



Osservatorio del mercato INDICATA

Report informativo sulle auto usate

I buoni rapporti tra domanda e offerta si
accompagnano a un abbassamento dei prezzi

Edizione 58 | Dicembre 2024



Sintesi

- Le vendite di BEV usati sono aumentate per il terzo mese consecutivo, salendo al 6% e le vendite di ibridi usati sono salite a poco più del 10%.
- Nel segmento delle auto usate giovani (fino a due anni) novembre ha visto una lenta evoluzione piuttosto che una crescita esponenziale, con una quota di mercato dei veicoli ibridi in leggero aumento all'15% e dei BEV al 11%.
- Volkswagen, in qualità di principale marchio di auto usate, ha registrato una quota di vendite di auto ibride significativamente inferiore alla media, pari al 2,9%.
- Una quota di mercato media inferiore al 6% per i furgoni usati giovani (fino a due anni di età) dimostra che la strada da percorrere è ancora lunga.
- Il tasso di immatricolazione di nuovi veicoli eVan dal 2022 a oggi, pari al 6%, oltre il 7,7% e il terzo trimestre del 2024 di nuovo al 6%, non suggerisce un rapido aumento dell'afflusso nel mercato delle auto usate nei prossimi mesi e anni.
- La vendibilità media nei mercati osservati è cambiata poco rispetto al mese precedente.
- I leggeri miglioramenti dei BEV e il rallentamento dei motori a benzina non indicano ancora un'inversione di tendenza rispetto ai miglioramenti ottenuti in precedenza con l'MDS.
- 10 dei 12 modelli che hanno ottenuto i tre punteggi più alti nel MDS appartengono al segmento B o C, e alcuni appartengono a vecchie generazioni di veicoli, dove la commerciabilità tende a essere promossa dall'attrattiva del prezzo e dagli sconti sul ciclo di vita.
- Tesla è l'unico altro marchio tra i primi tre punteggi a raggiungere un valore medio MDS sorprendentemente basso, pari a 40,9 in tutti i mercati, con la Model 3.
- I veicoli usati più giovani (con meno di due anni di età) mostrano una maggiore deviazione rispetto ai modelli elettrificati e quindi un maggiore divario nei valori medi di commerciabilità.
- Ridurre al minimo le scorte e migliorare il bilancio attraverso aggiustamenti dei prezzi è una pratica comune tra i venditori di auto usate a fine anno, ma le prospettive e l'aspettativa che i prezzi continuino a scendere nel 2025 potrebbero alimentare una guerra dei prezzi anticipata.
- Forse contrariamente alle aspettative generali, la concorrenza di prezzo più forte sembra essere quella nel settore della benzina.
- La stabilità dell'indice dei prezzi dei veicoli full-hybrid è dovuta principalmente alla crescente popolarità di questi veicoli, che attraggono acquirenti più sensibili al prezzo e piuttosto avversi all'elettricità.
- Per i primi volumi osservabili di auto usate di produttori cinesi, non si registra una tendenza significativa alla riduzione dei prezzi e alla pressione.
- Sebbene i veicoli commerciali leggeri e i loro derivati in generale rappresentino solo una parte minore in termini di numeri, sono caratterizzati da una relativa stabilità dei prezzi e da un andamento piuttosto positivo in tutti i mercati.

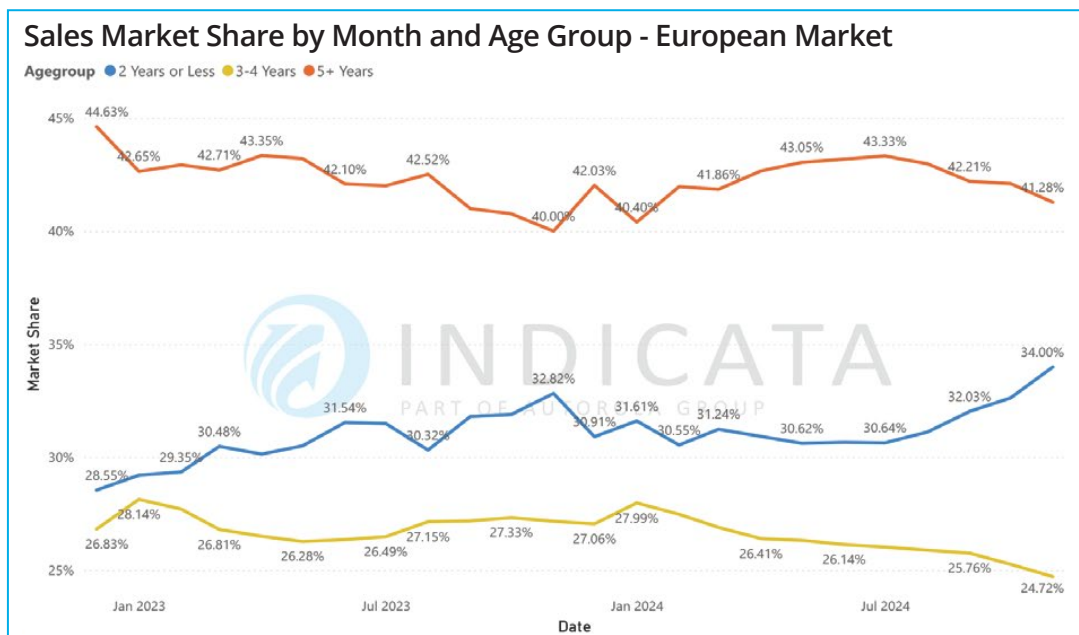
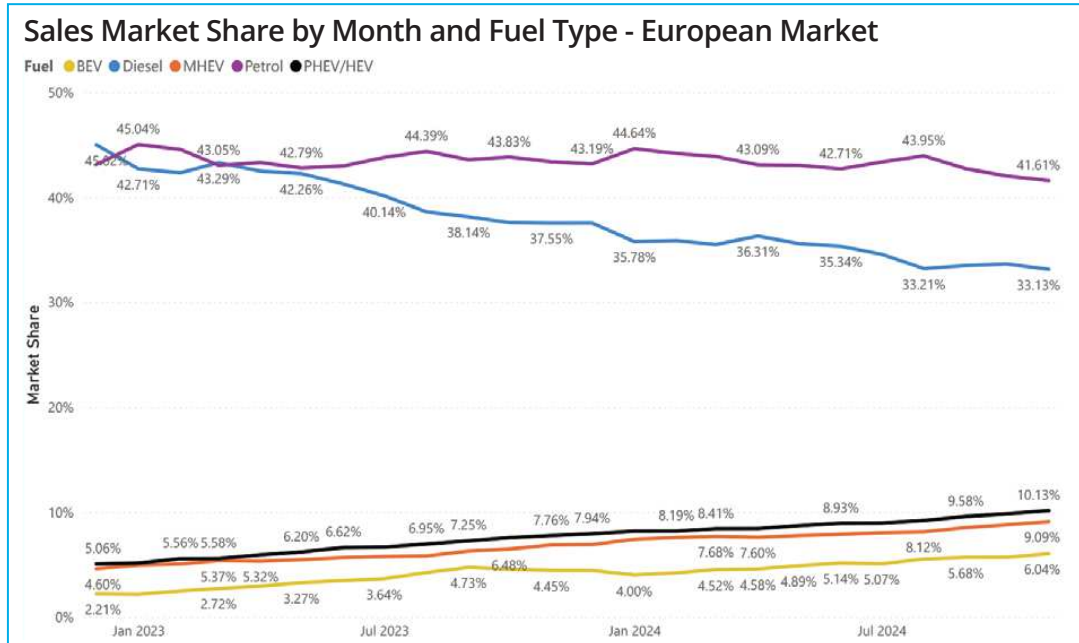
Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	72.2pp
Poland	-10.3pp
Spain	-10.4pp
Sweden	-11.8pp
The Netherlands	-13.9pp
Italy	-13.9pp
Austria	-14.8pp
Belgium	-15.1pp
Portugal	-15.1pp
Germany	-15.2pp
France	-15.6pp
United Kingdom	-19.5pp
Denmark	-21.8pp
Average	-8.1pp
EU Region	-14.8pp

