo complessivo del mercato.

Tuttavia, l'effetto sul livello dei prezzi si sta sviluppando a un ritmo particolarmente elevato, cercando di tenere il passo con il deprezzamento legato all'inflazione. I PHEV, invece, continuano a essere un prodotto di nicchia in Turchia e non possono vantare quote di mercato, prezzi stabili o un sano rapporto tra domanda e offerta.

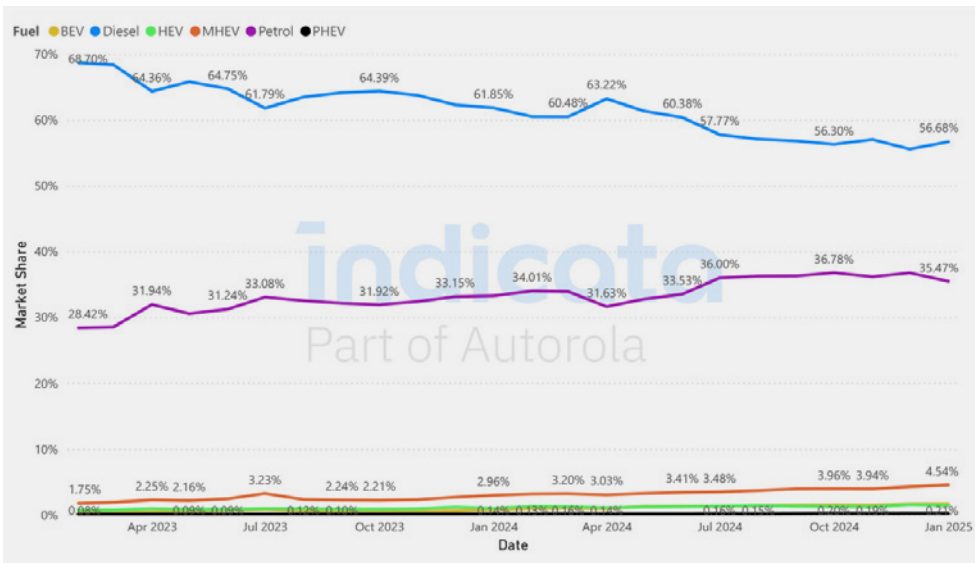
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Egea/Tipo	34.7
Renault	Clio	28.3
Renault	Mégane	34.1

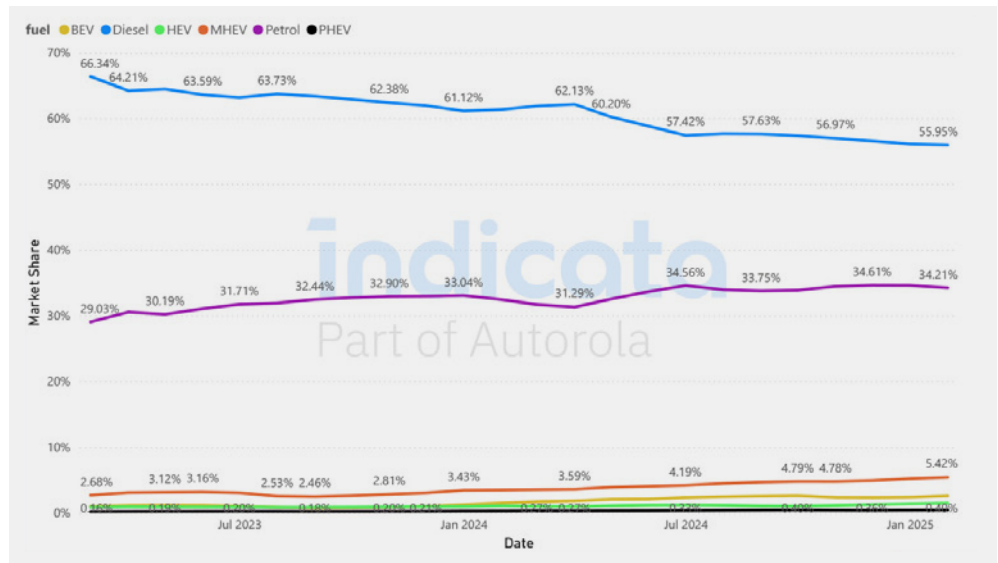
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	A-Class	15x	24.3
Kia	Stonic	15x	24.4
Chery	Omoda 5	14x	25.2

