

Indicata
Market Watch™

Report informativo sulle auto usate



April 2025 | Edizione 62

La domanda di
BEV usate cresce
lentamente senza
incentivi alle vendite

indicata
Part of Autorola



A marzo, per la prima volta in assoluto, le BEV hanno superato i veicoli diesel nella fascia di età inferiore ai 2 anni nei mercati analizzati.

Il rapporto tra domanda e offerta (MDS) è migliorato a livelli record nel primo trimestre, dopo il consueto picco stagionale di inizio anno per tutti i tipi di carburante.

Nel Regno Unito, le tendenze negative di diversi tipi di carburante si stanno accumulando in una tendenza generale, con una perdita media di 2,4 punti di indice.

La maggior parte dei mercati più piccoli ha perso in media tra 0,8 e 1,4 punti di indice dall'inizio dell'anno, in parte a causa della crescita delle quote delle BEV.

Austria: Le full hybrid hanno perso più di 4 punti di indice in pochi mesi, anche più delle BEV e delle PHEV.

Belgio: L'attrattiva di mercato (MDS) delle PHEV usate è vicina a quella dei motori a combustione nei modelli più giovani, alla pari con la benzina e il diesel nel segmento di 3 o 4 anni.

Danimarca: ibridi plug-in di 3 o 4 anni con un eccellente valore MDS di 42,2.

Francia: I BEV rappresentano il 14% dell'offerta, rispetto al 9% delle vendite. L'attrattività del mercato (MDS) superiore a 117 indica una domanda insufficiente. Tuttavia, l'indice dei prezzi è sceso di poco più di un punto dall'inizio dell'anno.

Germania: Le quote di vendita delle BEV usate giovani con meno di due anni sono rimaste ferme tra il 9% e il 10% nel primo trimestre.

Italia: Le mild hybrid rappresentano già quasi il 30% del mercato dell'usato nella categoria delle più giovani e hanno perso circa 2,5 punti di indice di prezzo nel primo trimestre.

Paesi Bassi: L'offerta di BEV è cresciuta fino a quasi il 19%, mentre la commerciabilità è peggiorata fino a un valore MDS di poco inferiore a 100. L'indice dei prezzi ha subito una perdita di oltre un punto dell'indice nel 1° trimestre.

Polonia: Le BEV hanno perso circa 2,7 punti di indice nei prezzi dall'inizio dell'anno. Le ibride plug-in hanno perso più di due punti.

Portogallo: Le BEV di età media, tra i 3 e i 4 anni, hanno aumentato la loro quota di vendite al 17%. Questo è il risultato di un forte adeguamento dei prezzi, con l'indice dei prezzi che perde due punti mentre i valori MDS raggiungono un massimo storico.

Spagna: Rapporto domanda/offerta di BEV con un valore MDS superiore a 130. Tuttavia, l'indice dei prezzi è aumentato di 1,7 punti dall'inizio dell'anno.

Svezia: I prezzi delle PHEV sono rimasti stabili nel primo trimestre e la commerciabilità (MDS) è allo stesso livello dei motori a combustione, soprattutto per i modelli giovani con meno di due anni.

Turchia: La quota di vendita delle BEV giovani nel primo trimestre è stata dell'8,5% e l'attrattiva del mercato è migliorata. L'andamento dei prezzi nel 1° trimestre è stato paragonabile a quello dei motori a combustione, con aumenti legati all'inflazione.

Regno Unito: Nel segmento di età fino a 2 anni, il valore MDS delle BEV è migliorato di 50 punti nel primo trimestre, con i modelli di età compresa tra 3 e 4 anni che hanno raggiunto lo stesso livello dei motori a combustione.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	81.6pp
Poland	-6.4pp
Spain	-8.1pp
Sweden	-10.1pp
Portugal	-12.9pp
The Netherlands	-10.1pp
Italy	-12.4pp
Belgium	-11.7pp
France	-11.9pp
Austria	-11.1pp
Germany	-10.3pp
United Kingdom	-15.7pp
Denmark	-18.4pp
Average	-4.4pp
EU Region	-11.6pp

Cala la domanda di veicoli diesel giovani - benzina e mild hybrid pareggiano i conti

Per alcuni conservatori europei, il 2024 sembrava essere un punto di svolta per la mobilità elettrica nel mercato delle auto nuove, con le BEV che hanno registrato un calo di quasi il 6% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, l'inizio del 2025 racconta una storia diversa. Un aumento di oltre il 28% a febbraio nell'UE e, se si include il Regno Unito, una crescita di oltre il 30% delle autovetture elettriche a batteria rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, nonostante l'interruzione dei sussidi all'acquisto in molti stati, ha portato la quota di mercato delle auto nuove a oltre il 15%.

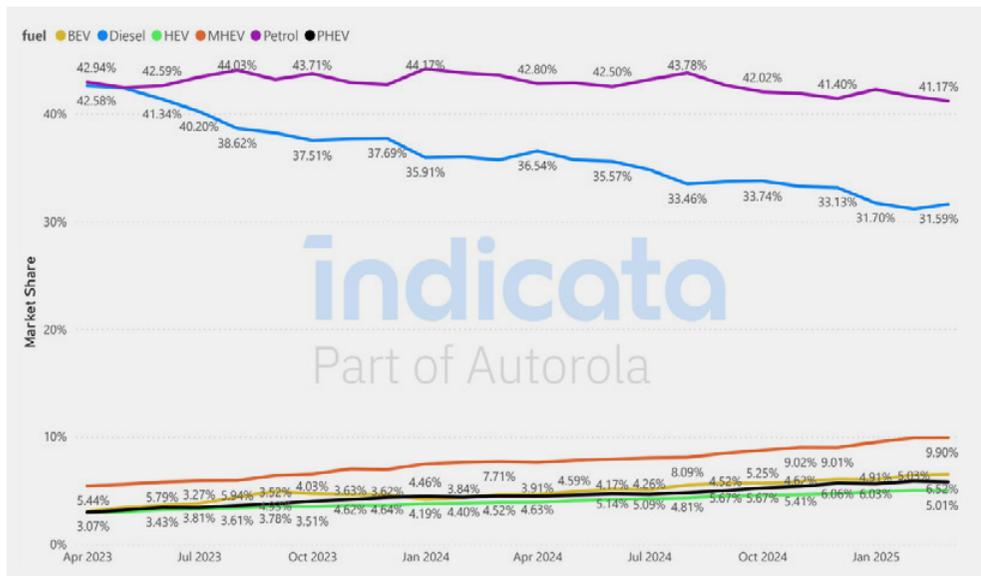
La penetrazione nel mercato delle auto usate nel gruppo di età inferiore ai 2 anni è ancora in ritardo, con

poco più dell'11%, ed è improbabile che recuperi il ritardo con una crescita di soli 0,5 punti percentuali nel 1° trimestre 2025. Nel segmento di età compresa tra i 3 e i 4 anni, la quota di vendita non è così indietro e sta già recuperando più rapidamente, superando il 10%. Osservando le quote di vendita delle auto a benzina e delle mild hybrid nel primo gruppo di età, si nota come queste ultime stiano quasi completamente sostituendo le prime. Alla fine del primo trimestre, insieme rappresentavano ancora oltre il 61% delle auto usate più giovani con meno di 2 anni. I giovani modelli diesel, invece, stanno diventando sempre più insignificanti. A marzo, per la prima volta nei mercati osservati, le BEV hanno

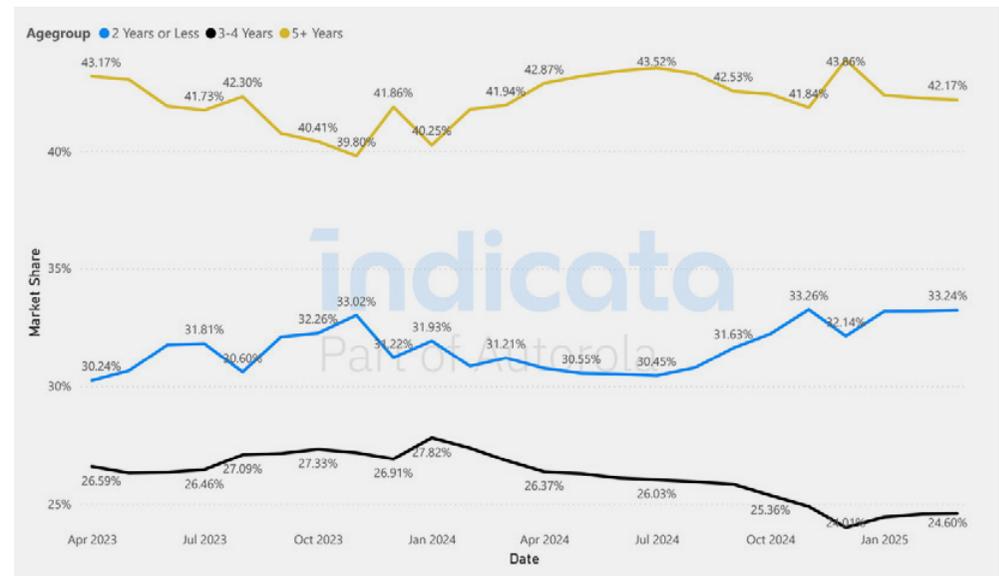
superato i veicoli diesel in questa fascia d'età.

Le ibride plug-in stanno comparando più frequentemente delle BEV nelle vendite della fascia d'età media di 3-4 anni, ma hanno ristagnato nel 1° trimestre e saranno certamente superate dalle autovetture completamente elettriche in termini di volume nei prossimi mesi. Nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, i primi tre mesi dell'anno non hanno rivelato alcuna significativa inversione di tendenza nel settore dell'usato. Nella maggior parte dei Paesi mancano stimoli efficaci per l'elettrificazione sia nel mercato dei veicoli commerciali nuovi che in quello dei veicoli commerciali usati.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



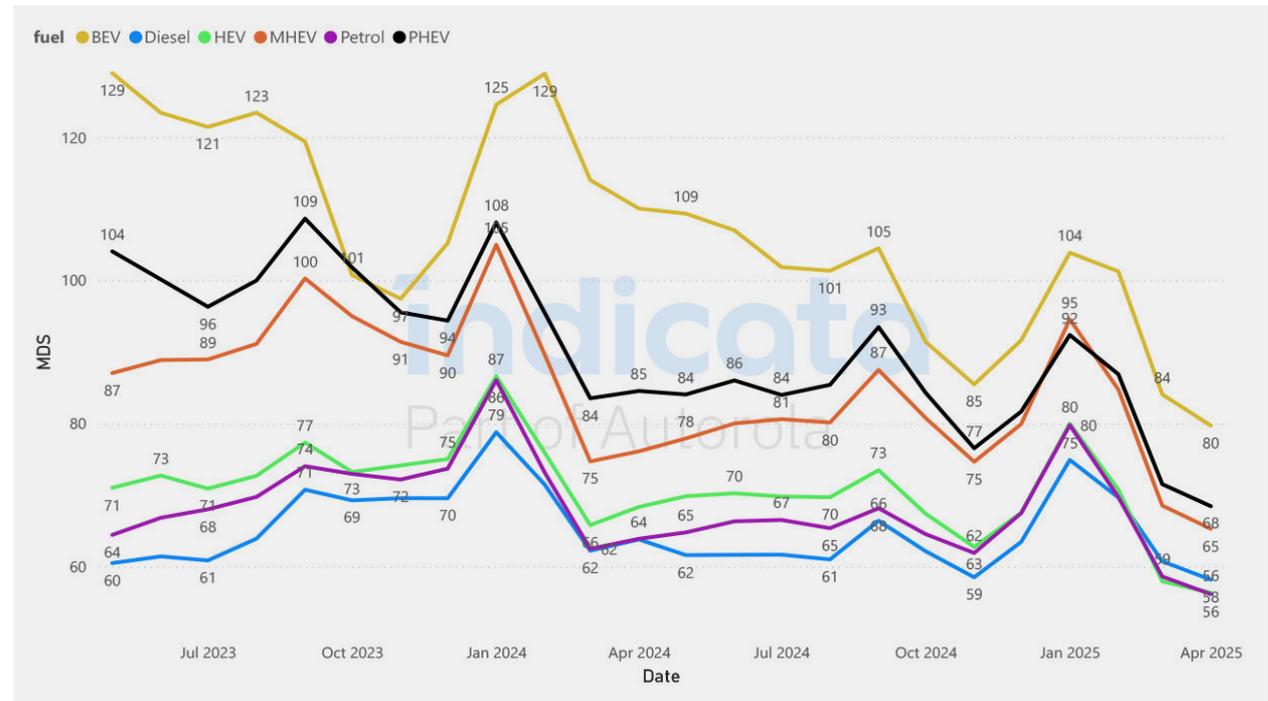
Hatchback e SUV si vendono più rapidamente

L'aspetto notevole delle classifiche dei bestseller nei mercati europei osservati è che, nonostante il percepito dominio dei SUV, solo quattro dei posti TOP 3 sono occupati da questo popolare tipo di carrozzeria. Il VW T-ROC (2x), l'ID.4 e il Toyota C-HR sono per lo più battuti dalle classiche hatchback dei segmenti B e C. In termini di commerciabilità e velocità di vendita, il rapporto è più equilibrato, con tre dei primi posti TOP 4 occupati dai SUV.

Misurato in MDS, il rapporto domanda/offerta è migliorato fino a raggiungere il suo livello migliore nel primo trimestre, dopo il consueto picco stagionale di inizio anno per tutti i tipi di carburante rispetto agli ultimi 1,5 anni. In particolare, nel gruppo di età più giovane, i valori medi di MDS dei BEV sono costantemente inferiori a 100, il che non è ancora un motivo per festeggiare, ma è un motivo per sperare che i veicoli elettrici usati diventino più prevedibili per i rivenditori.

Mentre all'inizio dell'anno le auto diesel erano generalmente alla pari con le loro controparti a benzina in termini di commerciabilità, stanno emergendo sempre più differenze, in particolare nelle fasce di età più giovani, che, nonostante il costante calo delle scorte, indicano un calo di interesse per questo tipo di auto. Gli ibridi plug-in stanno ottenendo una migliore commerciabilità rispetto ai loro concorrenti completamente elettrici in molti mercati e mantengono il loro vantaggio MDS di quasi 10 punti in media. Le full hybrid rimangono gli eroi silenziosi del MDS. I volumi di fornitura relativamente piccoli, che vengono venduti rapidamente in quasi tutte le categorie di età, raggiungono valori medi di MDS di 44 nella fascia di età 3+, che è praticamente ideale. Nel segmento LCV, il diesel, di gran lunga il tipo di carburante più importante, è migliorato marginalmente di 3,5 punti in termini di rapporto domanda/offerta nel primo trimestre, ma i furgoni elettrici rimangono mediamente poco attrattivi e difficili da vendere per i concessionari, con valori di MDS superiori a 130.

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	61.7	Volkswagen T-ROC	59.1	Toyota Yaris	47.5	Volkswagen ID.3	55.0
Volkswagen T-ROC	59.1	Volkswagen Golf	61.8	Toyota C-HR	52.3	Tesla Model 3	33.9
Peugeot 208	65.0	Peugeot 208	59.9	Toyota Corolla	50.6	Volkswagen ID.4	55.4

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Lynk & Co 01	29.9	MG HS	32.1	Lynk & Co 01	29.9	Tesla Model 3	33.9
Tesla Model 3	33.9	Volvo XC40	36.5	Toyota RAV 4	41.6	Polestar 2	40.9
MG HS / EHS	37.6	Renault Twingo	38.2	Hyundai IONIQ	42.9	Mercedes-Benz EQC	45.2

Il calo dell'indice dei prezzi non è attribuibile solo ai modelli elettrici

Con oltre 5 milioni di nuove autovetture elettriche a batteria immatricolate nell'UE e nel Regno Unito negli ultimi tre anni, una parte significativa delle quali dovrà essere commercializzata entro pochi anni come veicoli usati provenienti da contratti di leasing o da altri utilizzi a breve termine, stimolare la domanda di veicoli di questo tipo è fondamentale per l'elettrificazione.

Ciò è particolarmente vero in quanto i dati di marzo indicavano una crescita continua. In quasi tutti i mercati osservati, il rapporto tra domanda e offerta di BEV è sfavorevole allo sviluppo dei prezzi, oppure

le correzioni negative dei prezzi sono diventate esse stesse una forza trainante e hanno migliorato la commerciabilità. La Spagna ha rappresentato un'eccezione nel primo trimestre del 2025, mostrando una buona tenuta dei prezzi dei veicoli elettrici usati di diversi marchi.

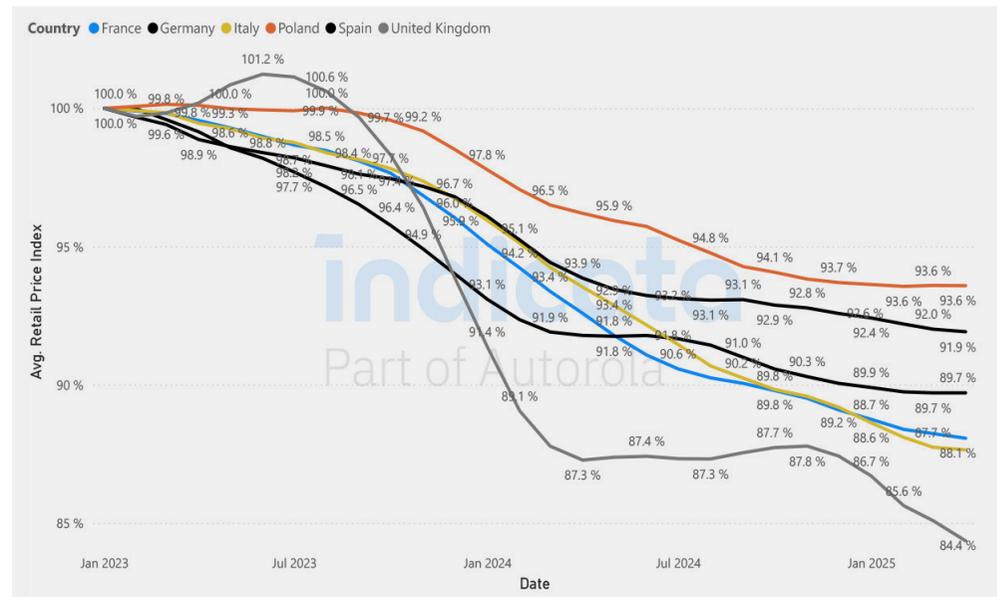
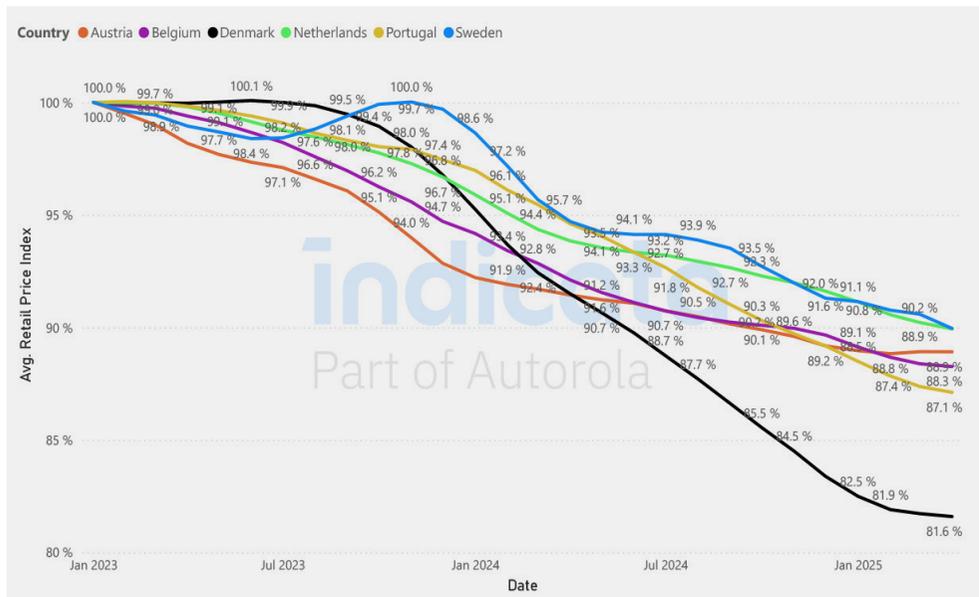
In mercati come il Regno Unito, tuttavia, le tendenze negative di diversi tipi di carburante si stanno accumulando in un trend complessivo che mostra una grave evoluzione rispetto agli altri principali mercati, con una perdita media di 2,4 punti indice. Anche l'Italia presenta un problema, con una perdita

media di quasi un punto di indice, che non può essere attribuita solo ai veicoli elettrici, ma riguarda anche altri tipi di carburante, come le mild hybrid.