Adolescenza - Le vendite di EV usati stanno lentamente diventando maggioresni

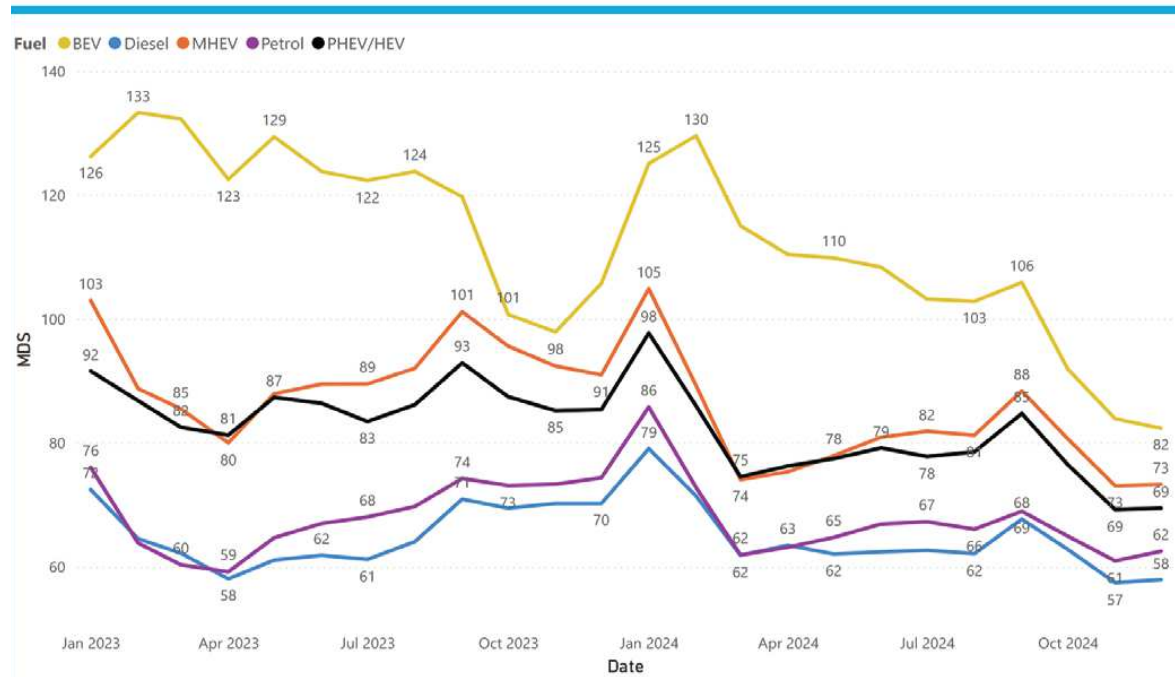
A novembre continua la costante tendenza all'elettrificazione nei mercati osservati, anche se a un ritmo lento, con una media di poco più del 10% di ibridi e del 6% di BEV in tutte le vendite di auto usate osservate. Anche l'15% (ibrido) e il 11% (BEV) nel segmento delle auto usate (fino a due anni) indicano una lenta evoluzione piuttosto che una crescita esponenziale.

I marchi premium sono leggermente più forti nel segmento ibrido, raggiungendo una quota di mercato di poco superiore al 16%. Nel segmento delle autovetture, Volkswagen, in quanto marchio singolo più grande, ha una quota ibrida significativamente inferiore alla media, pari al 2,9%. Una tendenza all'aumento dei BEV è comunque indicata dalla costante crescita della quota di auto usate con meno di due anni, guidata dalla crescente offerta di veicoli. Nel gruppo dei veicoli più vecchi, di cinque anni e oltre, non si notano ancora grandi cambiamenti, ma ciò è previsto dallo sviluppo stabile delle nuove immatricolazioni in Europa fino al 2019. Solo a partire dal 2020 si può prevedere un aumento significativo dell'offerta e, in ultima analisi, anche del volume di vendite di BEV e PHEV usati nella fascia di età 5+, a partire dal 2025.

Continua a essere evidente una chiara debolezza in termini di vendite di BEV, in particolare nei veicoli commerciali leggeri. Una quota di mercato media inferiore al 6% per i furgoni usati giovani fino a due anni di età dimostra che la strada da percorrere è ancora lunga. Stellantis, come gruppo multimarca, è in vantaggio con una quota media del 10%, e Nissan, come marchio singolo, sta almeno ottenendo un successo di vendite con l'NV200 e il Townstar, anche se con un basso livello di unità, ma con una sorprendente quota di vendita di BEV del 48%. Il tasso di immatricolazione di nuovi eVan dal 2022 a oggi, pari al 6%, oltre il 7,7% e il terzo trimestre del 2024 di nuovo al 6%, non suggerisce un rapido aumento dell'afflusso nel mercato delle auto usate nei prossimi mesi e anni.



MDS BY FUEL TYPE - EUROPEAN MARKET



L'elefante nella stanza - Le ibride acquistano attrattiva presso i clienti scettici nei confronti dell'elettronica

La commerciabilità media nei mercati osservati è cambiata poco rispetto al mese precedente. I leggeri miglioramenti dei BEV e il rallentamento dei motori a benzina non indicano ancora un'inversione dei miglioramenti ottenuti in precedenza. Solo la fine dell'anno dovrebbe causare il consueto aumento stagionale dei valori MDS. Tra i modelli più venduti, 10 dei 12 primi tre appartengono al segmento B o C e alcuni a vecchie generazioni di veicoli, dove la commerciabilità tende a essere favorita dall'attrattiva del prezzo e dagli sconti sul ciclo di vita. Tuttavia, i modelli più venduti nei mercati osservati raggiungono costantemente valori medi di MDS moderati, con un massimo di 67,4.

Rispetto al mese scorso, i modelli più venduti si trovano quasi tutti con valori di MDS intorno a 60. Non sorprende che questi modelli abbiano un valore medio moderato, pari a 67,4. Non sorprende che siano dominati da due marchi, Volkswagen in generale e Toyota nel segmento delle auto ibride. Tesla è l'unico altro marchio a raggiungere un valore medio di MDS insolitamente basso, pari a 40,9 in tutti i mercati inclusi per la Model 3, con vendite guidate dall'andamento del prezzo richiesto. Anche se solo pochi modelli premium sono rappresentati tra i primi tre modelli in termini di commerciabilità, anche questi hanno performance simili e non significativamente peggiori rispetto ai vari top performer, nonostante i prezzi generalmente più elevati.