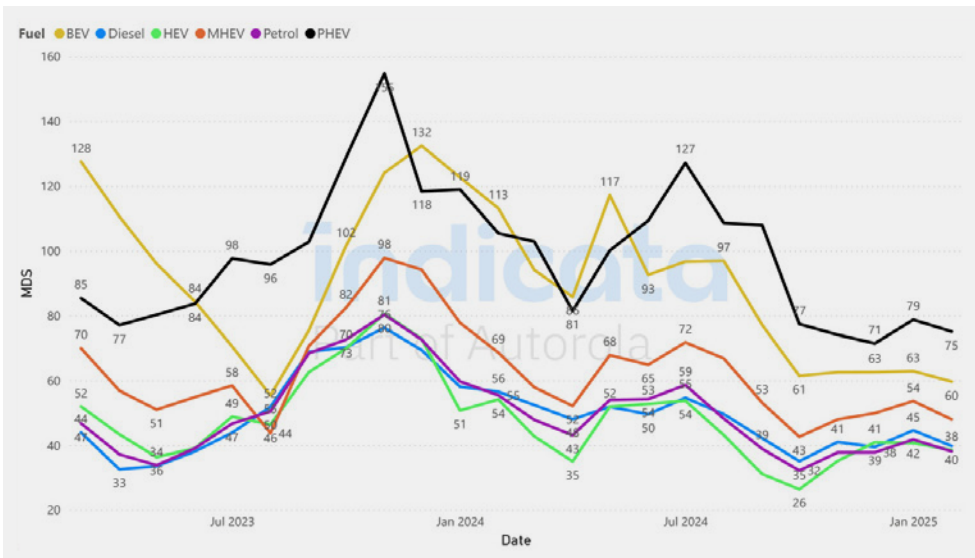
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



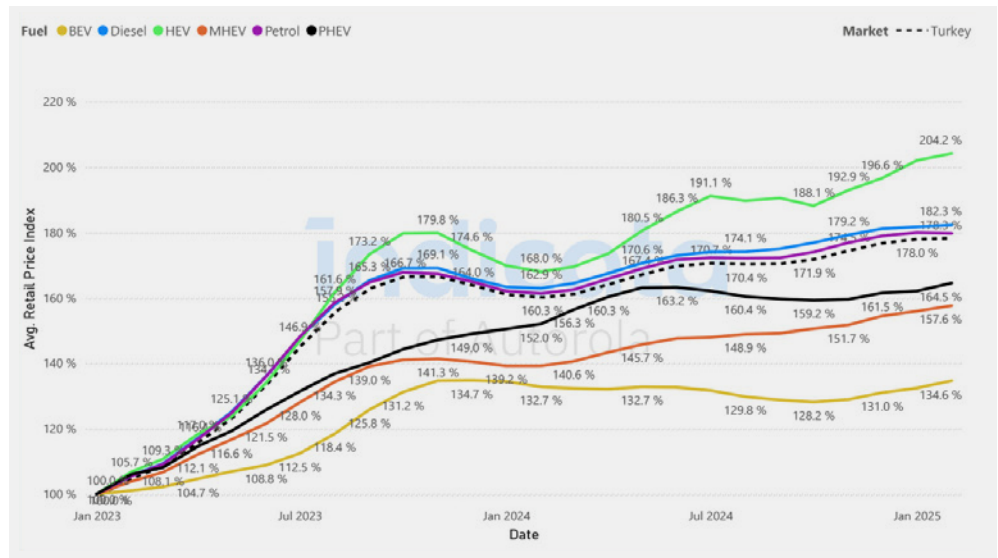
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



MDS by Fuel Type - Türkiye



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Türkiye



La popolarità dell'ibrido salva gli obiettivi del mandato ZEV

Nonostante il forte impatto del mandato ZEV e tutti gli sforzi compiuti finora, gli obiettivi primari per le immatricolazioni di auto nuove nel Regno Unito non sono ancora stati raggiunti, nonostante il massiccio impegno profuso alla fine dello scorso anno. A gennaio, oltre il 21% delle immatricolazioni di auto nuove era completamente elettrico, ma questo dato era ancora inferiore all'obiettivo del 22% dell'anno precedente e ben al di sotto dell'obiettivo del 28% di quota di mercato per quest'anno.