Tra i mercati europei più piccoli, la Danimarca ha visto un rallentamento del suo declino nonostante l'elevata quota di BEV. Nel primo trimestre, l'indice ponderato dei prezzi complessivi è sceso solo di 0,3 punti, rendendolo uno dei più stabili di questo gruppo dopo l'Austria, che è rimasta quasi invariata. Tutti gli altri paesi hanno perso tra 0,8 e 1,4 punti di indice dall'inizio dell'anno, in parte a causa della crescita delle quote di BEV.

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



Si prega di notare che Indicata sta attualmente migliorando l'indice dei prezzi al dettaglio di Marketwatch. Di conseguenza potrebbero esserci delle variazioni rispetto alle versioni disponibili nei mesi precedenti. Apprezziamo la tua comprensione mentre ci impegniamo a offrire un'esperienza migliore.

Benzina, mild e full hybrid sono la tendenza

Sul mercato austriaco delle auto usate, i motori a benzina rappresentano oggi la maggioranza delle autovetture vendute. Le auto diesel, che sono ancora particolarmente forti nei segmenti più vecchi, sono diminuite così tanto in termini di volume che i motori a benzina, con oltre il 35%, più i corrispondenti mild hybrid, ora superano i motori diesel ancora forti. I motori a benzina dominano il gruppo di età più giovane, fino a due anni.

Le quote di vendita sono di nuovo in aumento e attualmente si attestano quasi al 40%, mantenendo stabile l'offerta e garantendo un deflusso costante. Anche i prezzi ne stanno beneficiando e di recente hanno addirittura registrato un leggero aumento! Anche se misurati in termini di attrattività del mercato in MDS, i giovani motori a benzina sono in vantaggio rispetto ai motori diesel, ancora molto popolari, con un valore di 81,6. In termini di quote di vendita di auto usate giovani, solo i motori a benzina, mild e full hybrid stanno attualmente guadagnando terreno, mentre le BEV, le plug-in e le diesel stanno perdendo slancio, anche a causa del calo delle nuove immatricolazioni nel 2024 rispetto al 2023.

In termini di sviluppo dei prezzi, tuttavia, entrambi i tipi di motori a combustione

rimangono in testa e sono gli unici a mantenere una stabilità positiva superiore alla media. A differenza di altri mercati europei, in Austria le full hybrid hanno registrato una maggiore tendenza al ribasso nell'andamento dei prezzi negli ultimi mesi. Hanno perso più di 4 punti di indice in pochi mesi, anche più delle BEV e delle PHEV. Ciò ha favorito la loro attrattiva sul mercato e ha portato il valore MDS sotto i 100 punti in media, ma non ha portato a una riduzione significativa dei volumi di fornitura.

Le quote delle HEV crescono lentamente ma costantemente e parallelamente in termini di offerta e vendite. Come previsto, il diesel è di gran lunga il tipo di carburante più diffuso per gli LCV e le BEV raggiungono solo una quota di mercato compresa tra il 5 e il 7% anche nel segmento di età più giovane, che non è un dato significativo. Tuttavia, con una percentuale relativamente alta di Combo e Vivaro completamente elettrici nel suo volume di fornitura, Opel/Vauxhall potrebbe trovarsi ad affrontare un problema di volumi che potrebbe tradursi in una potenziale pressione sui prezzi. Un furgone Opel/Vauxhall su cinque in flotta è un BEV, mentre solo un veicolo usato su sedici venduti è elettrico.

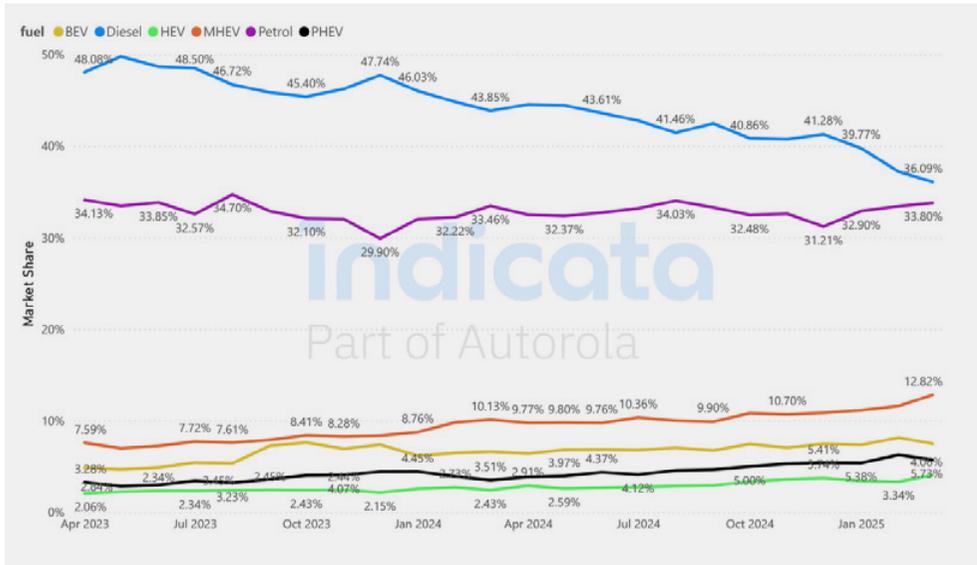
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	54.1
Volkswagen	Golf	66.7
Volkswagen	Passat	61.3

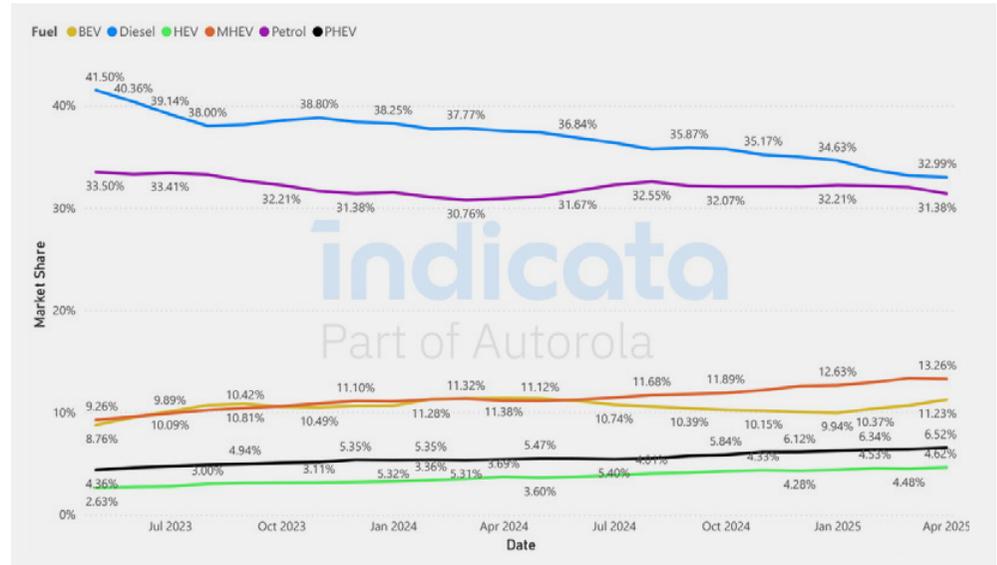
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	GLA-class	10x	37.0
BMW	X1	8x	44.2
Volkswagen	Touran	8x	47.0

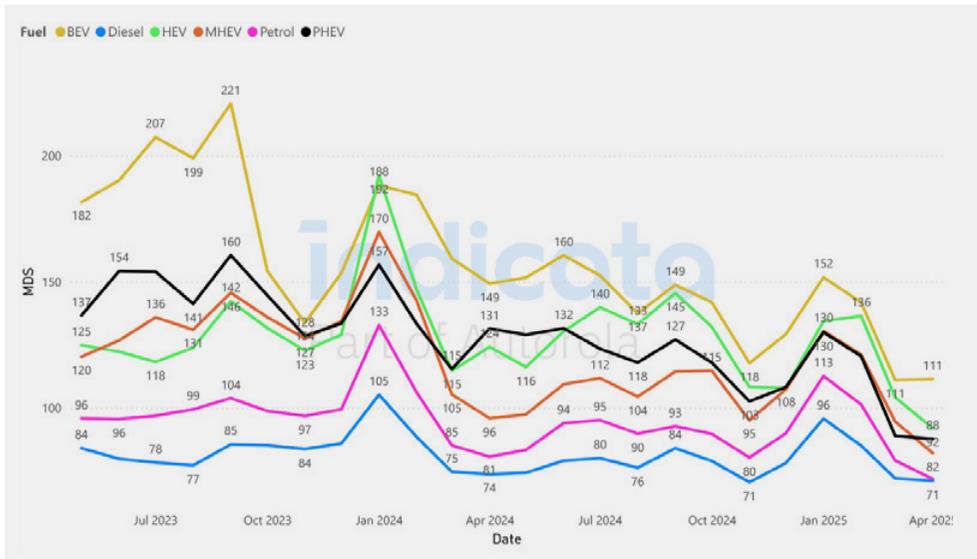
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Austria



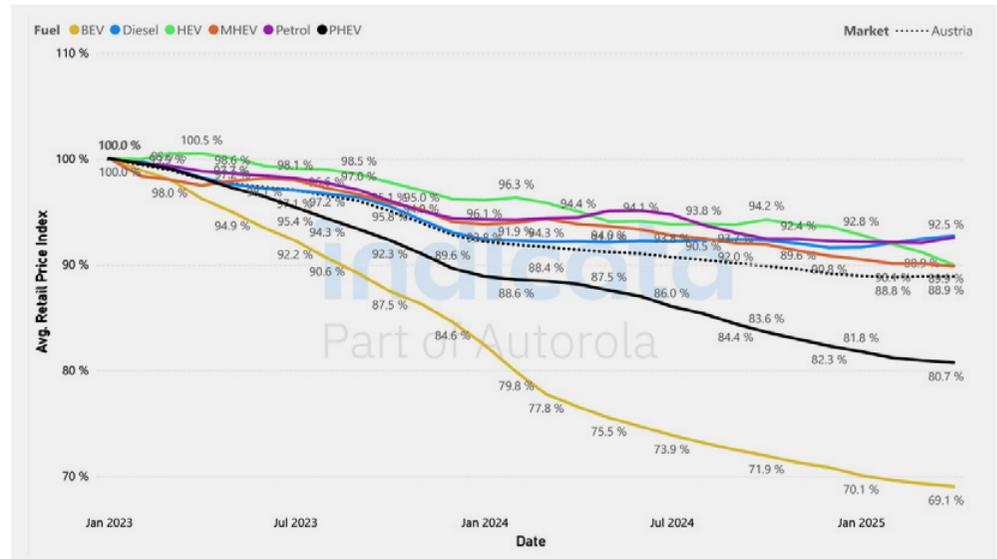
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Austria



MDS by Fuel Type - Austria



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



Plug-in con buona commerciabilità

Mentre le BEV sono già al secondo posto nell'ultimo inventario delle auto usate in Belgio con una quota del 16,5%, le vendite di modelli fino a due anni sono ancora molto indietro con una quota di mercato dell'11,5%. Rispetto alla quota di mercato di oltre il 28% del mercato delle auto nuove nel 2024, c'è ancora un grande divario da colmare se si vuole creare una domanda adeguata sul mercato.

I veicoli rimasti nel Paese continuano a subire pressioni sui prezzi a causa dell'eccesso di offerta, che fa scendere ulteriormente l'indice. Le ibride plug-in, invece, sono molto meno richieste sul mercato delle auto nuove e hanno chiuso l'anno scorso con un calo di circa un terzo. Ciò si nota già in una stabilizzazione dei prezzi di offerta e, attualmente, in una variazione quasi nulla del rapporto tra offerta e volumi di vendita. L'attrattiva di mercato (MDS) delle PHEV usate è più vicina a quella dei motori a combustione nei modelli più giovani e, nel segmento di età media da 3 a 4 anni, è attualmente alla pari con i motori a benzina e diesel, con un valore medio di 55,4.

Il fatto che una VW Touran sia in cima alla classifica di attrattività del mercato è dovuto a un afflusso relativamente breve di auto usate a benzina sul mercato, che

finora non è stato accompagnato da riduzioni di prezzo significative e nemmeno da una tendenza positiva dei prezzi. La MG ZS e la Dacia Sandero negli altri due posti dimostrano la continua forte domanda di veicoli usati piccoli ed economici, indipendentemente dall'elettrificazione del mercato automobilistico in Belgio.

Le auto diesel, con una quota di mercato di auto nuove inferiore al 3%, non svolgono quasi più alcun ruolo. La situazione è simile nel gruppo di età più giovane, inferiore ai 2 anni, per le auto usate. A fronte di una quota in calo, le cifre relative all'offerta e alle scorte sono ancora di poco superiori al 7%, il che suggerisce che il numero di rientri è all'incirca pari a quello delle vendite, anche se con un inevitabile calo del volume.

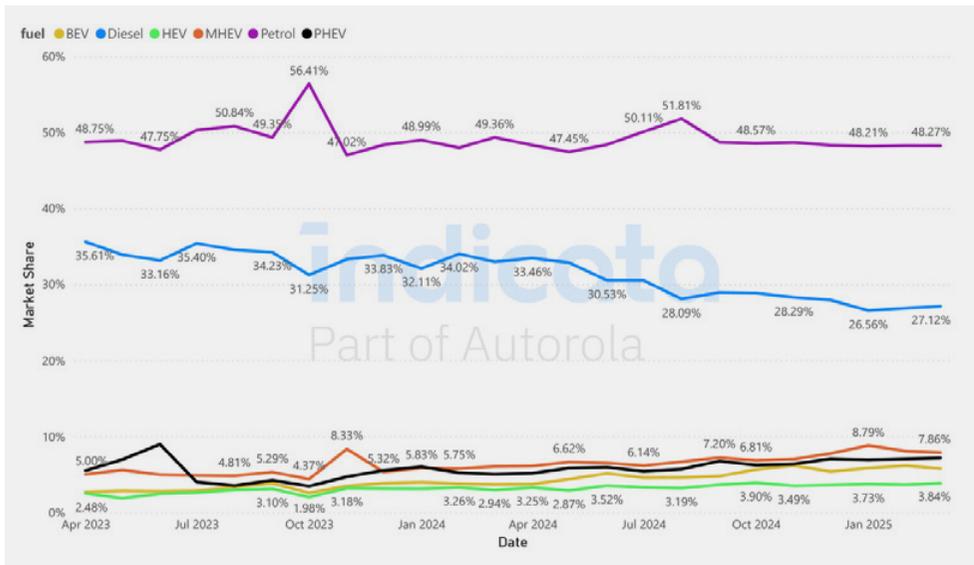
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
BMW	1 series	57.9
Volkswagen	Golf	58.3
BMW	3 series	62.1

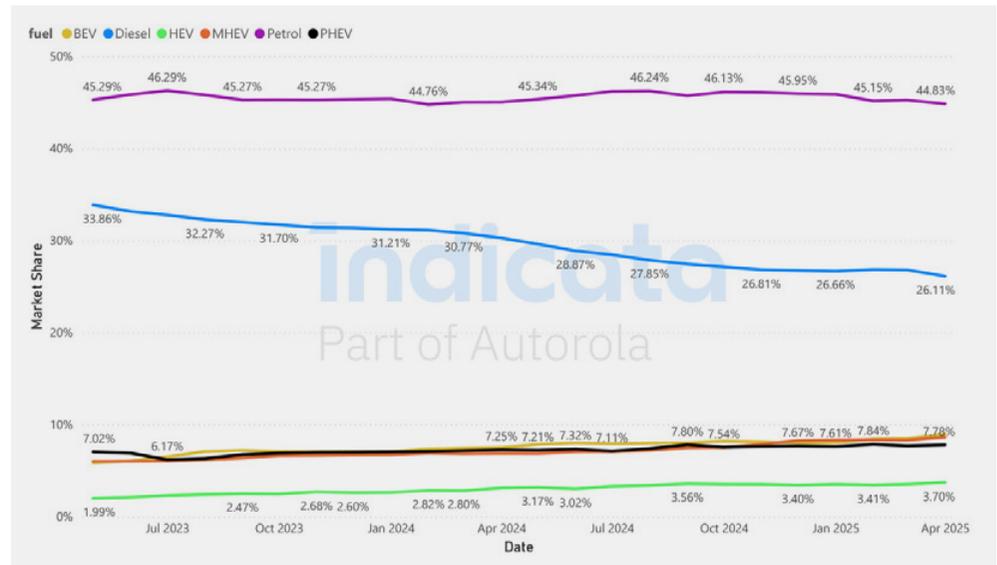
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volkswagen	Touran	12x	30.6
MG	ZS	11x	31.5
Dacia	Sandero	11x	31.7