Tuttavia, i veicoli usati più giovani (con meno di due anni di età) mostrano una maggiore deviazione dai modelli elettrificati e quindi un maggiore divario nei valori medi di commerciabilità. Nei gruppi di età superiori ai tre anni, il quadro è più equilibrato e anche per BEV e PHEV l'eccesso di offerta è meno pronunciato. Gli effetti corrispondenti saranno visibili in queste fasce d'età solo a partire dal prossimo anno, quando l'aumento delle immatricolazioni di veicoli elettrici degli anni 2020-2022 tornerà sul mercato dell'usato.

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	67.4	Volkswagen Golf	65.6	Toyota Yaris	48.2	Tesla Model 3	40.9
Volkswagen T-ROC	65.5	Volkswagen T-ROC	64.6	Toyota Corolla	59.2	Volkswagen ID.3	57.5
Volkswagen Tiguan	66.1	Volkswagen Polo	61.4	Toyota C-HR	62.4	Volkswagen ID.4	66.0

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	41.3	Opel/Vauxhall Corsa	41.8	Toyota Yaris	48.3	Volkswagen Golf	36.0
Opel/Vauxhall Corsa	42.8	Volvo XC40	43.9	MG HS	49.8	Tesla Model 3	41.3
BMW i3	44.3	Renault Twingo	45.3	Hyundai IONIQ	50.4	BMW i3	44.3

Prezzi al dettaglio

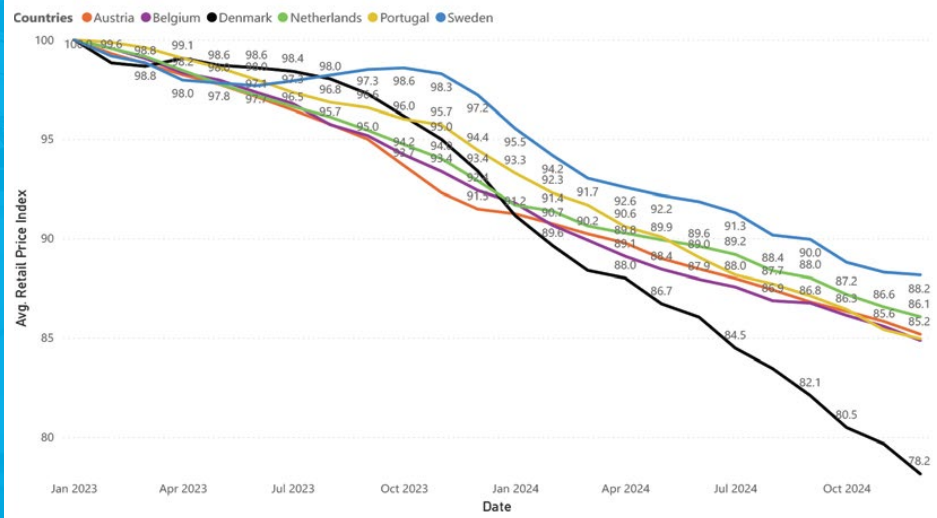
Petrols inizia la competizione sui prezzi alla fine dell'anno

Sia nei mercati più piccoli che in quelli più grandi, c'è un'anomalia negativa nell'andamento generale dei prezzi: il Regno Unito nei Big 6 e la Danimarca nei mercati minori. Mentre gli altri mercati hanno uno o due segmenti che hanno un effetto stabilizzante o positivo sull'andamento generale, questi due Paesi mostrano la tendenza dei venditori di tutte le aree ad adeguare i prezzi al ribasso. Alla fine dell'anno, ridurre al minimo le scorte e migliorare il bilancio attraverso l'adeguamento dei prezzi non è nulla di insolito, ma le prospettive e l'aspettativa generale che i prezzi continueranno a scendere nel 2025 potrebbero alimentare una prima guerra dei prezzi. Tuttavia, la concorrenza più forte sembra essere nel settore della benzina. In questo caso, si può notare una continua tendenza al ribasso e una scarsa resistenza in tutti i mercati, ad eccezione della Svezia, che sta ottenendo buoni risultati nei prezzi dei modelli a benzina.

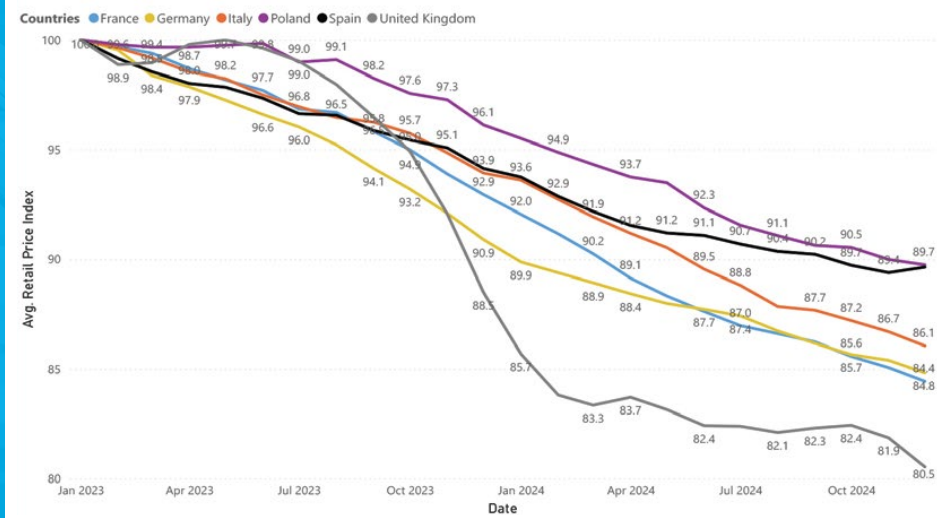
In tutti i mercati, Toyota è uno dei marchi che mostra una stabilità dei prezzi superiore alla media. Ciò è dovuto principalmente alla crescente popolarità delle vetture full hybrid, che attraggono gli acquirenti nei mercati più sensibili ai prezzi e avversi all'elettricità, dove i venditori tendono ad essere più coraggiosi nel raggiungere un accordo senza ridurre costantemente i prezzi. Per i primi volumi osservabili di auto usate di produttori cinesi, tuttavia, non si registra una maggiore tendenza alla riduzione dei prezzi e alla pressione. I modelli sono stati introdotti prima delle tariffe e sembrano essere finanziariamente attraenti, anche senza interventi e aggiustamenti particolari, oppure hanno semplicemente prezzi più bassi fin dall'inizio.

Sebbene i veicoli commerciali leggeri e i loro derivati in generale rappresentino solo una parte minore in termini di numeri, sono caratterizzati da stabilità e da un andamento piuttosto positivo in tutti i mercati.

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.