La discrepanza è ancora maggiore per i veicoli commerciali leggeri. Dell'obiettivo di una quota di mercato del 10% per gli LCV nel 2024, è stato raggiunto solo il 4,9%. L'avvio al 2025, per il quale è necessario un aumento al 20% della quota di mercato dei furgoni elettrici, rappresenta un miglioramento del 7%, ma dimostra che la corsa al recupero è ancora più lunga rispetto a quella delle autovetture. Tutto questo ha un impatto massiccio sul mercato delle auto usate e dei veicoli commerciali. Attualmente, il 15% dell'offerta di auto usate giovani, con un'età massima di 2 anni, è già a batteria elettrica. Anche nel segmento di età 3-4 anni, l'offerta di BEV usati in vendita online è recentemente cresciuta fino a superare il 10%. Il livello di prezzo significativamente più basso rispetto al 2023 mantiene il rapporto domanda/offerta in tutti i gruppi di età in una fascia moderata, senza la necessità di ulteriori

correzioni negative anche dopo la fine dell'anno.

Per gli altri tipi di carburante, il diesel continua a perdere quote di mercato in modo lineare. Nella fascia di età più anziana, oltre i 5 anni, i diesel rappresentano attualmente il 46%, mentre la cifra è inferiore al 20% per i 3-4 anni e poco più del 10% per le auto usate molto giovani. La commerciabilità si colloca in una fascia interessante al di sotto di 50, soprattutto per i modelli più vecchi, ma con un valore MDS attuale di 63, i diesel molto giovani mostrano una leggera debolezza nella domanda.

Gli ibridi plug-in e gli ibridi integrali sono una gradita aggiunta al mercato delle auto nuove, con quote di mercato in crescita, e sono più facili da commercializzare come contributo al raggiungimento dell'obiettivo ZEV complessivo. Queste immatricolazioni possono contribuire anche attraverso il sistema di punti britannico, che premia anche le riduzioni delle emissioni nei veicoli non-BEV. Sebbene l'indice dei prezzi delle auto usate non sia al livello dei motori a combustione, si è stabilizzato dalla metà del 2024 e si colloca nella fascia intermedia tra le auto a benzina e diesel da un lato e il valore leggermente inferiore dei BEV dall'altro. Lo stesso vale per l'attrattiva del mercato. Le auto completamente ibride sono in grado di reggere il confronto e attualmente raggiungono un valore medio MDS di 46 in base all'età.

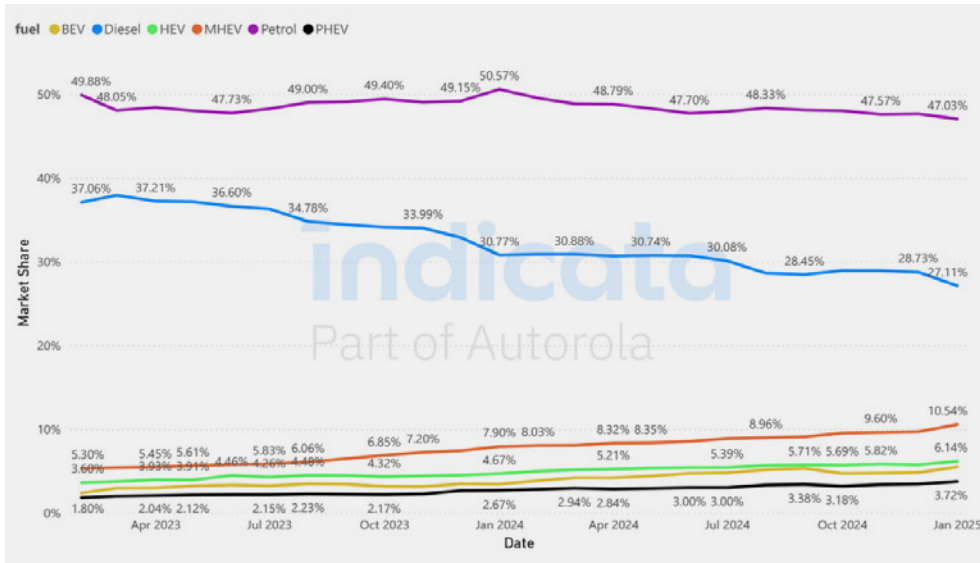
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	31.2
Ford	Puma	37.3
Nissan	Qashqai	44.0