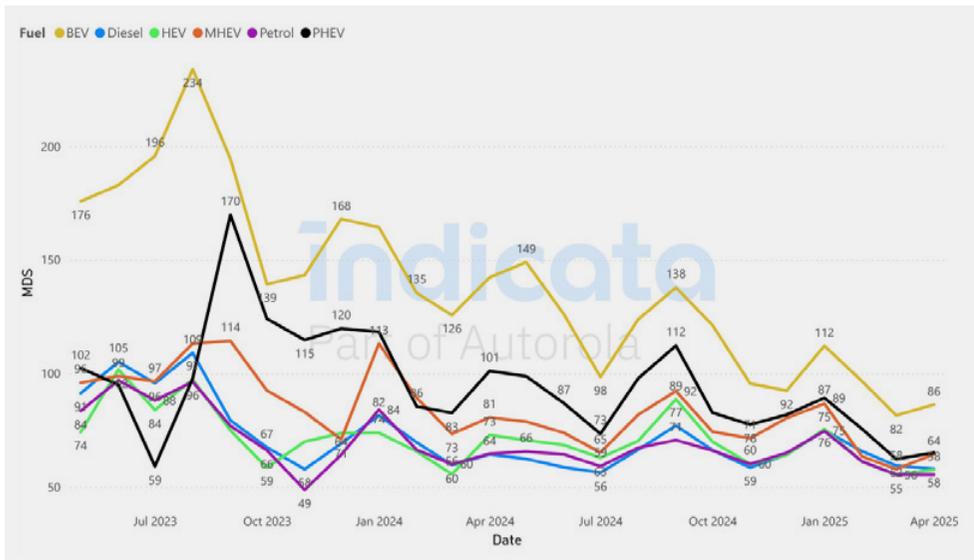
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



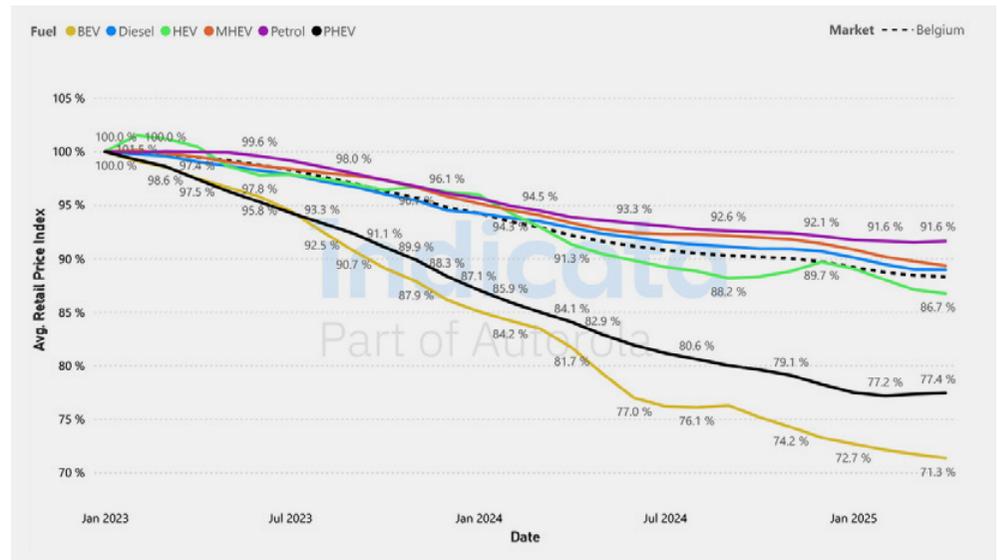
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



MDS by Fuel Type - Belgium



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



I veicoli diesel usati hanno un potenziale di esportazione

Fino a febbraio compreso, in Danimarca sono state immatricolate nemmeno 600 nuove auto diesel. Ciò rappresenta una quota di mercato inferiore al 3% e la tendenza è al ribasso. La situazione è ancora più drammatica per le auto usate più recenti, con meno dello 0,7% per le auto fino a due anni e meno del 4% per le auto tra i tre e i quattro anni. Nonostante la bassa offerta, si sta già creando un eccesso di offerta con una pressione sui prezzi, che altrimenti si riscontra solo con i veicoli elettrici.

Una perdita di quasi 3 punti percentuali nell'indice dei prezzi dall'inizio del 2025 e il secondo peggior punteggio per l'attrattiva del mercato e il rapporto domanda-offerta in un confronto tra tipi di carburante suggeriscono che esiste un potenziale di esportazione per i motori diesel. Anche nel segmento di età media di 3-4 anni, i motori a benzina stanno rapidamente perdendo quote di fornitura e di vendita. In entrambe le analisi, sono attualmente alla pari con le PHEV e vengono superate da queste ultime in termini di attrattività di mercato. Gli ibridi plug-in di età compresa tra i 3 e i 4 anni hanno attualmente un eccellente valore medio di MDS pari a 42,2. Questo dato è supportato anche dal calo dell'offerta, che si riduce ancora, visto che anche a febbraio

la quota di nuove immatricolazioni è stata inferiore al 3%, ovvero meno di 600 unità.

Le mild hybrid, invece, che sono essenzialmente moderni motori a combustione con supporto di un motore elettrico a 48V e che comportano un sovrapprezzo tecnologico rispetto ai loro fratelli maggiori, stanno incontrando enormi difficoltà in Danimarca. I potenziali risparmi derivanti dal minor consumo di carburante non sono proporzionali ai costi più elevati del veicolo. La trasformazione del mercato e il controllo governativo hanno superato da tempo il potenziale di sviluppo tecnologico residuo del motore a combustione.

Tuttavia, le auto a benzina rappresentano ancora un terzo dell'offerta totale di auto usate e la cifra per le auto con più di cinque anni è stabile al 60%. Inoltre, oltre il 90% dei piccoli furgoni in offerta è alimentato a diesel. Si tratta di una sfida che probabilmente rimarrà difficile da superare in un decennio senza ulteriori interventi governativi. Anche il fatto che le tre auto usate più vendute siano tutte completamente elettriche non può nascondere questa realtà.

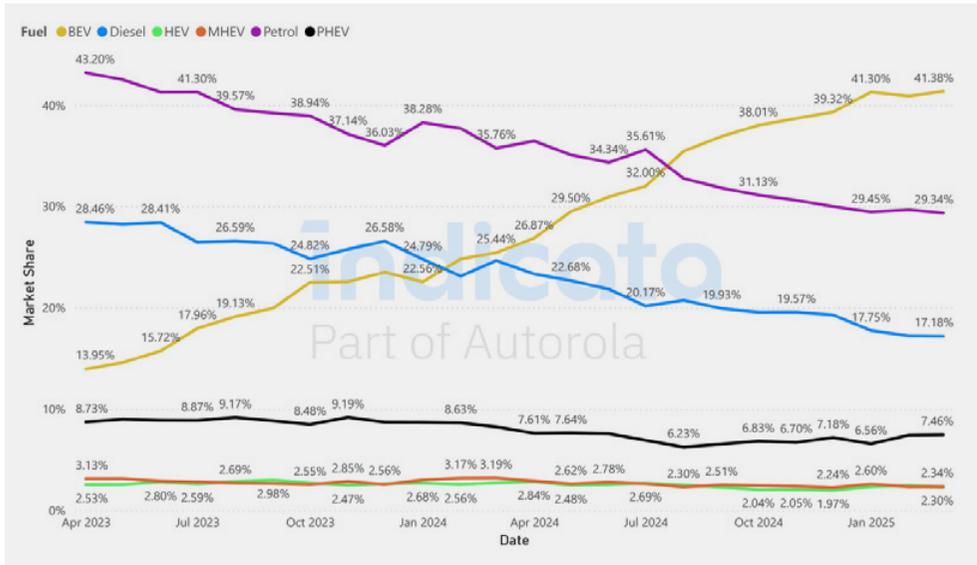
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	34.8
Volkswagen	ID.4	36.2
Škoda	Enyaq	40.7

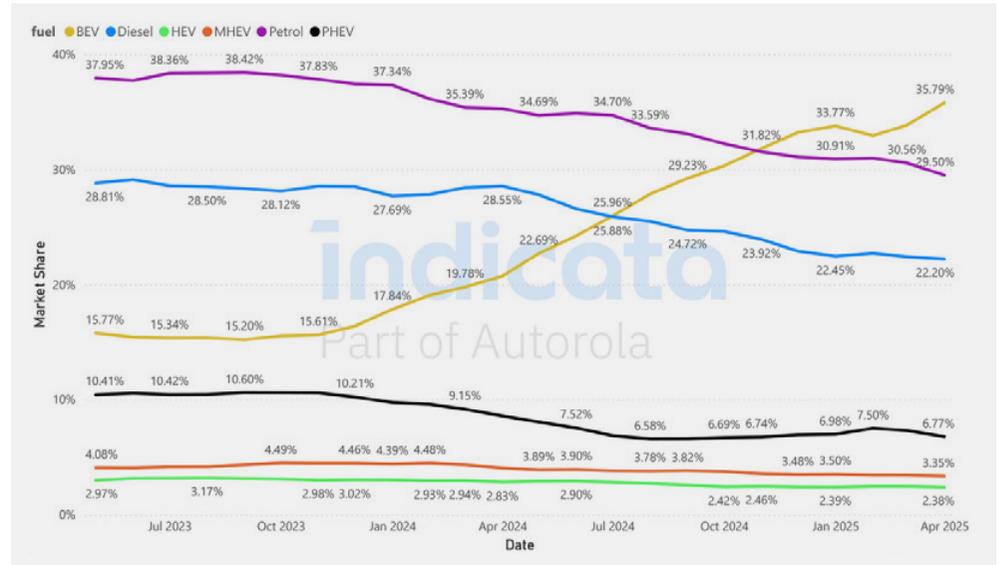
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	5	29x	12.6
BYD	ATTO 3	17x	21.1
MG	HS / EHS	26x	22.0

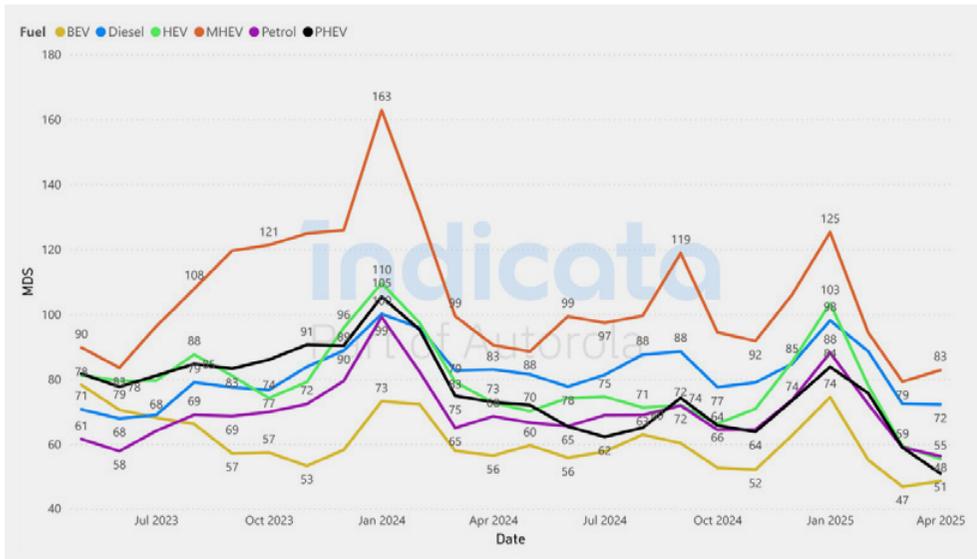
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



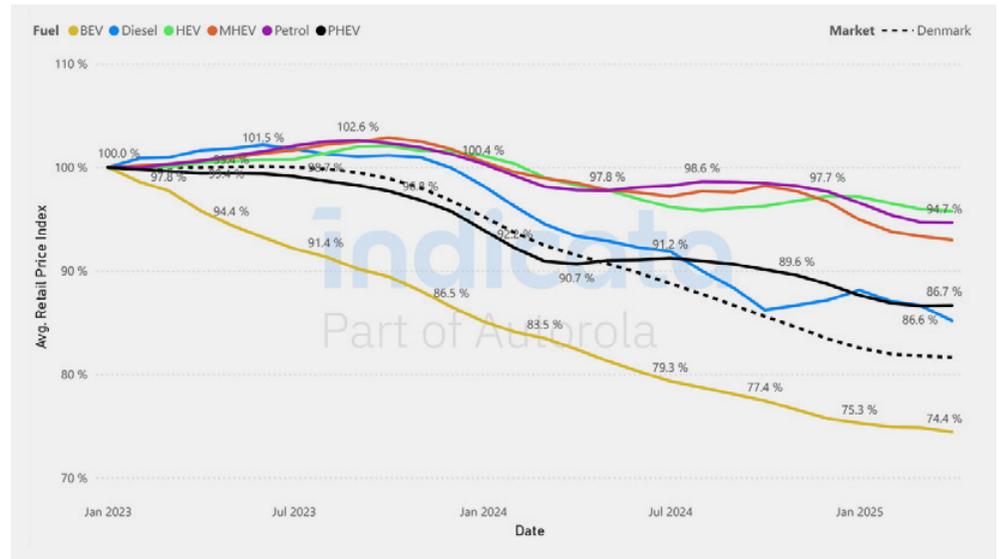
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



MDS by Fuel Type - Denmark



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



Indice dei prezzi stabile nel 1° trimestre

Sebbene le nuove immatricolazioni di auto diesel siano in netto calo in Francia da diversi anni e stiano lentamente scomparendo con una quota inferiore al 5% del mercato delle auto nuove a febbraio, il mercato dell'usato per questo tipo di carburante sta vivendo una piccola rinascita. Al momento la situazione è ideale per i concessionari. Le quantità disponibili stanno aumentando, così come le vendite, tanto che l'attrattiva del mercato, misurata in MDS, sta effettivamente migliorando.

Il risultato è un indice dei prezzi molto stabile. E chi pensa che questo valga solo per le fasce d'età più avanzate si sbaglia. Anche nel segmento di età più giovane, sotto i due anni, la quota di vendita è rimbalzata leggermente da un minimo di meno del 14% alla fine dello scorso anno a oltre il 15%. In Francia solo le full hybrid possono eguagliare questo andamento dei prezzi. Sebbene la loro quota di vendita sia in fase di stagnazione, soprattutto nel segmento di età più giovane, continuano a occupare le prime posizioni in termini di domanda e offerta in Francia in tutte le fasce di età.

Renault, la sfidante di Toyota, sta ottenendo prezzi stabili e sta gradualmente sostituendo il suo portafoglio di auto usate

diesel. Nel passaggio all'elettrico, il primo trimestre è stato molto al di sotto delle aspettative. Sebbene la quota del 17,7% di auto nuove vendute come BEV a febbraio sia superiore alla media europea, con due costruttori nazionali ambiziosi, l'obiettivo delle emissioni zero per il 2035 è ancora molto lontano. Una quota di poco superiore al 14% del mercato francese delle auto usate dimostra che i veicoli rimangono principalmente nel Paese, ma con una quota di vendita inferiore al 9% e un'attrattiva di mercato superiore a 117, misurata in MDS, la domanda non è sufficiente.

Alla luce di ciò, l'indice dei prezzi è rimasto moderato, con una perdita di poco più di un punto indice dall'inizio dell'anno. Tuttavia, i primi trimestri degli ultimi due anni hanno tutti mostrato un andamento dei prezzi piuttosto stabile per i modelli completamente elettrici. Anche il mercato dei furgoni elettrici usati si sta sviluppando lentamente. La sua quota di offerta è passata dal 9,6% alla fine dello scorso anno all'attuale 10,2% e, con una quota di vendita del 5,4%, non si vende abbastanza rapidamente. Con una media di oltre 150, l'attrattiva di mercato calcolata è quasi esattamente doppia rispetto a quella degli LCV diesel, che dominano il mercato, e quindi è oltre il punto di convenienza economica per i concessionari.

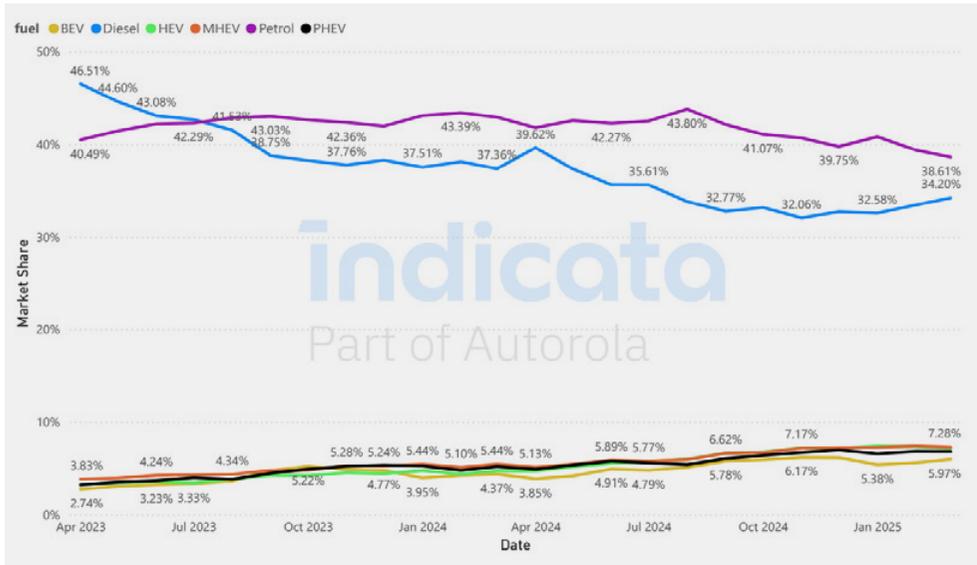
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	73.1
Renault	Clio	40.6
Peugeot	2008	70.1

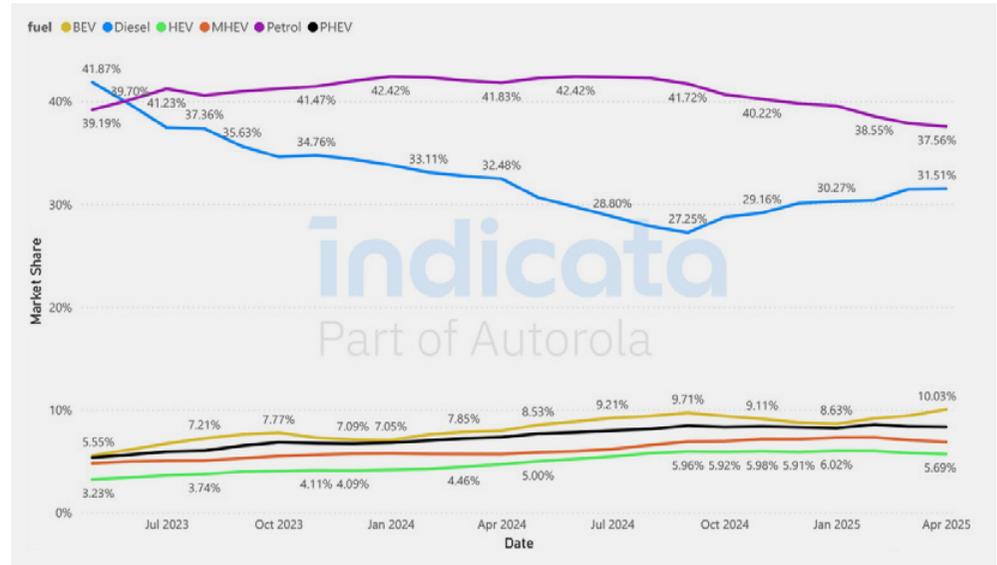
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Renault	Koleos	12x	30.6
Toyota	Yaris	11x	31.4
Toyota	RAV 4	11x	31.7