Nobile moderazione nell'elettrificazione

La quota di mercato austriaca dei veicoli diesel usati, in termini di vendite totali e di stock, è ancora relativamente alta rispetto agli standard europei e in tutti i gruppi di età. Attualmente è di circa un terzo, senza una forte tendenza al ribasso. Nei gruppi di età superiore ai cinque anni, supera addirittura il 60%, un rapporto che è più comune nell'Europa meridionale. Il rapporto tra domanda e offerta è di conseguenza teso. Ciononostante, le auto diesel sono ancora il gruppo più interessante in termini di volume rispetto alla velocità di vendita.

L'andamento dei prezzi dall'inizio del 2023 è rimasto altrettanto stabile che nel resto d'Europa. La situazione è peggiore per i BEV, che dopo una breve ripresa, alla fine dell'anno hanno subito un nuovo ribasso dei prezzi. Con poco meno di 200.000 veicoli elettrici sulle strade austriache, la quota di mercato di poco più del 3% è paragonabile a quella dei vicini Germania e Svizzera. Tuttavia, poco più del 10% dello stock di veicoli usati, in combinazione con un MDS

ben superiore a 100, non fa ben sperare per i BEV a fine anno. Anche se la quota di e-car usate è nuovamente diminuita su un periodo più lungo, a causa di un maggiore afflusso di motori a combustione. Nel complesso, il mercato sembra continuare a svilupparsi lentamente e i valori MDS per le auto usate giovani (sotto i due anni di età), superiori a 100 - per tutti i tipi di carburante, sono in realtà piuttosto deboli nel confronto europeo.

Le auto ibride, comprese le ibride plug-in, sono state in grado di aumentare ulteriormente la loro quota di auto usate vendute e di estendere il loro vantaggio sui modelli completamente elettrici nel gruppo di età fino a 4 anni. Quasi ogni sesto veicolo di questa età è un ibrido e ha registrato un andamento dei prezzi molto più moderato e stabile rispetto alle controparti completamente elettrificate. Anche il Toyota RAV 4, ad esempio, è un modello full hybrid nella top 3 della commerciabilità.

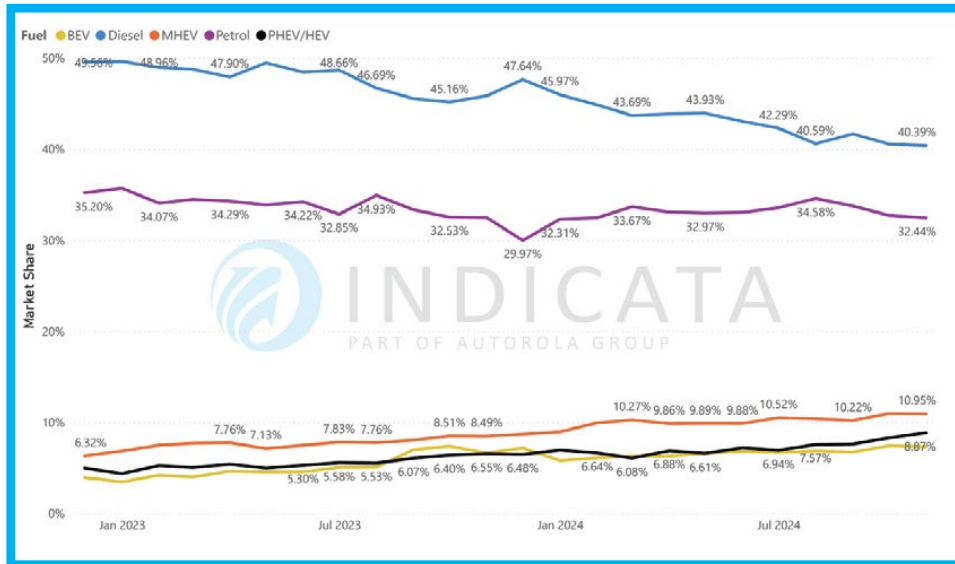
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	77.9
Škoda	Octavia	70.5
Volkswagen	Passat	70.7

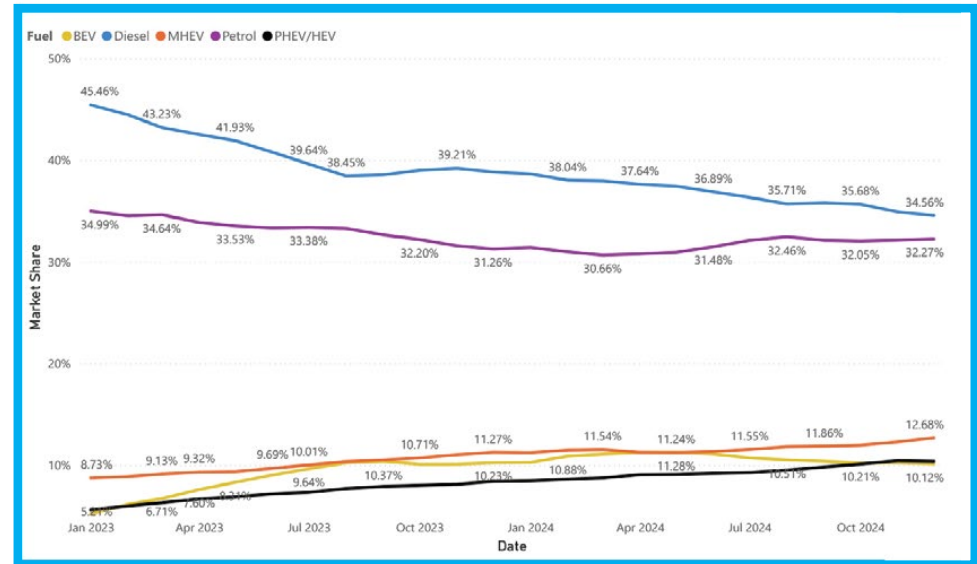
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Suzuki	Jimny	23x	15.7
Mercedes-Benz	GLB	10x	36.9
Mercedes-Benz	EQS	9x	39.4

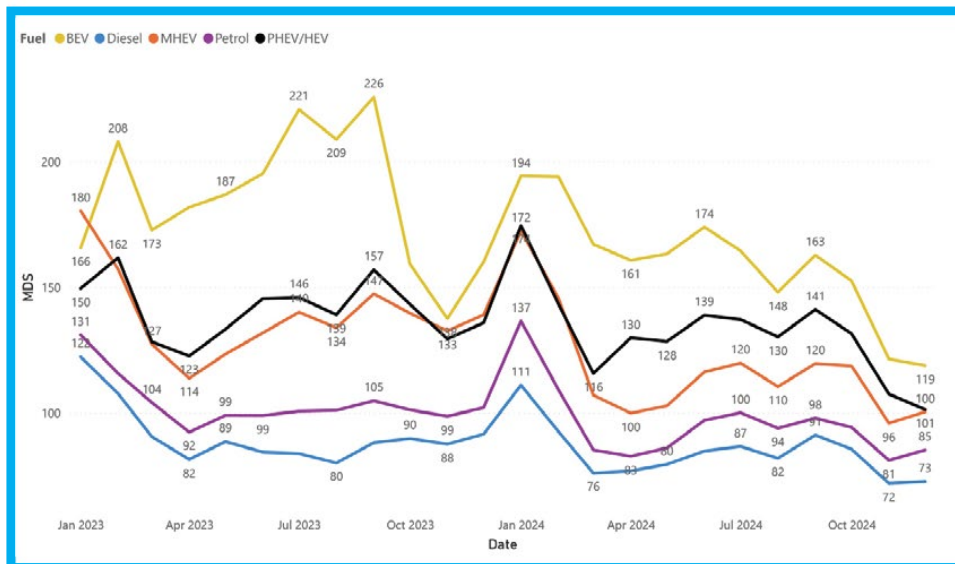
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - AUSTRIA