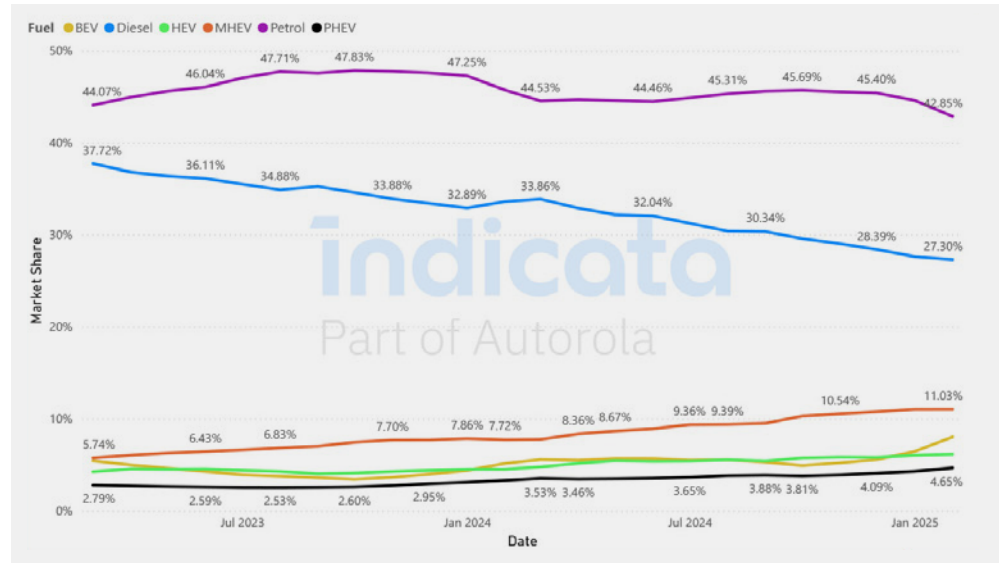
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Duster	12x	29.9
Audi	Q2	12x	30.8
Hyundai	i30	12x	31.0

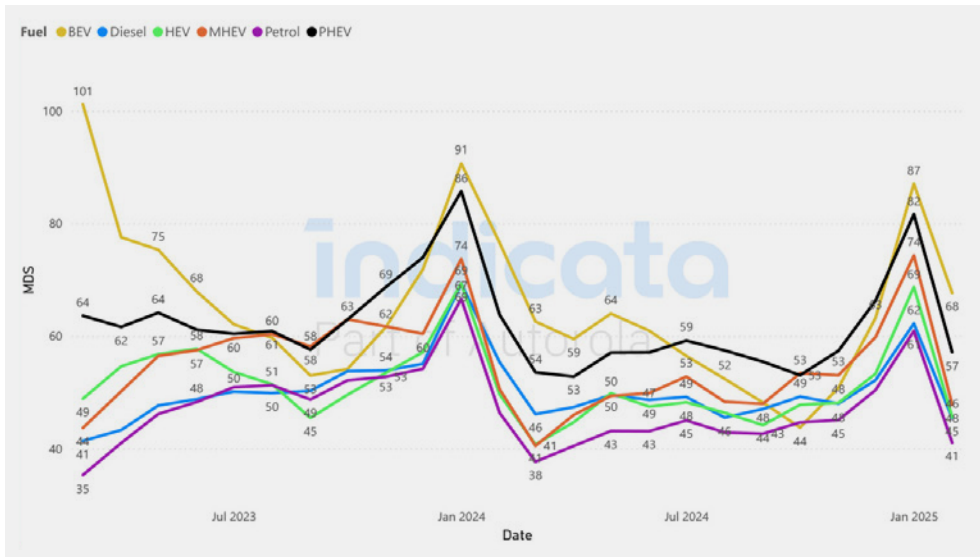
Sales Market Share by Month and Fuel Type - UK



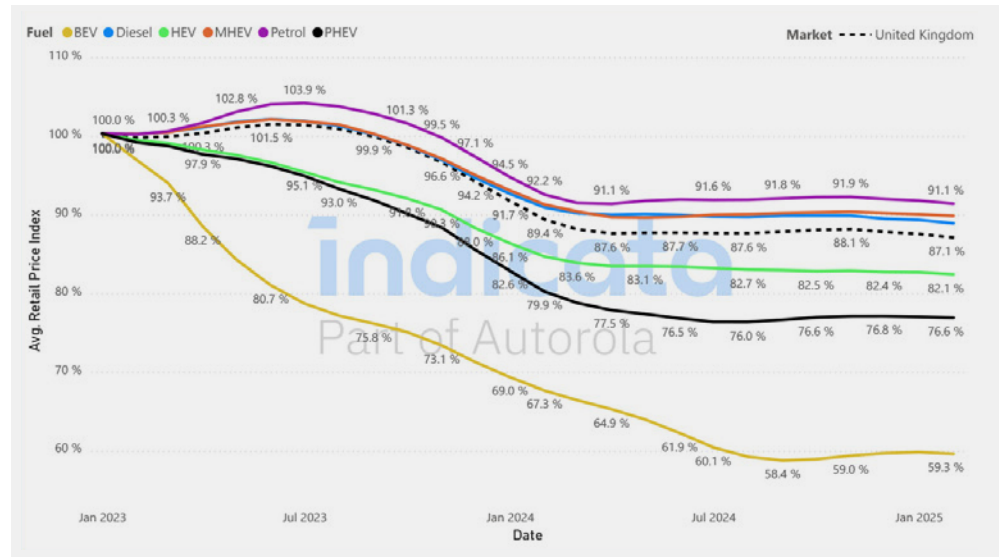
Stock Market Share by Month and Fuel Type - UK