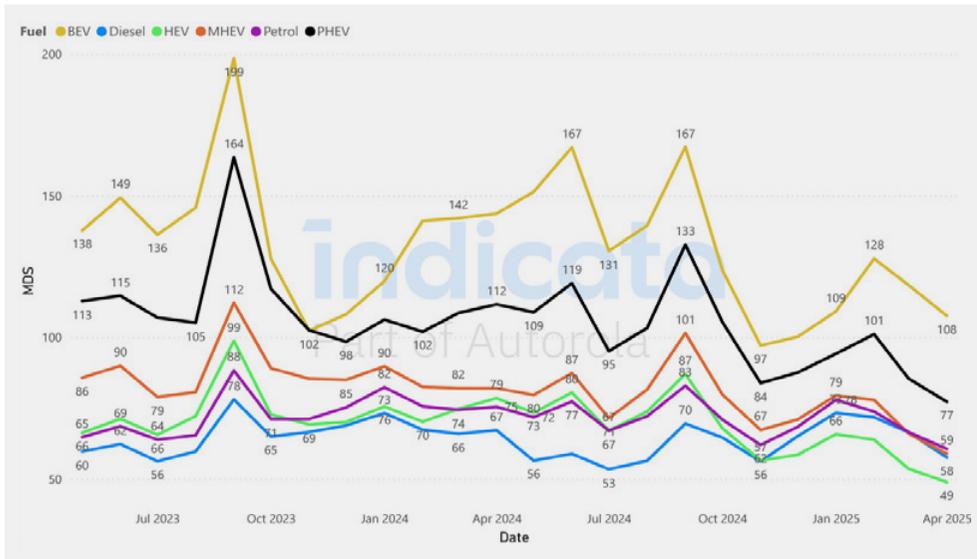
Sales Market Share by Month and Fuel Type - France



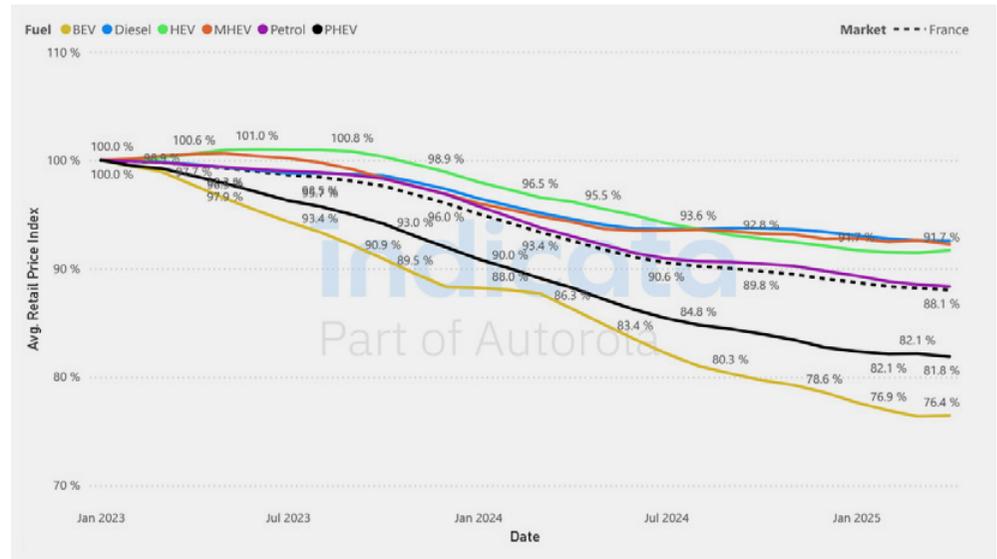
Stock Market Share by Month and Fuel Type - France



MDS by Fuel Type - France



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



La quota di vendita dei veicoli elettrici usati ristagna

Dopo un barlume di speranza l'anno scorso per le giovani BEV usate di età inferiore ai due anni, il primo trimestre del 2025 ha visto le quote di vendita continuare a ristagnare tra il 9 e il 10%. A causa del calo della domanda, la quota dell'offerta si è leggermente ridotta nell'anno precedente nonostante il rallentamento delle vendite, attestandosi a poco più del 10% alla fine del 2024. Il nuovo mercato delle autovetture completamente elettriche in Germania è crollato di oltre il 27% nel 2024, riducendo significativamente l'afflusso di giovani BEV.

Dall'inizio dell'anno, tuttavia, la quota di offerta è tornata a salire nel primo trimestre, mantenendo i prezzi sotto pressione. Tuttavia, il rapporto domanda/offerta è sceso da un picco stagionale di oltre 100 nel primo trimestre a un valore inferiore a 90. Nel gruppo di età più giovane, sotto i due anni, le BEV e i motori a combustione erano ancora più vicini a un certo punto, ma la continua crescita dell'offerta ha nuovamente spinto i modelli elettrici dietro ai motori a combustione in senso negativo. Nel segmento di età intermedia tra tre e quattro anni, le BEV stanno attualmente ottenendo risultati migliori in Germania. La quota di vendita in questo gruppo di età ha raggiunto quasi il 10% rispetto al segmento più giovane e l'offerta è anch'essa nella fascia moderata del 12% circa.

Ma soprattutto, il valore MDS è migliore di oltre 30 punti rispetto alle BEV più giovani, il che indica un rapporto domanda/offerta più sano. Tuttavia, l'andamento dei prezzi rimane sotto pressione e ha perso in media quasi 3 punti di indice nel primo trimestre. Gli acquirenti tedeschi di auto nuove e usate continuano a comportarsi in modo piuttosto conservativo e tendono a trattenersi anche sulle ibride. Gli appassionati di full hybrid non superano quindi una quota del 3% delle vendite, ma ottengono prezzi stabili e un'ottima commerciabilità, soprattutto nel segmento di età media.

Tuttavia, a causa del limitato ritorno delle nuove immatricolazioni rispetto agli anni precedenti, non si è al momento creato un forte stock di offerta che potrebbe aumentare ulteriormente la pressione sui prezzi. Le auto diesel sono state messe in vendita con una frequenza inferiore di 1,5 punti percentuali nel primo trimestre dell'anno, ma sono anche meno richieste e con minori probabilità di essere vendute. I prezzi e la commerciabilità rimangono quindi stabili e sono ancora superiori a BEV, PHEV e HEV in tutti i segmenti di età in termini di quota. Grazie alla riduzione della tassa sul carburante, alla quasi totale assenza di tasse sull'auto e al basso consumo di carburante, gli automobilisti diesel in Germania godono di costi di gestione relativamente bassi.

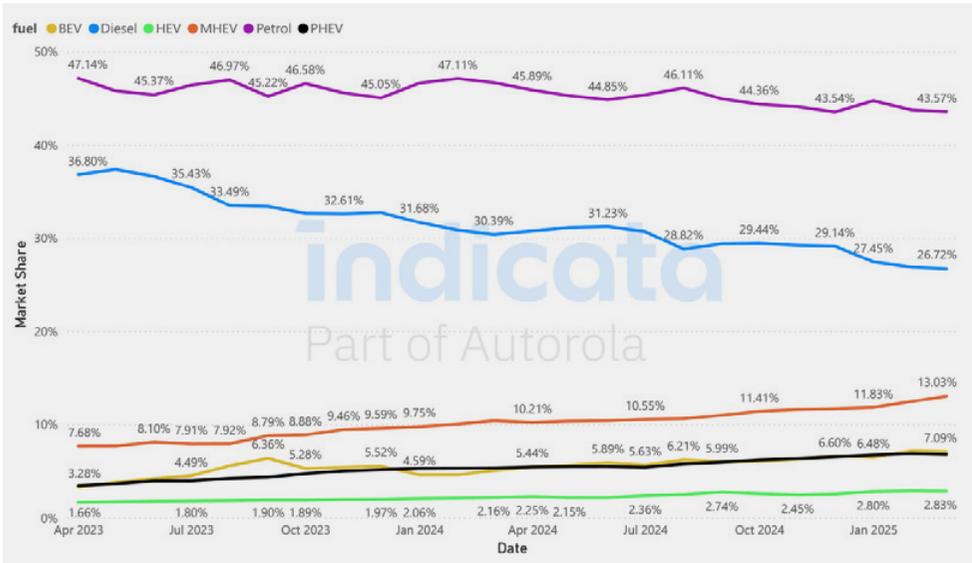
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	73.0
Volkswagen	T-ROC	70.2
Opel	Corsa	62.0

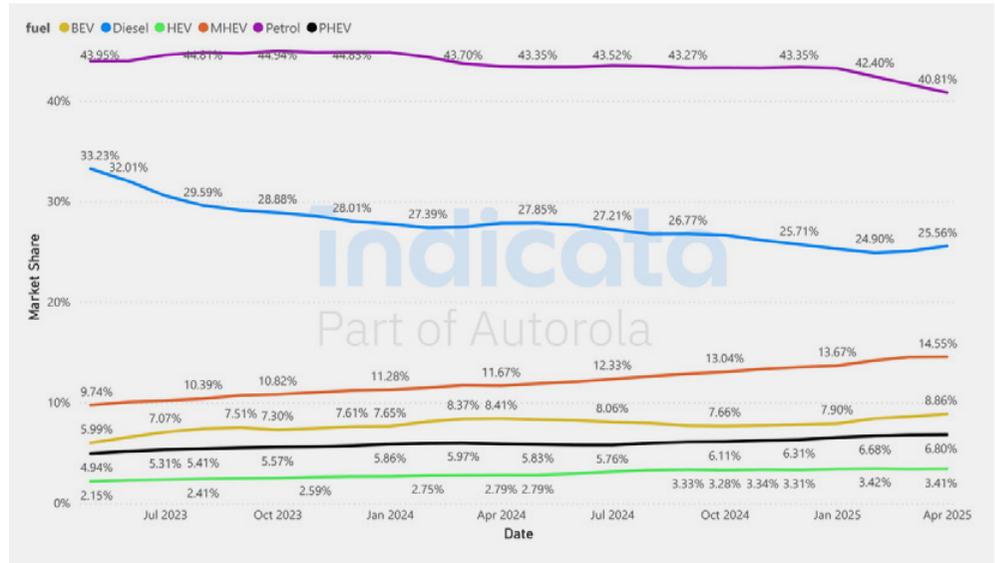
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	18x	20.5
Tesla	Model 3	15x	24.7
Mercedes-Benz	EQC	13x	28.5

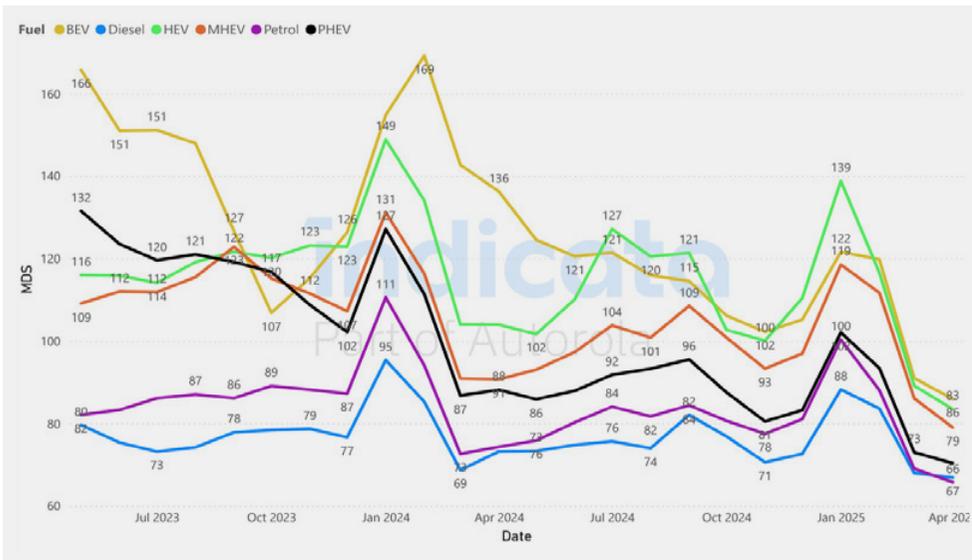
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Germany



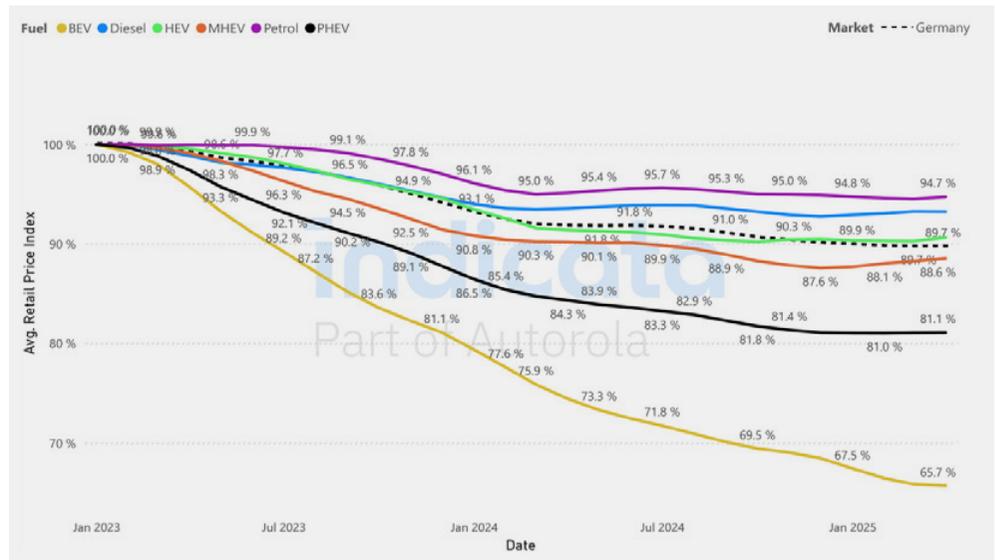
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Germany



MDS by Fuel Type - Germany



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



L'incentivo governativo per le BEV deve ancora avere un impatto sul mercato dell'usato

Il numero totale di nuove immatricolazioni di BEV in Italia a febbraio è dietro a Danimarca e Svezia. Nonostante un aumento del 70% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, i paesi del Sud Europa hanno raggiunto solo una quota di mercato del 5% per le autovetture. Il programma di stimolo del governo per le nuove immatricolazioni attraverso gli incentivi è terminato il 3 marzo e ha portato ad alcuni effetti di traino, che dovrebbero essere compensati nei prossimi mesi dai vantaggi della tassazione privata per l'uso di auto aziendali completamente elettriche.

Alla luce di ciò, non sorprende che le autovetture elettriche a batteria non svolgano un ruolo importante nel mercato italiano delle auto usate, nemmeno nel segmento più giovane, dove rappresentano poco più del 5% e sono in calo. Sebbene la quota di vendita, regolarmente inferiore al 4%, sia stata sufficiente ad assorbire i volumi di ritorno, senza ulteriori incentivi la domanda di veicoli elettrici usati giovani supererà i volumi attualmente registrati e creerà una pressione sui prezzi.

Tuttavia, la commerciabilità dei BEV con meno di due anni è migliorata significativamente nel primo trimestre del 2025, ma con un valore MDS di poco

superiore a 100, è ancora di circa 30 punti superiore ai motori a combustione. Nel segmento dei motori a combustione, le mild hybrid - soprattutto la Fiat 500 - stanno entrando sempre più nel mercato. Rappresentano già quasi il 30% del mercato delle auto usate nella categoria più giovane, perdendo circa 2,5 punti di indice di prezzo nel primo trimestre del 2025.

Mentre la commerciabilità nel segmento più giovane è ancora alla pari con i motori a combustione standard, il rapporto si deteriora con l'invecchiamento dei veicoli. Nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, i progressi dell'elettrificazione nel mercato delle auto usate sono ancora scarsi. Con solo il 3% delle vendite e poco più del 7% dell'offerta, gli LCV hanno un valore MDS di commerciabilità superiore a 200 e rimangono quindi irrilevanti per il commercio.