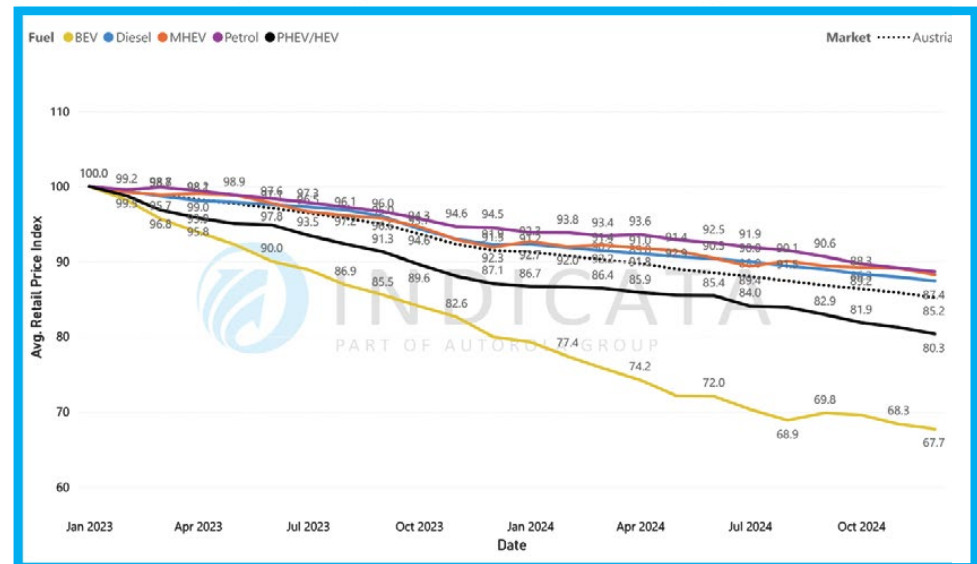
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - AUSTRIA



MDS BY FUEL TYPE - AUSTRIA



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - AUSTRIA



Non si tratta solo di BEV

Anche se la quota di mercato complessiva delle auto ibride usate, sia in termini di vendite che di stock, è rimasta piuttosto stabile negli ultimi mesi, in alcuni mercati, tra cui quello belga, i modelli Toyota immatricolati prevalentemente come ibridi sono sempre più spesso ai primi posti nel rapporto domanda/offerta (MDS). In generale, i modelli con questo tipo di propulsione sono già allo stesso livello dei modelli a combustione nei gruppi di età di 3 anni e oltre in termini di commerciabilità misurata. Purtroppo, però, come spesso si può osservare, ciò è accompagnato e presumibilmente causato da un livello di prezzi in continua diminuzione. Durante la crisi dell'offerta, le ibride erano ancora in grado di nascondere lo svantaggio dei sovrapprezzi tecnologici nel listino delle auto nuove rispetto ai motori a combustione, grazie all'andamento dinamico dei valori residui.

Ora, invece, in presenza di una riluttanza all'acquisto dovuta alla riduzione del potere d'acquisto e con i potenziali acquirenti che hanno ancora in mente gli anni dell'alta inflazione e dell'incertezza economica, un corrispondente premio di prezzo sui veicoli ibridi "a doppio motore" è veleno per vendite rapide e un'inversione di tendenza costante. I BEV non sono ancora in equilibrio con la domanda e l'offerta, e i livelli di prezzo rimangono sotto pressione.

Il mercato commerciale delle auto nuove continua a essere il motore della "produzione" di auto usate BEV e i valori di emissione di riferimento per la tassazione pubblicati di recente contribuiranno a mantenerlo tale. L'elevata percentuale di nuove immatricolazioni di modelli completamente elettrici continua quindi a creare una discrepanza con la quota di vendita e quindi una continua pressione sui volumi.

Tuttavia, la tendenza negativa dei prezzi si sta lentamente attenuando. Alla luce di questo sviluppo, il valore MDS dei BEV di due-quattro anni è sceso al valore migliore tra i tipi di carburante, pari a 55,7 in media. La quota di vendita degli eLCV usati con meno di due anni di vita migliora appena di mese in mese e, con il 5,6% rispetto alla quota di stock del 10,6%, dimostra che c'è ancora molta strada da fare. Le auto a benzina, invece, hanno ancora un rapporto molto sano, pari al 48,1% nelle vendite e al 44,5% nelle inserzioni, anche tra quelle con meno di due anni, senza che si possa temere uno squilibrio tra domanda e offerta e quindi una pressione competitiva sui prezzi nel breve periodo. Tuttavia, nel corso dell'anno si accumuleranno nuovamente sovraccapacità per un modello o per l'altro, che si rifletteranno anche in riduzioni di prezzo per le auto a benzina, abituate a una maggiore stabilità dei prezzi.

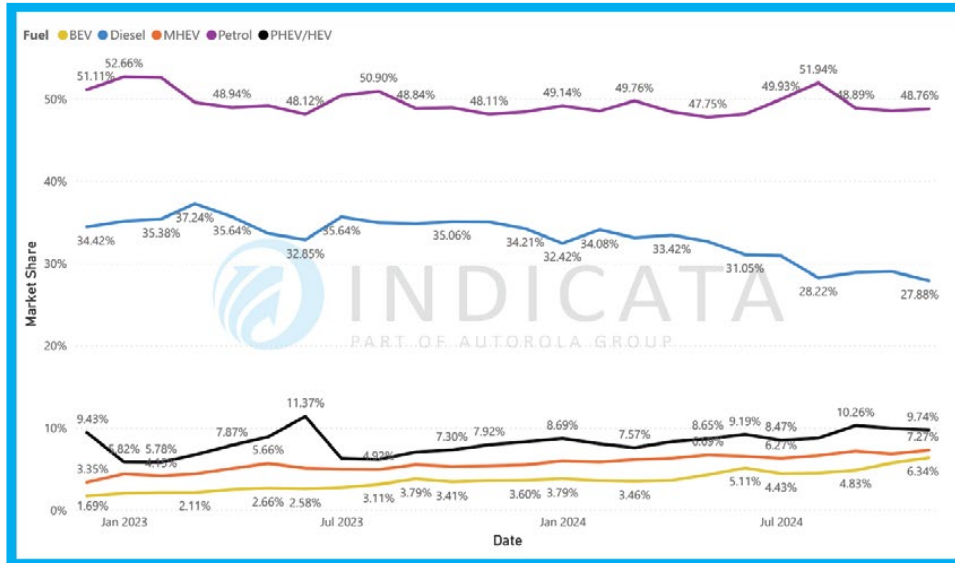
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	63.8
BMW	3 series	69.7
BMW	1 series	72.9