MDS by Fuel Type - UK



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - UK



Se sei interessato a contattare Indicata, consulta di seguito un elenco di contatti nazionali o registrati tramite [Indicata.com](https://www.indicata.com)

Austria

Andreas Steinbach

Autorola - Market Intelligence - Indicata

Office: +43 1 2700 211-90

Mobile: +43 664 411 5642

Email: ash@autorola.at

Belgium

Filip Dobbeleir

Senior Manager Indicata

Mobile: +32 (0)475/40 40 47

Phone: +32 (0)3/887 19 00

Email: fdo@autorola.be

Denmark

Palle Elgaard

Email: pel@indicata.com

France

Jean-Rémi Thomas

Sales Director

Email: jrt@autorola.fr

Germany

Jonas Maik

Senior Key Account Manager

Mobile: +49 151-402 660 18

Email: jmk@indicata.de

Italy

Davide Ghedini

Key Account Manager Indicata Italy
Autorola.it

Phone: +39 030 9990459

Mobile: +39 331 1343893

Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli

Autorola.it

Mobile: +39 3332495899

Email: psp@indicata.it

The Netherlands

Jan Jaap Koops

Head of Indicata Netherlands
indicata.nl

Mobile: +31 (0)6 47 52 1686

Email: jjk@autorola.nl

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development
Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & Indicata Business
Unit Manager

Phone: +351 271 528 135

Mobile: +351 925 299 243

Email: sas@autorola.pt

Spain

Juan Menor de Gaspar

Indicata Business Consultant

Phone: +34 609 230 236

Email: jmd@autorola.es

Sweden

Yngvar Paulsen

Autorola.se

Email: yjn@autorola.se

Denmark / Nordic

Palle Elgaard

Head of Indicata, Nordic

Mobile: +45 2927 0640

Email: pel@indicata.com

Turkey

Aslı GÖKER

Deputy General Manager - Indicata

Phone: +90 212 290 35 30

Mobile: +90 533 157 86 05

Email: asl@indicata.com.tr

UK

Dean Merritt

Head of Sales - Indicata

Mobile: +44 (0)7739 047706

Email: dm@autorola.co.uk

Il 24th marzo Indicata ha pubblicato il Libro Bianco *"COVID-19 In che misura il mercato delle auto usate sarà colpito (e come sopravvivere)?"*.

Il documento esplorava:

Le prime tendenze del mercato

L'impatto iniziale del virus e le misure di allontanamento sociale attuate.

Scenari di mercato

Una serie di impatti basati sullo sviluppo del tasso di infezione e sui dati storici del mercato.

Mitigazione

Valutazione del rischio per settore e potenziali azioni correttive.

Ci impegniamo ad aggiornare il mercato con dati in tempo reale e a fornire informazioni su vendite, scorte e prezzi per tenervi al corrente di un ambiente in rapida evoluzione.

Siamo lieti di presentare la nostra ultima iterazione di **Indicata Market Watch**.

Che cos'è l'Indicata Market Watch?

IndicataMarket Watch si presenta in due forme:

1. Un PDF periodico

Panoramica periodica del mercato disponibile per tutti sui siti web dei paesi Indicata (questo documento).

2. Reporting basato sul web ad accesso gratuito

Disponibile per i dirigenti di tutti i principali gruppi di leasing, noleggio, OEM e concessionari.

Come produciamo i nostri dati?

Indicata analizza ogni giorno 14 milioni di annunci di veicoli usati in tutta Europa e il nostro sistema è sottoposto a un'ampia procedura di pulizia dei dati per garantirne l'integrità.

Le vendite (dati di disinstallazione) di questo rapporto si basano su annunci di rivenditori automobilistici riconosciuti per veicoli usati reali. Pertanto, non include i dati relativi alle inserzioni private (P2P).

Quando un annuncio viene rimosso da Internet, viene classificato come "Vendita".



Indicata

Market Watch™

Report informativo sulle auto usate



Per ulteriori
approfondimenti
sulle tendenze del
mercato B2B, visita
indicata.com/market-watch

indicata
Part of Autorola