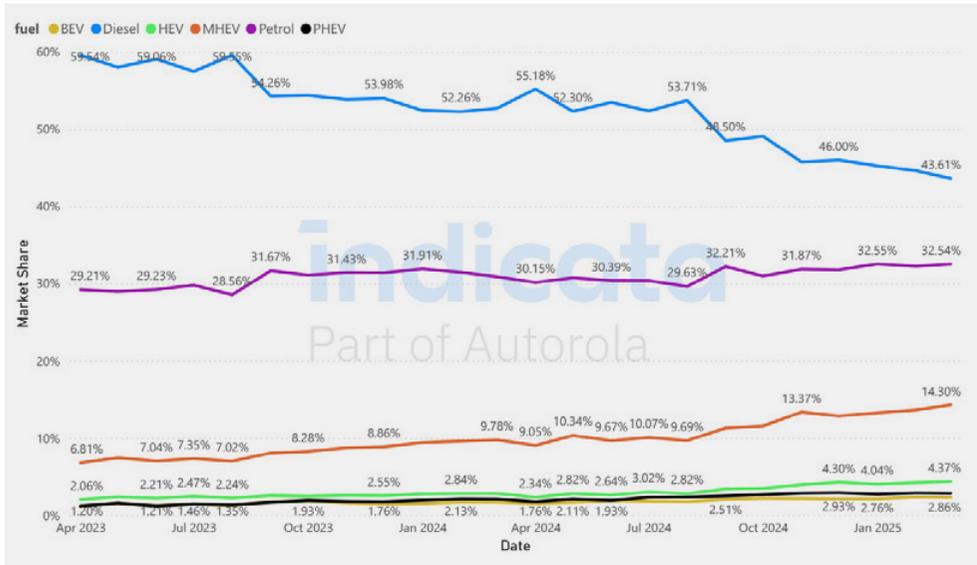
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	51.5
Fiat	500	63.7
Volkswagen	T-ROC	68.9

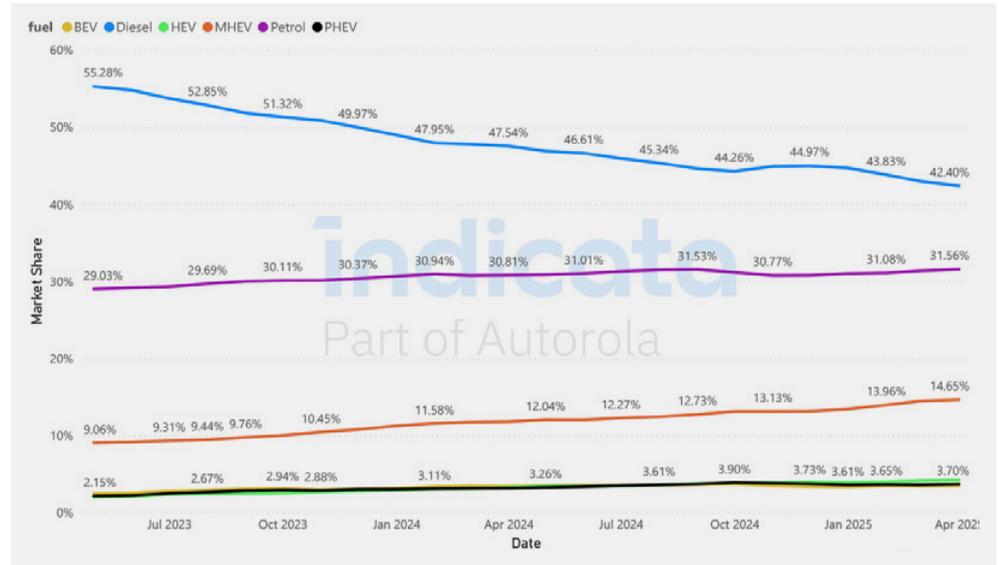
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	9x	41.9
Dacia	Duster	8x	43.1
Toyota	Yaris Cross	8x	44.0

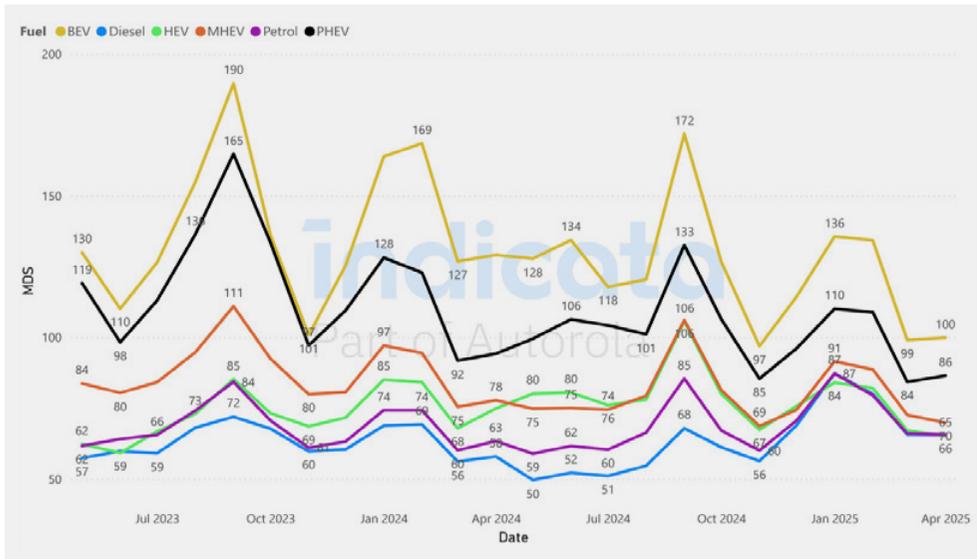
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Italy



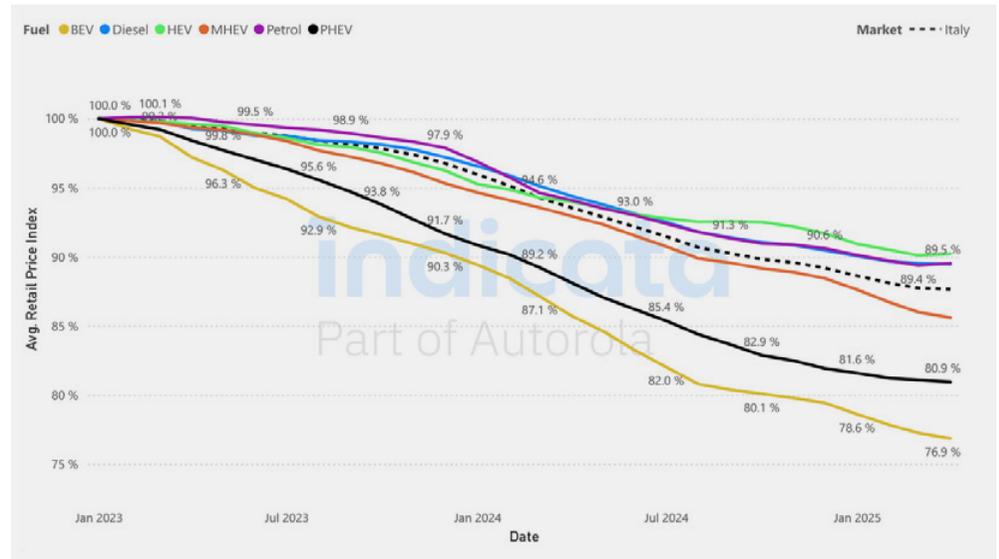
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Italy



MDS by Fuel Type - Italy



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



Le PHEV guadagnano slancio

Anche nel segmento delle auto usate più vecchie, cioè quelle con più di cinque anni, le auto diesel rappresentano solo il 7-8% dell'offerta e delle vendite nei Paesi Bassi. Inoltre, una quota di mercato delle auto nuove inferiore all'1% e un totale di meno di 600 unità a febbraio indicano che in futuro non ci saranno volumi significativi o addirittura in aumento.

Nei segmenti più giovani, fino a 4 anni, le PHEV hanno fatto un'apparizione più forte e sono particolarmente ben rappresentati nelle vendite, con oltre il 24% nei primi tre mesi dell'anno. Sebbene il volume dell'offerta stia crescendo fino a poco più del 21%, non si sta superando e sta generando un valore di commerciabilità (MDS) superiore alla media per i Paesi Bassi, inferiore a 64 a marzo. Tuttavia, da anni le plug-in sono nettamente inferiori ai veicoli elettrici a batteria sul mercato delle auto nuove, sia in termini di volume che di tassi di crescita.

Una percentuale significativamente maggiore di BEV viene esportata a causa della mancanza di una domanda adeguata. I veicoli full electric di questa fascia di età fino a quattro anni commercializzati nei Paesi Bassi, invece, sono cresciuti fino a quasi il 16% alla fine del 2024, ma la loro quota di vendite ha ristagnato nel primo

trimestre di quest'anno ed è scesa a circa il 14%. In considerazione del continuo afflusso di nuovi veicoli, lo stock di offerta è cresciuto fino a quasi il 19%, causando un deterioramento della commerciabilità con un valore MDS appena inferiore a 100.

L'indice dei prezzi ha subito una perdita di oltre un punto nell'ultimo trimestre, analogamente alle ibride plug-in. Nonostante l'affinità e l'attenzione del Paese per l'elettrificazione completa, le auto ibride complete stanno dando un solido contributo al settore delle auto usate nei Paesi Bassi. L'11% delle vendite di auto usate con meno di quattro anni e poco meno del 10% dell'inventario hanno garantito un miglioramento della commerciabilità nel primo trimestre con un andamento stabile e una tendenza leggermente positiva, che ha portato a un indice dei prezzi quasi identico a quello di gennaio.

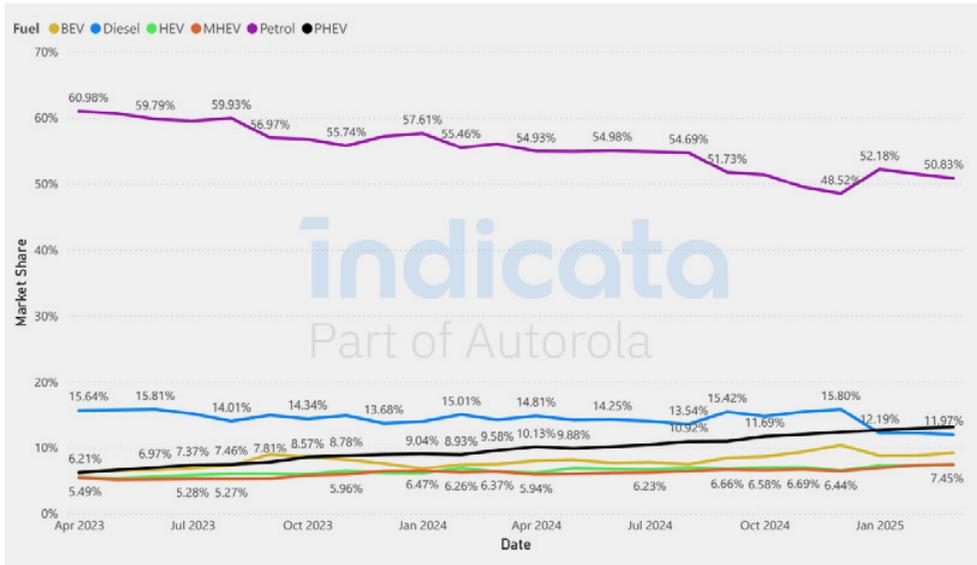
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	69.3
Volvo	XC40	47.3
Renault	Captur	52.2

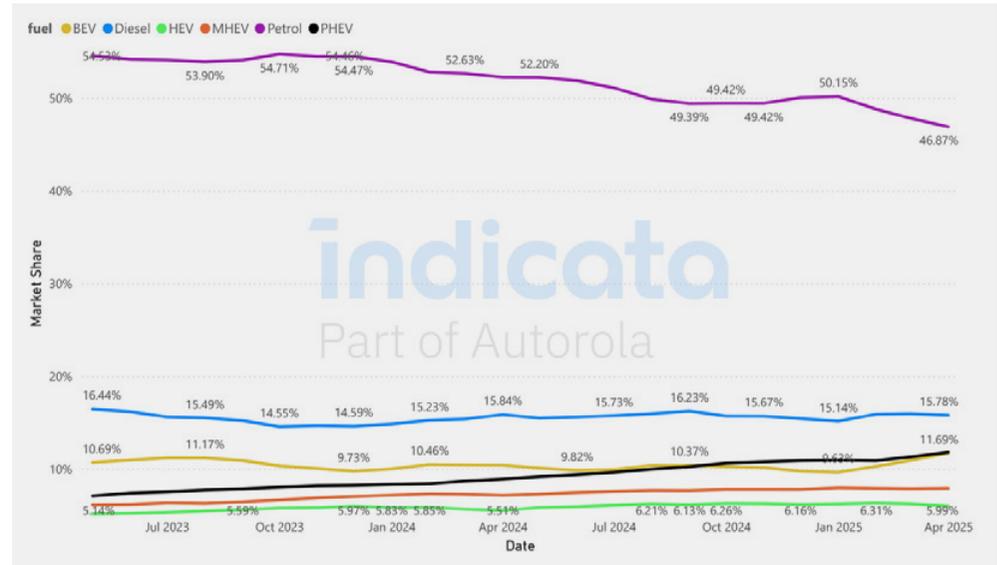
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Lynk & Co	01	15x	23.4
Cupra	Tavascan	14x	26.7
Cupra	Terramar	11x	33.8

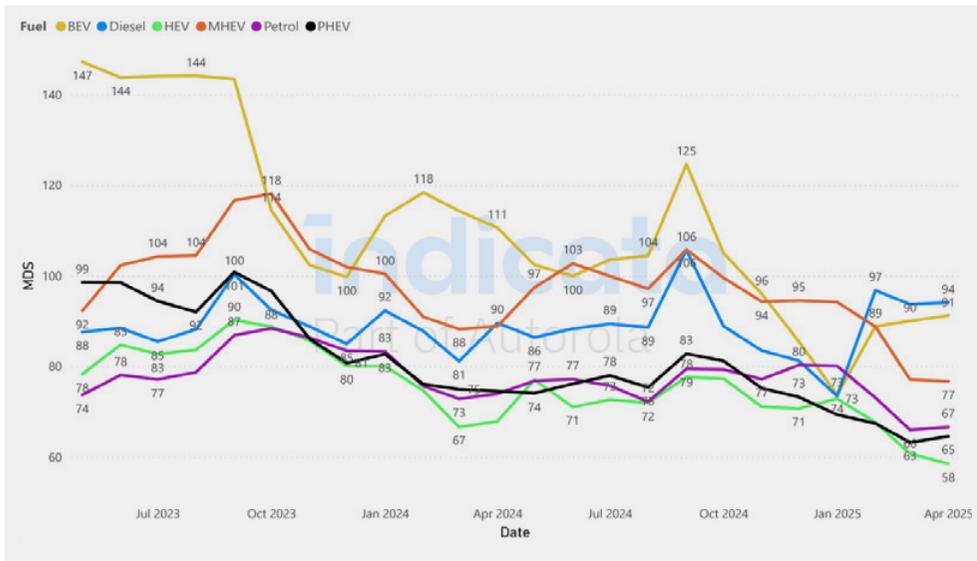
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



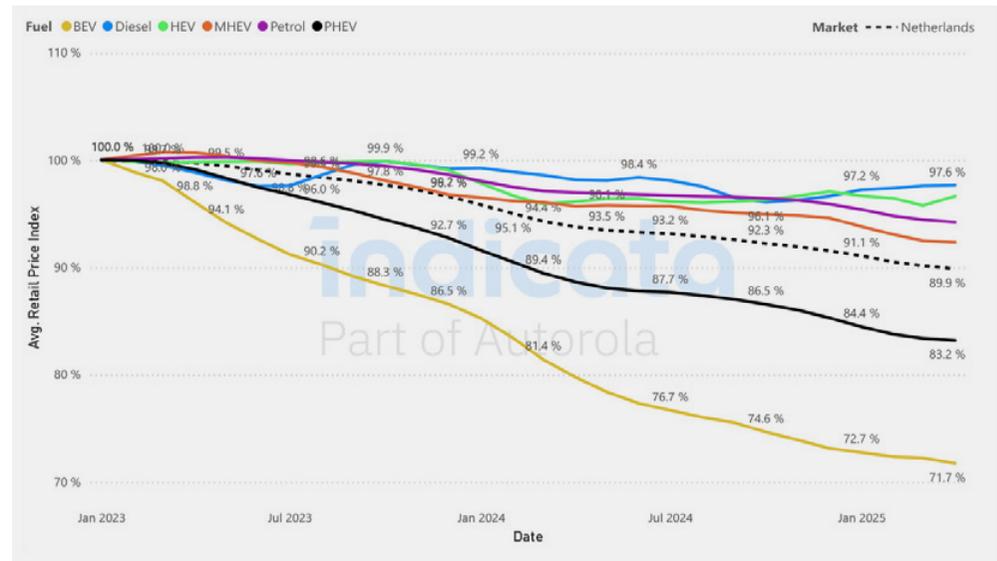
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



MDS by Fuel Type - Netherlands



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



Le full hybrid sono di tendenza grazie a Toyota

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	61.1
Toyota	Yaris	46.9
Hyundai	Tucson	48.2

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Suzuki	Swift	10x	34.6
Seat	León	10x	36.6
Volkswagen	T-Cross	10x	37.9

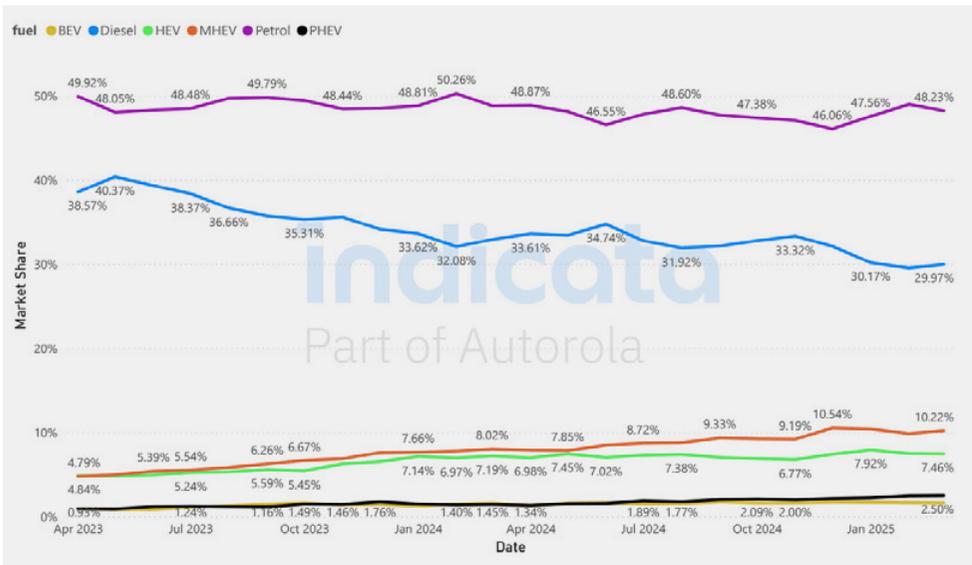
In seguito alla sostituzione del programma di incentivi polacco "Mój elektryczny samochód" ("La mia auto elettrica"), interrotto nel 2024 e sostituito da "NaszEauto" ("OurEcar"), finanziato dall'UE, nel febbraio 2025, si prevede che un numero maggiore di auto usate verrà aggiunto al mercato attraverso nuove autovetture completamente elettriche. La quota di vendita delle auto usate giovani ha ristagnato a circa il 4% nel primo trimestre, ma ciò ha contribuito a ridurre la quota del parco auto da circa il 7% all'inizio dell'anno a poco più del 6% e a ridurre l'attrattiva del mercato al minimo da due anni a questa parte, pari a 130.