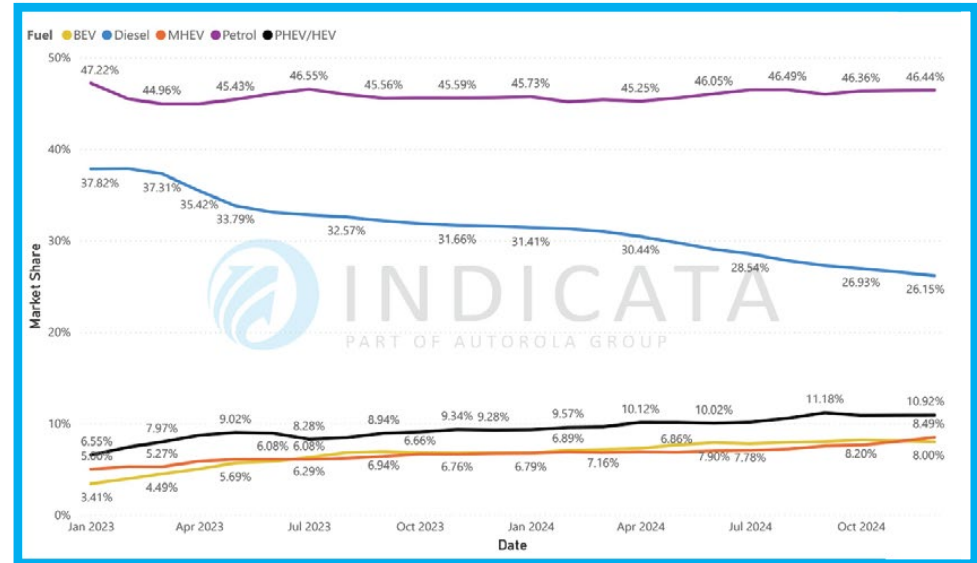
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	11x	33.3
Toyota	Aygo X	11x	33.6
Dacia	Sandero	10x	37.1

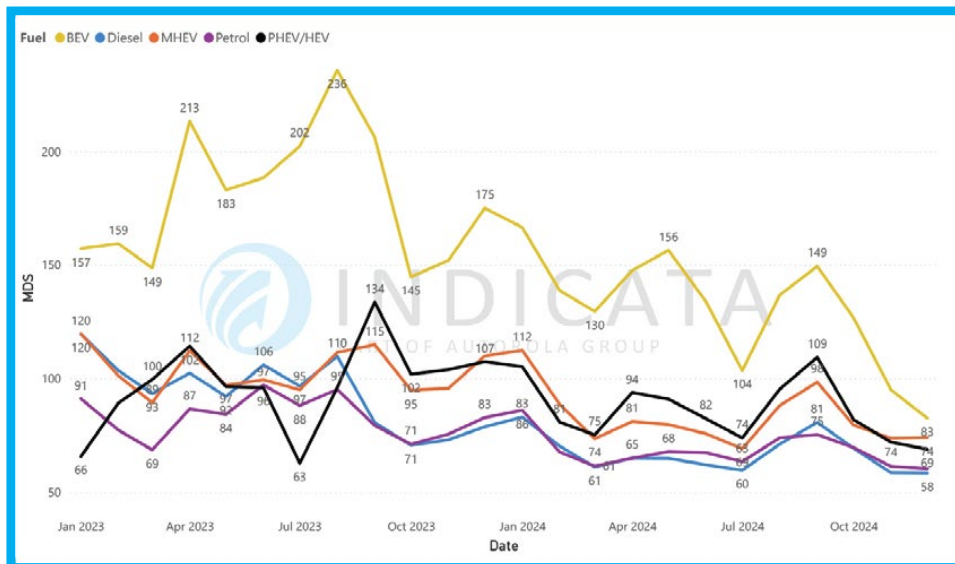
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - BELGIUM



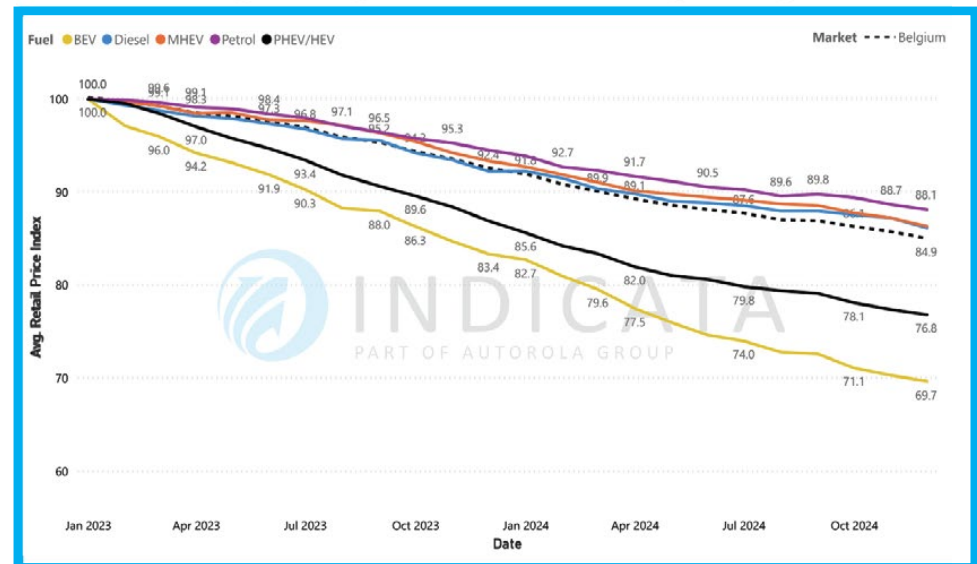
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - BELGIUM



MDS BY FUEL TYPE - BELGIUM



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - BELGIUM



I BEV procedono a tutta velocità

Da quasi due anni il mercato danese delle auto usate sta subendo un rapido cambiamento, in parte dovuto a forti incentivi legislativi, come le tasse di immatricolazione. Dall'inizio del 2023, la quota di vendite di BEV sulle piattaforme di auto usate osservate è quasi quadruplicata. La quota delle inserzioni online è più che raddoppiata, dal novembre 2023 a oltre il 30% attuale. Oltre il 70% delle vendite di auto usate di età inferiore ai due anni attualmente osservate in Danimarca sono completamente elettriche, così come quasi il 60% del portafoglio attualmente in offerta in questo gruppo di età.

La commerciabilità è di conseguenza al top tra i tipi di carburante, ma non è stata in grado di mantenere il livello dei prezzi in considerazione dell'esplosione della concorrenza. Di conseguenza, i primi tre veicoli facilmente ricommercializzabili sono tutti completamente elettrici e, oltre al modello Tesla obbligatorio nel resto d'Europa, includono anche modelli meno presenti di MG e BYD. Come molti altri, anche la Model Y ha dovuto accettare perdite di valore per ottenere una

corrispondente inversione di tendenza.