Tuttavia, anche il continuo e forte calo dei prezzi delle BEV ha giocato un ruolo importante. Dall'inizio dell'anno Tesla & Co hanno perso circa 2,7 punti di indice nei prezzi richiesti. Anche le ibridi plug-in hanno perso più di due punti. In termini di volumi, si trovano a un livello comparabile nei cluster di età più giovani, ma hanno un rapporto domanda/offerta migliore di 30 punti (MDS) e un andamento dei prezzi meno negativo. Il successo delle auto full hybrid in Polonia è dovuto in gran parte alla popolarità generale del marchio Toyota. Quote di vendita e di offerta doppie rispetto alla media europea per questo tipo di

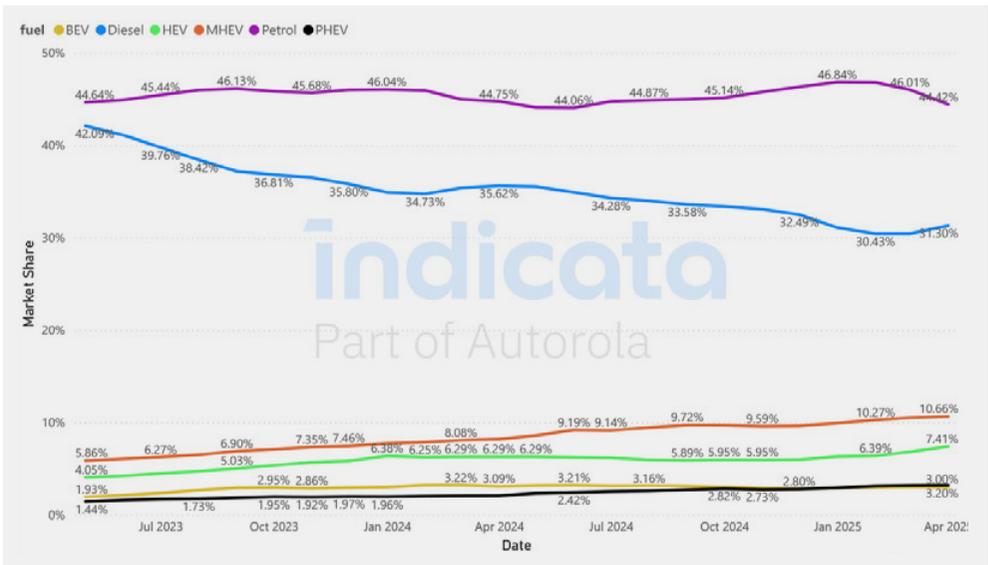
carburante si bilanciano bene e mantengono il mercato attrattivo e nel primo trimestre, mantenendo la posizione di leader tra i tipi di carburante in Polonia. I prezzi hanno addirittura recuperato più di 2 punti di indice dalla fine dell'anno scorso! Solo nel gruppo di età più giovane, fino a 2 anni, le quote di vendita stanno diminuendo, causando una crescita dei volumi di fornitura.

Ciò ha comportato un peggioramento del rapporto domanda/offerta, con i valori delle MDS già sottoquotati dalle auto a benzina e dalle mild hybrid. Le auto a benzina hanno beneficiato di un'evoluzione dei prezzi di circa -1,5 punti indice nel primo trimestre, con un aumento della quota di vendita di +4 punti percentuali. Il successo delle varianti a benzina e mild hybrid della Hyundai Tucson ha fatto sì che il modello sia ora al terzo posto tra le auto usate giovani più vendute fino a quattro anni, dietro ai modelli Toyota.

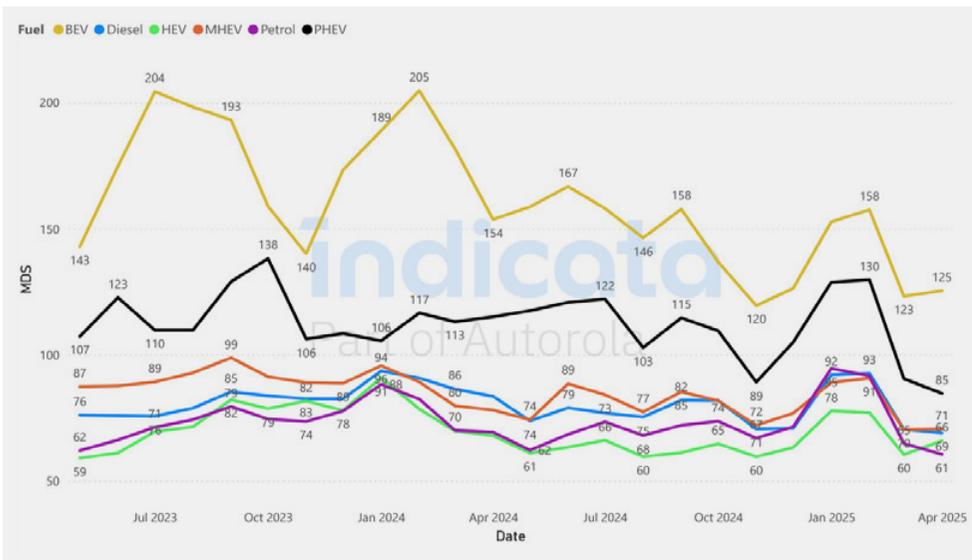
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Poland



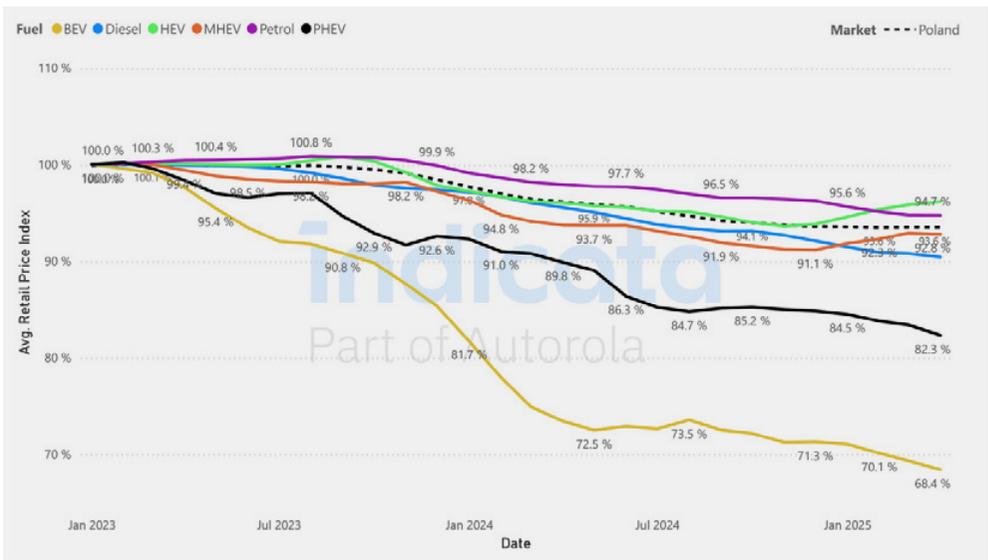
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Poland



MDS by Fuel Type - Poland



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



Le BEV sono convenienti e di successo nel segmento medio

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	58.6
Mercedes-Benz	A-Class	67.3
Peugeot	208	60.7

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Rio	11x	32.1
Dacia	Duster	9x	38.0
DS Automobiles	DS 4	9x	39.8

Il Portogallo continua a segnare il passo nell'elettrificazione del suo mercato automobilistico. Il governo ha recentemente esteso i sussidi all'acquisto di nuovi veicoli da 6 a 9 posti fino a un prezzo di 55.000 euro, raggiungendo una quota di mercato del 21% per le BEV a febbraio. Sebbene la quota di vendita delle BEV usate molto giovani sia attualmente in ritardo, raggiungendo solo una quota leggermente in calo del 13% nel primo trimestre, i modelli completamente elettrici di età media tra i tre e i quattro anni hanno migliorato la loro quota da circa il 14% all'inizio dell'anno al 17% alla fine del trimestre.

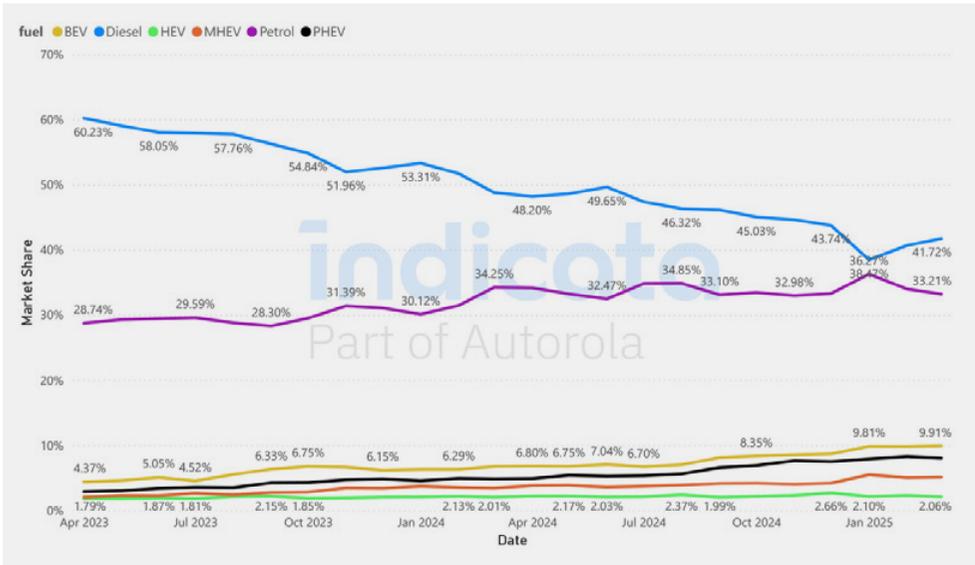
Tuttavia, questo successo è accompagnato da un significativo adeguamento dei prezzi, che si è riflesso nell'indice dei prezzi con una perdita di due punti. Questa spinta alle vendite ha favorito il rapporto domanda/offerta e ha dato ai modelli completamente elettrici del segmento di età media le migliori valutazioni MDS degli ultimi due anni. Ciò è in netto contrasto con le auto usate più giovani, di età inferiore ai due anni. Anche in questo caso i veicoli elettrici ottengono valori inferiori a 100, ma all'altra estremità della scala dei tipi di carburante. Le quote di fornitura e di vendita e la corrispondente attrattività di

mercato in MDS per le PHEV sono quasi identiche. Le nuove immatricolazioni di ibride plug-in e BEV nel 2022/2023 erano in realtà ancora più vicine in Portogallo e si sono sviluppate in modo molto più marcato a favore delle auto completamente elettriche solo nel 2024.

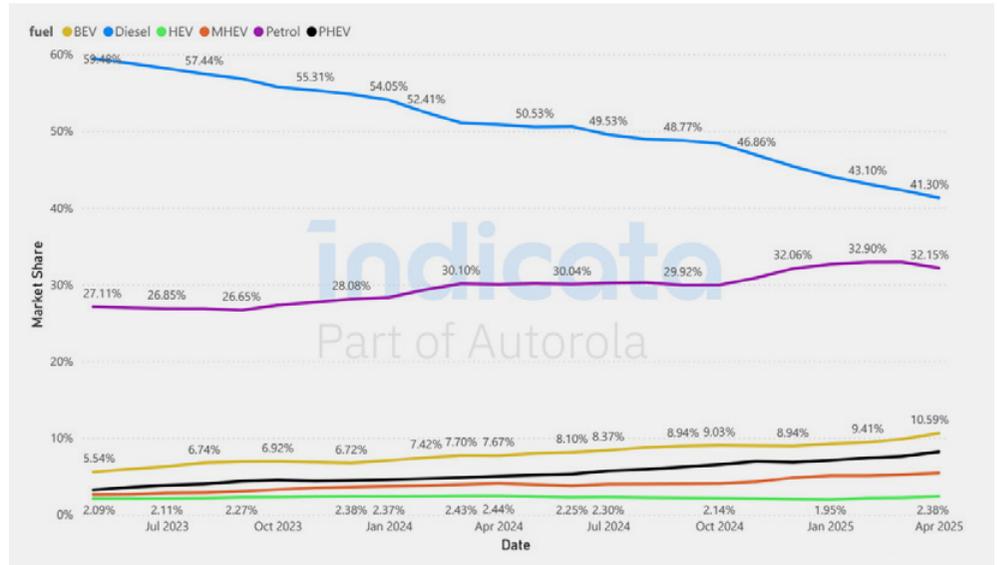
I prezzi delle plug-in sono riusciti a rimanere pressoché stabili nel primo trimestre. Date le correzioni di prezzo già necessarie, non è certo che la domanda di auto usate nei prossimi mesi e anni sarà sufficiente a portare a un corrispondente aumento del numero di BEV usate, ma il governo nazionale sta continuando a investire per ridurre al minimo uno dei classici ostacoli all'acquisto: l'inadeguatezza delle infrastrutture.

Le ibride complete si stanno sviluppando in modo non significativo in termini di volume, ma con una forte stabilità dei prezzi. Oltre alle PHEV, le HEV sono l'unico tipo di carburante che ha chiuso il trimestre senza perdere punti nell'indice dei prezzi. Tuttavia, nell'ultimo trimestre l'appeal del mercato ha sofferto nei gruppi di età più giovani. Solo le full hybrid con più di cinque anni di vita hanno ancora un buon rapporto domanda/offerta e hanno ottenuto i punteggi migliori.

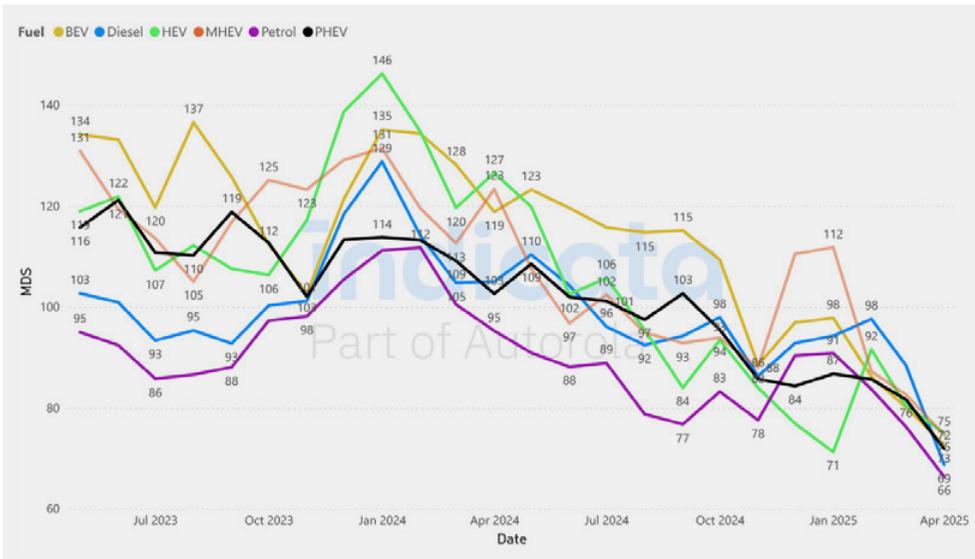
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



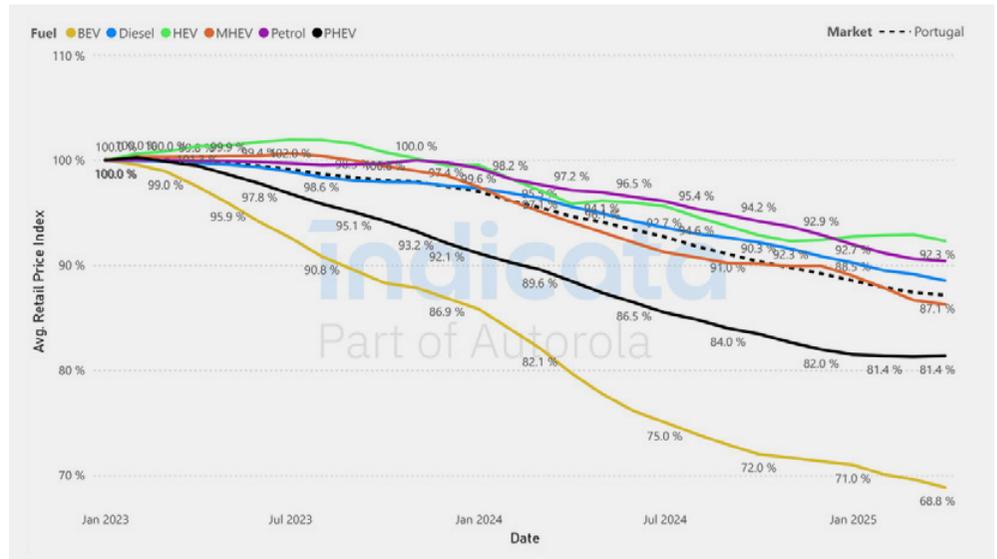
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



MDS by Fuel Type - Portugal



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



Pochi veicoli elettrici, ma i prezzi sono in controtendenza

Dalla metà dello scorso anno, in Spagna si è discusso se rinnovare o estendere il programma MOVES III. Data la scarsa accettazione dei veicoli elettrici, sovvenzionare i nuovi BEV e PHEV sembrava essere l'unico modo per stimolare la domanda. La disputa politica si è ora conclusa con la pubblicazione dell'estensione del bilancio per il programma esistente il 1° aprile, che include sovvenzioni retroattive.

Tuttavia, l'impatto dei programmi precedenti sul mercato delle auto nuove è stato finora limitato. Con una quota di mercato inferiore al 6% l'anno scorso e quasi il 7% nel febbraio 2025, la Spagna è uno dei cinque maggiori mercati europei, ma la sua performance è debole. Con una quota di vendita attuale del 6,6% per le auto molto giovani con meno di due anni, il mercato dell'usato sta riuscendo a tenere il passo in una certa misura, ma negli ultimi mesi lo stock di offerta si è accumulato fino a superare il 9% e sta mantenendo il rapporto domanda/offerta a un misero valore di MDS superiore a 130.

Ciò rende ancora più sorprendente l'andamento dell'indice dei prezzi, che ha guadagnato quasi 1,7 punti dall'inizio dell'anno. Le ibride plug-in si vendono leggermente meglio: attualmente

rappresentano quasi l'8% delle auto usate fino a due anni, a fronte di un'offerta di poco superiore al 9% del mercato. La commerciabilità delle giovani PHEV raggiunge così un valore medio MDS di 30 punti superiore a quello delle varianti completamente elettriche e perde solo 0,6 punti indice nel primo trimestre del 2025 in termini di prezzi richiesti.

Le full hybrid, invece, hanno mantenuto la loro buona commerciabilità tra le auto usate giovani con meno di quattro anni e hanno i migliori valori di Market Days' Supply in tutti i cluster di età, ma l'indice dei prezzi superiore alla media ha subito anche una correzione media dei prezzi di -1,2 punti indice. Solo le diesel e le mild hybrid hanno superato il primo trimestre con livelli di prezzo invariati e sembrano sostituire i volumi diesel in calo nelle vendite e nell'offerta con le mild hybrid in termini di volume. Nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, il programma di sovvenzioni è stato molto più efficace e sembra che stia continuamente immettendo nuovi prodotti nell'inventario dell'offerta.