A causa della forte attenzione legislativa verso i BEV, le perdite di quote di mercato degli altri tipi di carburante sono distribuite in modo relativamente uniforme. Tutti gli altri hanno perso popolarità negli ultimi mesi e anni. Tra le auto usate giovani, anche le ibride hanno ora una quota di vendita inferiore al 10% e i diesel stanno lentamente scendendo verso il 5%. Tuttavia, più della metà dello stock di tutte le età è ancora alimentato da motori a combustione ed è in cerca di acquirenti. Il valore MDS per i motori a combustione è ancora nell'intervallo accettabile, ma sta peggiorando con l'avvicinarsi della fine dell'anno, come accade anche per i BEV. Le varianti mild hybrid dei motori a combustione si distinguono un po' con un valore superiore a 100, ma essendo tecnicamente più complesse e spesso più costose, offrono i minori benefici ambientali. L'indice dei prezzi piuttosto stabile suggerisce una riluttanza all'acquisto, che sta frenando la domanda.

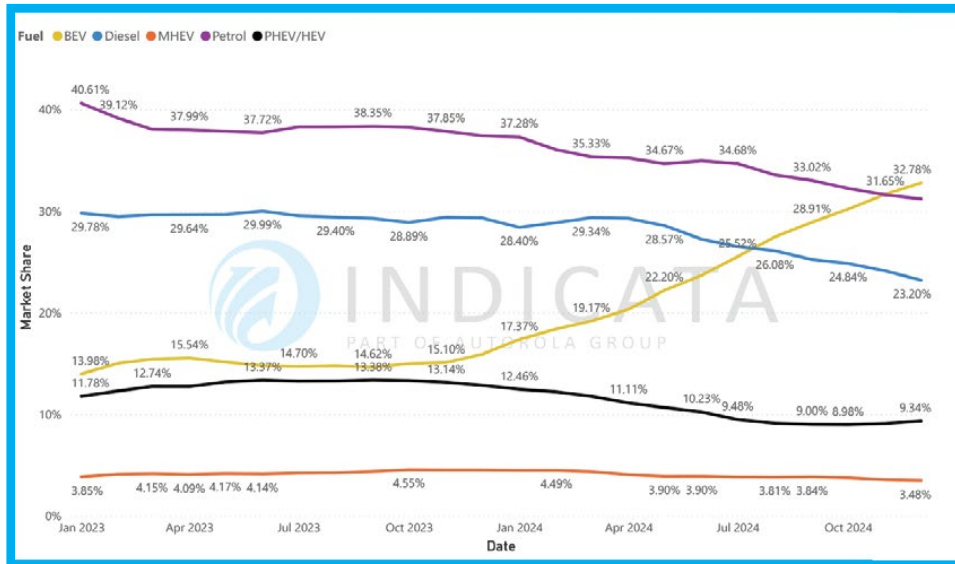
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	40.0
Volkswagen	ID.4	50.5
Škoda	Enyaq	55.8

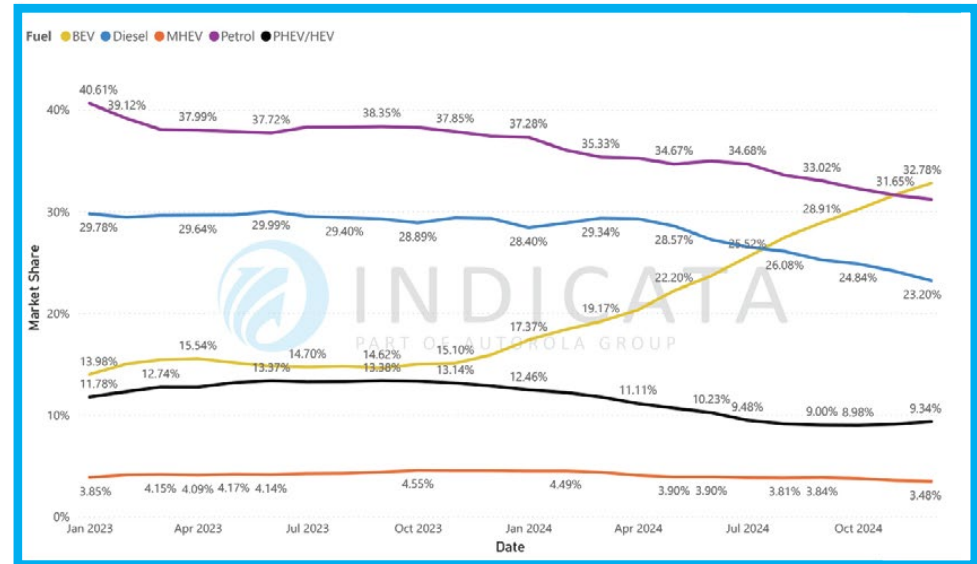
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	5	15x	23.4
BYD	Atto 3	15x	24.3
Tesla	Model Y	11x	33.3

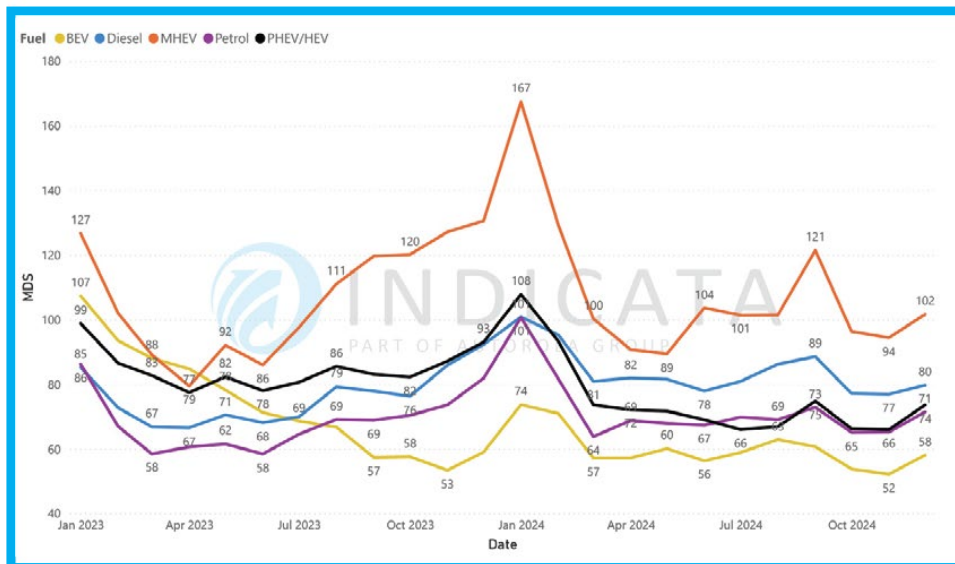
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