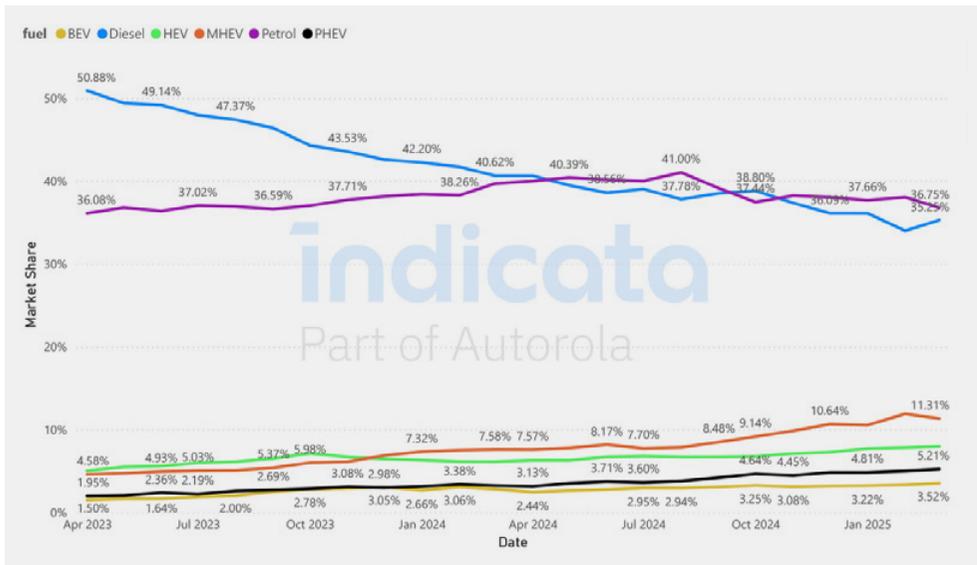
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Nissan	Qashqai	83.4
Toyota	CH-R	48.0
Peugeot	2008	70.5

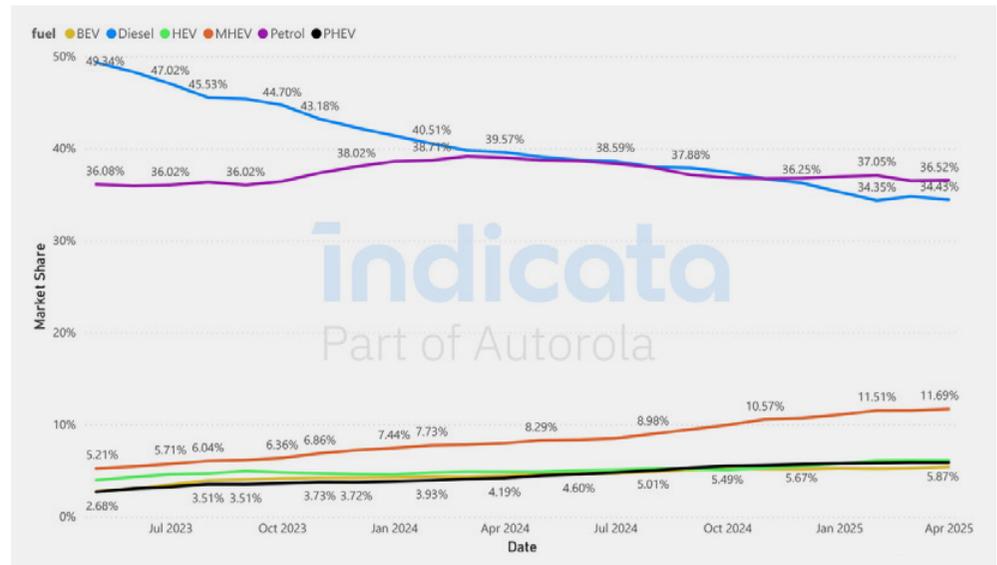
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	11x	33.0
Toyota	RAV 4	10x	36.0
Lexus	NX-series	10x	36.5

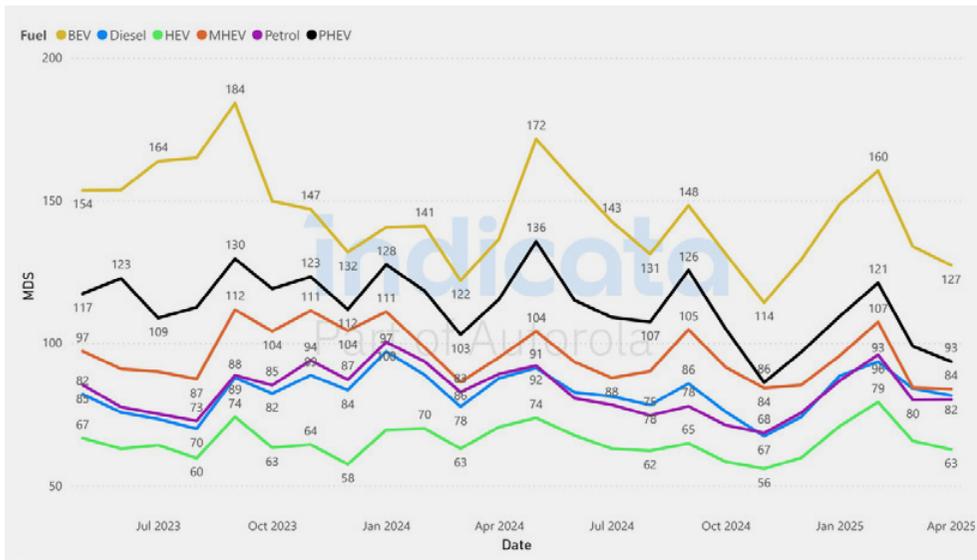
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Spain



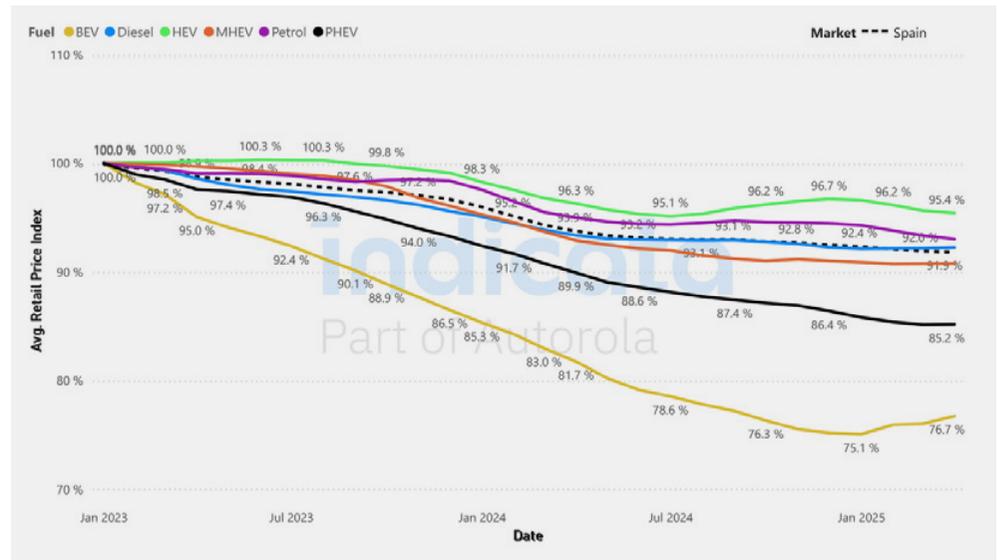
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Spain



MDS by Fuel Type - Spain



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



Le ibride plug-in hanno prezzi significativamente più stabili delle BEV

Nonostante il fatto che in Svezia siano stati ritirati molti incentivi per l'acquisto e l'utilizzo delle BEV, con conseguente calo delle nuove immatricolazioni, le autovetture completamente elettriche continuano a rappresentare la quota maggiore di autovetture nuove, con il 35% di tutti i tipi di alimentazione. Insieme alle PHEV (26%) e a una piccola quota di ibridi completi, i propulsori elettrificati rappresentano due autovetture nuove su tre. I BEV si sono già affermati con forza nei cluster di auto usate più giovani.

La trasformazione del mercato si riflette nel fatto che essi rappresentano costantemente oltre il 30% del volume di fornitura e più del 26% delle vendite di auto usate giovani di età inferiore ai due anni, con un aumento simile per le auto di tre-quattro anni nel primo trimestre. A sostegno di ciò, il bonus di rottamazione, precedentemente inefficace, è stato più che raddoppiato a 25.000 SKR in aprile. Inoltre, nel corso dell'anno saranno inaspriti gli impegni di riduzione delle emissioni per i fornitori di carburante, che porteranno ad un aumento delle miscele di biocarburanti e quindi tendenzialmente ad un aumento dei prezzi della benzina. Insieme alla tassa sui veicoli a motore, che avvantaggia soprattutto i conducenti di BEV, resta quindi finanziariamente interessante

utilizzare un veicolo elettrico in Svezia, il che a sua volta stimola il mercato delle auto usate. La domanda di modelli completamente elettrici è migliorata ancora una volta nel primo trimestre, ma rimane esigua, con un valore MDS di poco inferiore a 100, in particolare per le auto usate più recenti, di età inferiore ai due anni.

Anche le correzioni dei prezzi di richiesta sono in forte calo, perdendo più di tre punti di indice nell'ultimo trimestre. Le ibride plug-in stanno attualmente ottenendo risultati migliori in termini di andamento dei prezzi e di attrattiva del mercato. I prezzi sono rimasti stabili in media nel primo trimestre e la commerciabilità è pari a quella dei motori a combustione, soprattutto per i modelli giovani con meno di due anni. Nel segmento di età media, l'offerta di PHEV è attualmente superiore a quella di BEV e la domanda non riesce a mantenere l'equilibrio. Sebbene le auto completamente ibride godano di pochi vantaggi in Svezia, sono popolari in misura limitata sul mercato delle auto usate. Tra il 7 e l'8% delle vendite e poco più del 6% dello stock di auto usate fino a quattro anni costituiscono una buona base per un sano rapporto domanda/offerta e prezzi di richiesta quasi identici a quelli del 2023, anche se con una tendenza leggermente negativa.

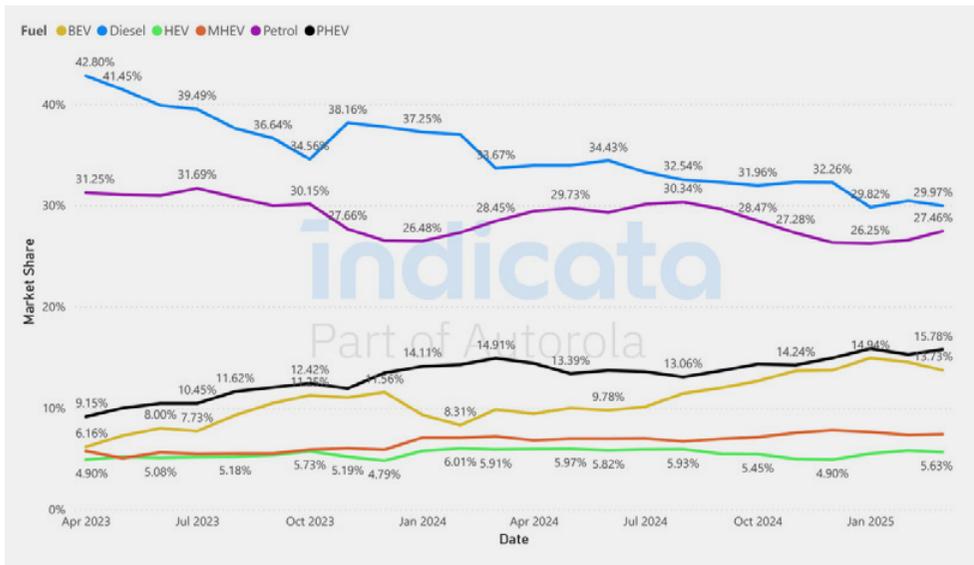
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	43.3
Volvo	XC40	40.7
Volvo	XC60	53.1

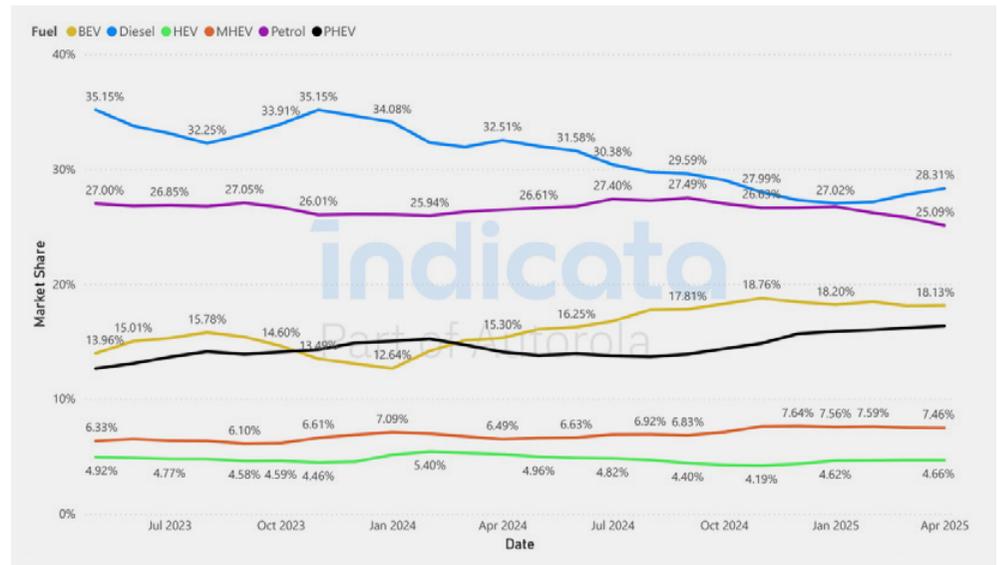
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mini	3-door / 5-door Hatch	14x	25.7
BMW	i3	13x	28.7
Volkswagen	T-ROC	12x	29.2

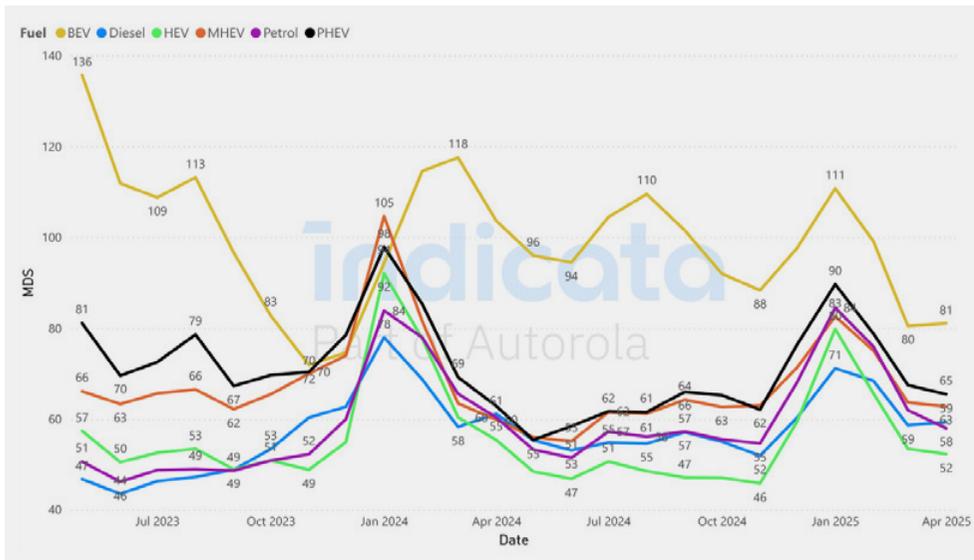
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



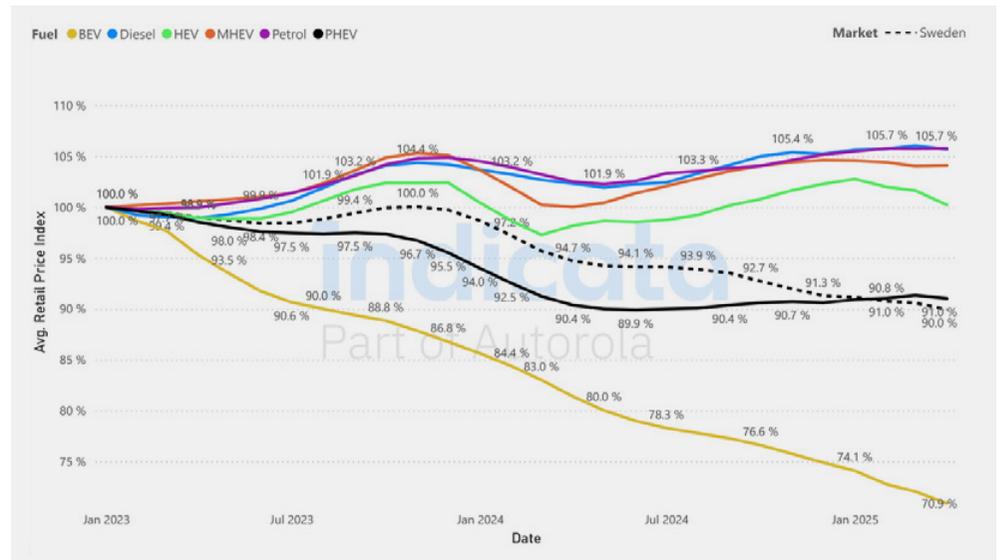
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



MDS by Fuel Type - Sweden



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



Un percorso ambizioso verso l'elettrificazione

Le auto a batteria stanno guadagnando terreno anche in Turchia, raggiungendo una quota notevole di quasi il 13% del mercato delle auto nuove a febbraio, secondo TÜIK. Ciò rappresenta un aumento del 72% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso e, in termini assoluti, più che nei Paesi Bassi. Questa crescita è accompagnata dall'espansione della rete di ricarica pubblica che, secondo i dati del governo, a febbraio ha superato le 11.000 località con 28.000 punti di ricarica.

Il successo è attribuito alla favorevole imposta sui consumi (OTV) ed è certamente favorito anche dalla produzione nazionale del marchio Togg. BYD, un altro importante attore, ha concordato ampi investimenti con il governo turco per la costruzione di uno stabilimento - non da ultimo per aggirare i dazi sulle importazioni dell'UE - e a febbraio ha raggiunto una quota di mercato del 2,5% per le auto nuove. Nel 1° trimestre, la quota delle vendite di auto usate giovani è salita di conseguenza all'8,5%, migliorando di quasi 9 punti l'attrattiva del mercato misurata in MDS. L'andamento dei prezzi delle BEV nel trimestre è stato pari a quello dei motori a combustione ed è ancora soggetto a correzioni dei prezzi verso l'alto a causa

dell'inflazione. Il tasso di inflazione generale annuo in Turchia è stato leggermente inferiore alle aspettative, attestandosi al 39,1% a febbraio. Le auto ibride plug-in stanno faticando molto di più delle loro controparti completamente elettriche sul mercato turco e continuano a giocare un ruolo trascurabile in termini di volume. Anche nella fascia di età più giovane, questo tipo di motorizzazione ha una quota di mercato inferiore all'1% nelle vendite e di poco superiore all'1% nei volumi di fornitura.

Le plug-in sono l'unico segmento ad aver subito correzioni negative dei prezzi dall'inizio dell'anno, nonostante l'inflazione. I loro giorni di giacenza sono in crescita e raggiungono un valore MDS inferiore di 30 punti in media rispetto ai motori a benzina, che dominano il mercato, e superiore di 15 punti rispetto alle BEV. Come in molti altri mercati, anche in Turchia le full hybrid raggiungono una quota di mercato relativamente bassa, inferiore al 3% nel segmento di età più giovane, ma brillano per l'ottima commerciabilità e l'andamento dei prezzi. I volumi successivi vengono venduti rapidamente a prezzi stabili.

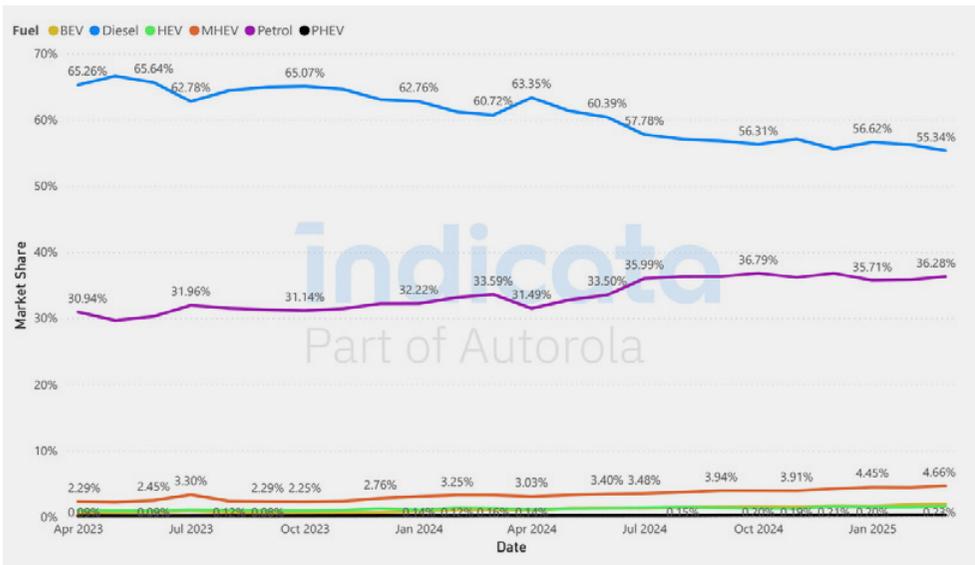
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Egea	27.3
Renault	Clio	27.4
Renault	Mégane	32.1

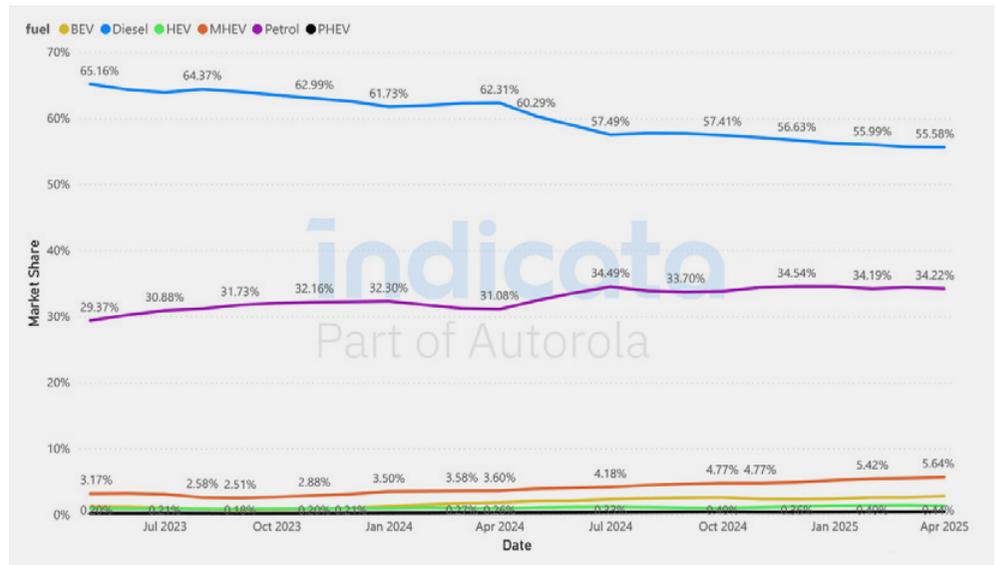
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Chery	Tiggo 7 Pro	17x	21.8
Citroën	C5 Aircross	16x	23.2
Citroën	C4 X	15x	24.0

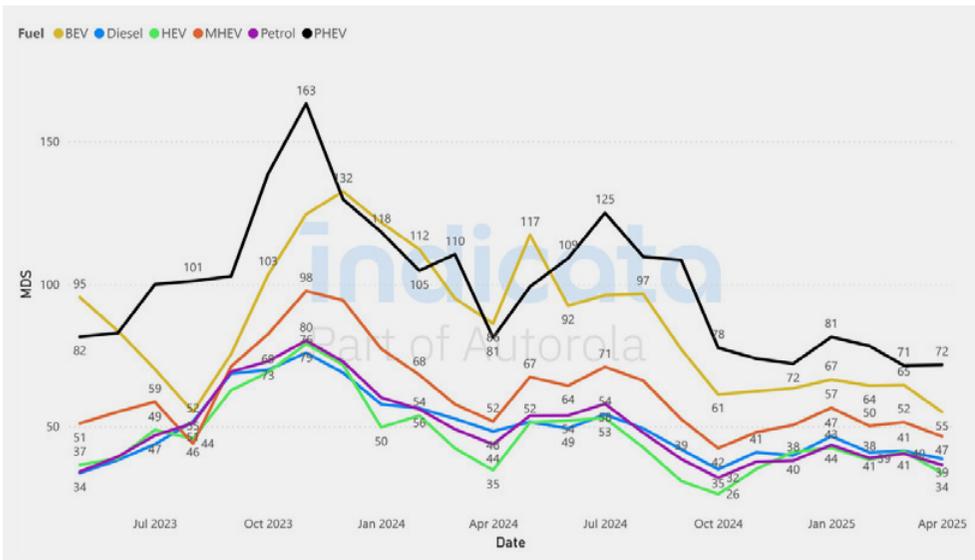
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



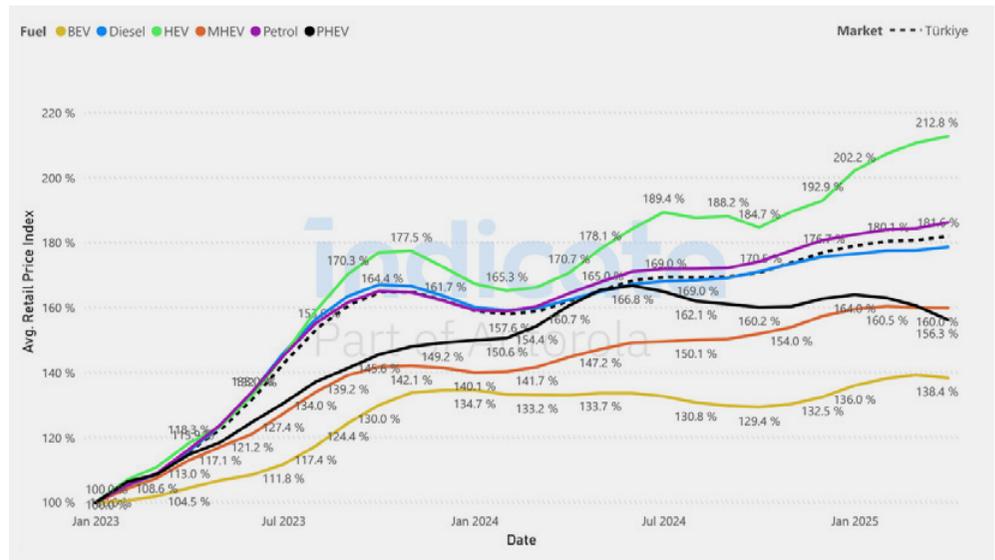
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



MDS by Fuel Type - Türkiye



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



Il mandato ZEV si allenta, ma gli obiettivi ambiziosi sono ancora in vista

L'anno scorso il Regno Unito ha raggiunto una nuova quota di mercato BEV di quasi il 20%, ben al di sopra della media europea, grazie al mandato governativo ZEV. Nel primo trimestre, questa quota ha addirittura superato la soglia del 20%. Tuttavia, a partire da aprile, sono stati decisi degli aggiustamenti alle normative governative che permetteranno di immatricolare gli ibridi come nuovi veicoli fino al 2035, anche se la fine delle immatricolazioni dei motori a combustione rimane fissata al 2030.

Anche nel settore dei veicoli commerciali leggeri le regole sono state leggermente ammorbidite e consentiranno persino ai modelli con motore a combustione di essere immatricolati come nuovi furgoni fino al 2035. Tuttavia, nonostante gli obiettivi ZEV ancora ambiziosi per i produttori, gli incentivi governativi per le BEV si limitano ai permessi di ingresso nelle ULEZ (Ultra Low Emission Zones), all'abolizione dei pedaggi urbani (solo a Londra fino alla fine del 2025) e a una riduzione della tassa sulle auto aziendali. Data la mancanza di stimoli nel mercato delle auto usate e l'impossibilità di esportare veicoli con guida a destra nell'Europa continentale, la costante pressione di per immatricolare più veicoli nuovi sta portando a un crescente rischio di eccesso di offerta. Nel segmento di età più giovane, fino a due

anni, tuttavia, il rapporto tra domanda e offerta di BEV è inizialmente migliorato in modo significativo di 50 punti nel primo trimestre e ha raggiunto il livello dei motori a combustione per i modelli di età compresa tra tre e quattro anni.

L'andamento dei prezzi delle auto usate completamente elettriche ha perso solo poco più di un punto indice dall'inizio di quest'anno. Tuttavia, la quota dell'offerta è aumentata di quattro punti percentuali nel cluster fino a 2 anni di età, superando il 16%, mentre le vendite sono riuscite a raggiungere solo poco più del 12%. I motori a benzina, che continuano a rappresentare la stragrande maggioranza delle auto usate giovani, sono stati venduti rapidamente anche in questa fascia d'età, nonostante la stabilità dei prezzi e il calo delle quote di vendita, ottenendo il massimo punteggio in termini di attrattività del mercato (MDS).

Solo poco più di un'auto usata su tre di meno di due anni offerta sui portali è alimentata da un motore a benzina. Tuttavia, esse generano quasi il 40% delle vendite. Non sorprende quindi che i tre modelli più venduti e più rapidamente venduti il mese scorso - a parte la Tesla Model 3 - fossero quasi esclusivamente modelli classici come Vauxhall Corsa, Nissan Qashqai, Ford Puma e Volvo XC40.

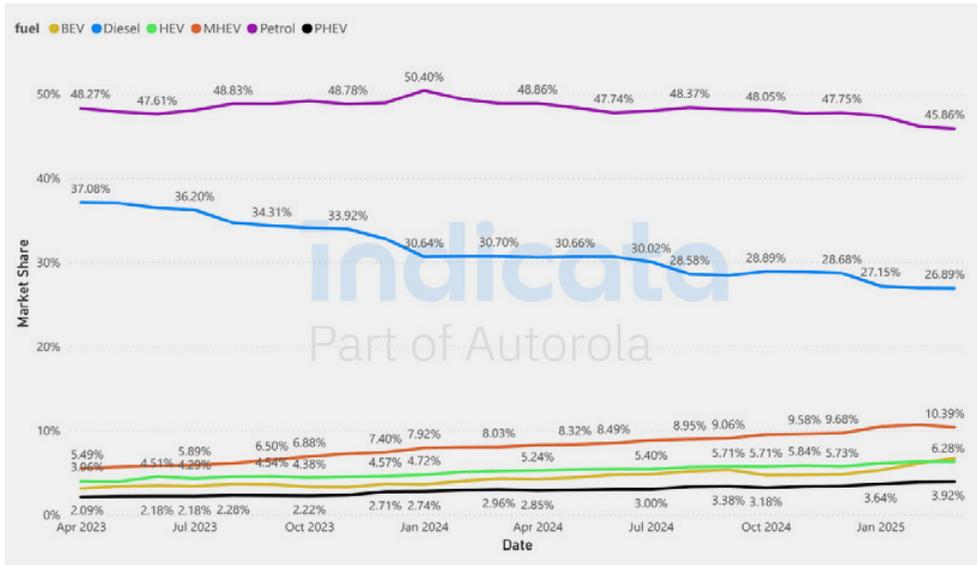
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	31.3
Nissan	Qashqai	25.1
Ford	Puma	36.9

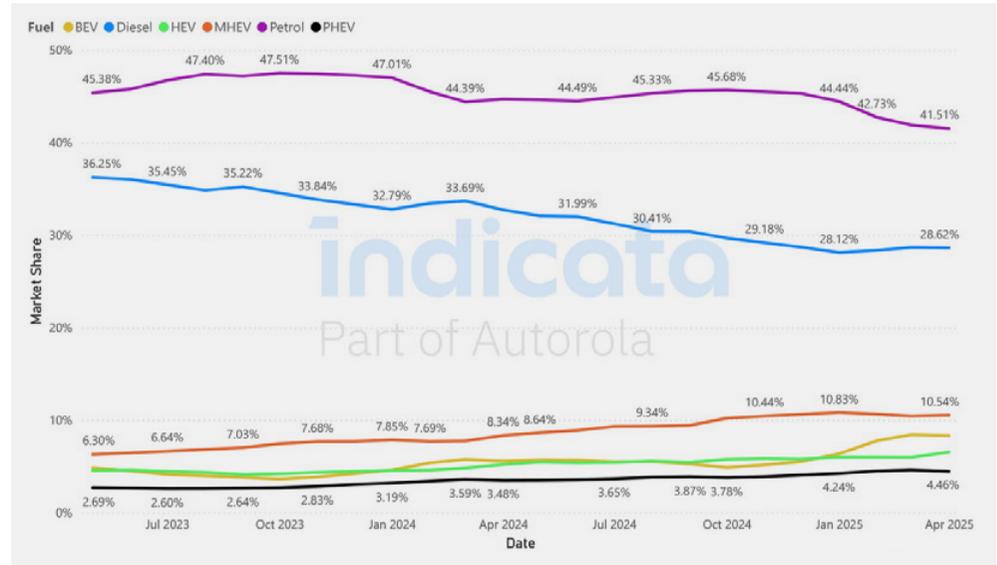
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	15x	23.8
Nissan	Qashqai	14x	25.1
Volvo	XC40	14x	26.1

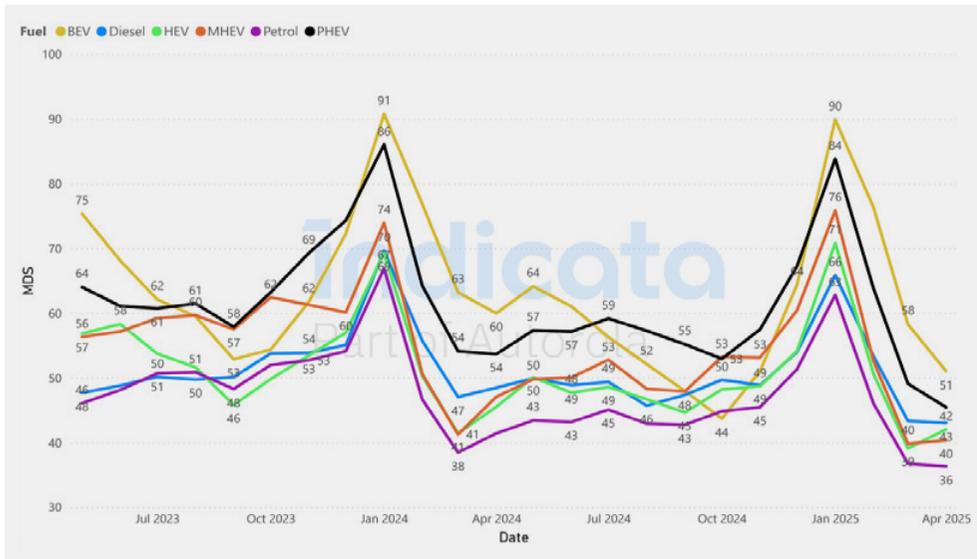
Sales Market Share by Month and Fuel Type - UK



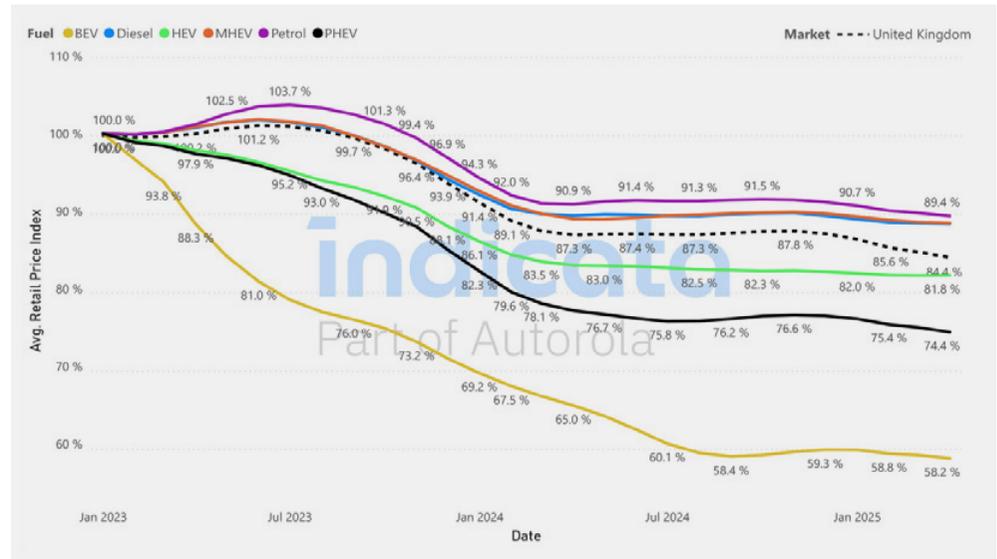
Stock Market Share by Month and Fuel Type - UK



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

Martijn Notten

Head of Indicata Netherlands
indicata.nl

Mobile: +31 6 83117867

Email: mnn@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

Türkiye

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

Il documento ha esplorato:

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.

Indicata Market Watch è un PDF periodico pubblicato il o intorno al 20 del mese che include i trend di stock, vendite e MDS suddivisi per tipo di alimentazione.

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

Siamo lieti di presentare la nostra ultima edizione di **"Indicata Market Watch"** che copre 13 paesi europei. Forniamo un'analisi completa del mercato dell'usato con commenti per ogni Paese per il 1°, 2°, 3° e 4° trimestre di gennaio, aprile, luglio e ottobre.

Nel frattempo, per gli altri otto mesi dell'anno verranno pubblicate le versioni Lite del rapporto, che comprendono una sintesi europea complessiva e grafici e tabelle per Paese.

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 processi di pulizia dei dati per garantirne l'integrità.

Le vendite (dati di disattivazione) 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