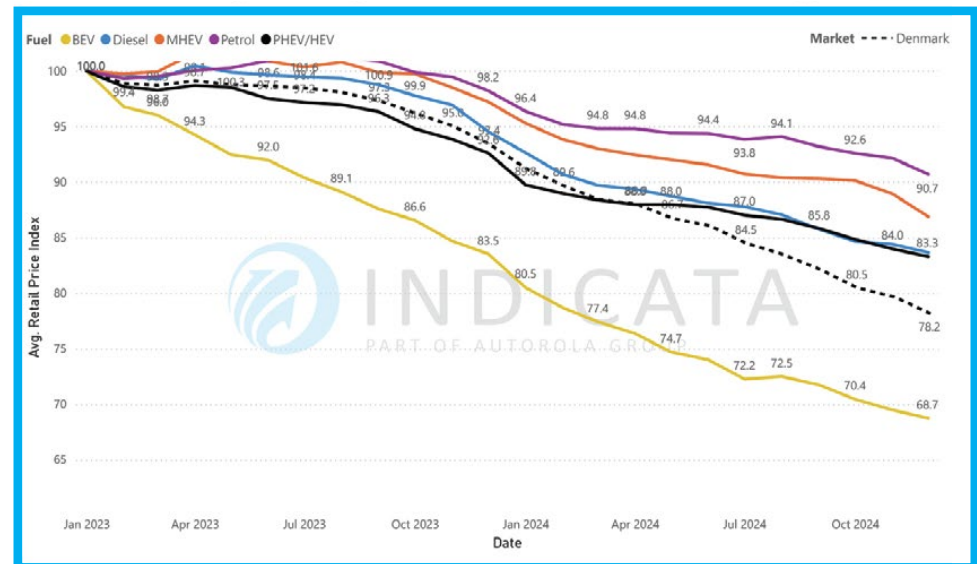
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



MDS BY FUEL TYPE - DENMARK



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - DENMARK



I BEV non stanno guadagnando abbastanza slancio

Da qualche mese a questa parte, le offerte del portale francese dell'usato mostrano una tendenza sorprendente per quanto riguarda la quota di mercato del diesel. Si tratta di un fenomeno insolito in Europa, in quanto il calo dell'offerta di auto nuove dopo il Dieselgate soddisfa di solito una domanda ragionevolmente adeguata da parte dei clienti finali di auto usate senza espandere il numero di offerte. Se le quote di vendita crescessero in egual misura, non ci sarebbe da preoccuparsi, ma in questo caso la curva di tendenza punta continuamente verso il basso, portando inizialmente a un rapporto domanda/offerta sfavorevole (MDS).

Tuttavia, l'aumento delle scorte non si è ancora tradotto in un prezzo negativo dei veicoli usati. All'altro estremo della scala di attrattività, misurata dall'MDS, il campo dei derivati della combustione, compresi gli ibridi, si sta consolidando - quindi solo i BEV sono ancora fuori dalla concorrenza in senso negativo, con un valore complessivo di 91 o addirittura 110 per i veicoli usati molto giovani.

Tuttavia, per questi ultimi le quote di stock sono in calo e quelle di vendita continuano a salire e l'indice dei prezzi mostra debolezza, ma anche i primi segni di stabilizzazione. Inizialmente sembra che il segmento premium stia prendendo piede, il che significa che il quadro generale deve essere visto in modo più differenziato. Anche nel più grande mercato europeo degli LCV, con oltre 6 milioni di furgoni sulle strade francesi, non c'è quasi nessun segno di ripresa degli LCV completamente elettrici. Un misero 5% di quota di mercato nelle vendite e nello stock di LCV e un MDS di 127 danno poche speranze alle ambizioni dell'OEM nell'ultimo miglio del suo mercato nazionale.

La commerciabilità degli ibridi per autovetture, tuttavia, è molto più vicina a quella dei motori a combustione e le quote di mercato degli ibridi particolarmente giovani (plug-in e full hybrid con meno di due anni) nelle vendite e nelle scorte sono fortunatamente quasi alla pari, il che dovrebbe portare a una situazione stabile dei prezzi. Tuttavia, i venditori continuano ad adeguare i prezzi al ribasso, soprattutto per i modelli plug-in.

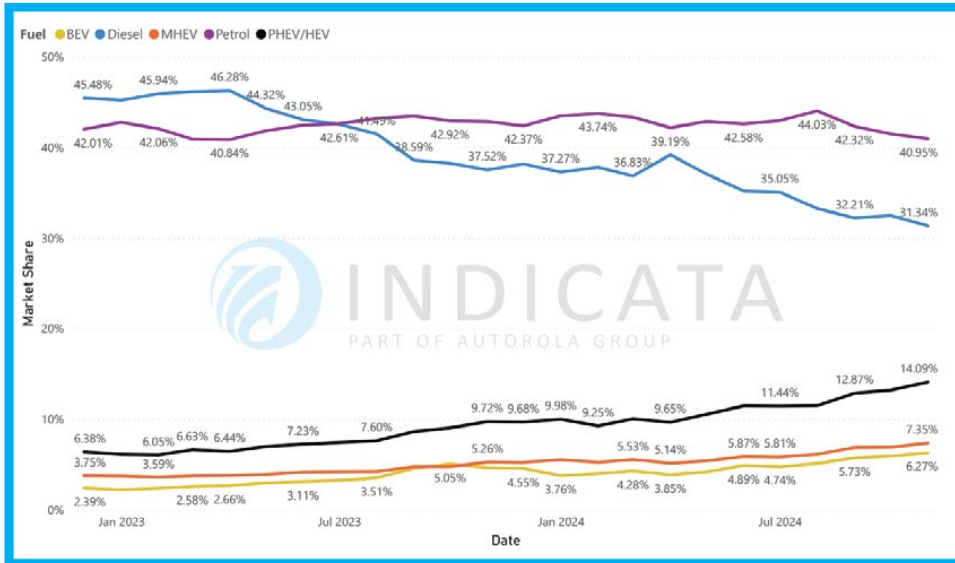
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	72.5
Renault	Clio	48.6
Peugeot	2008	78.0

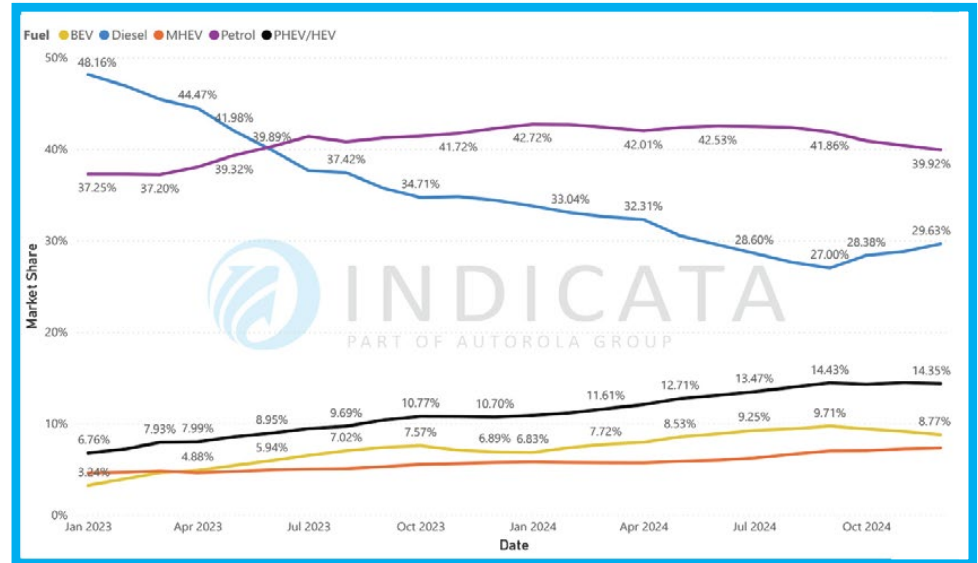
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris	11x	34.0
Dacia	Duster	9x	41.5
Toyota	Aygo X	9x	42.2

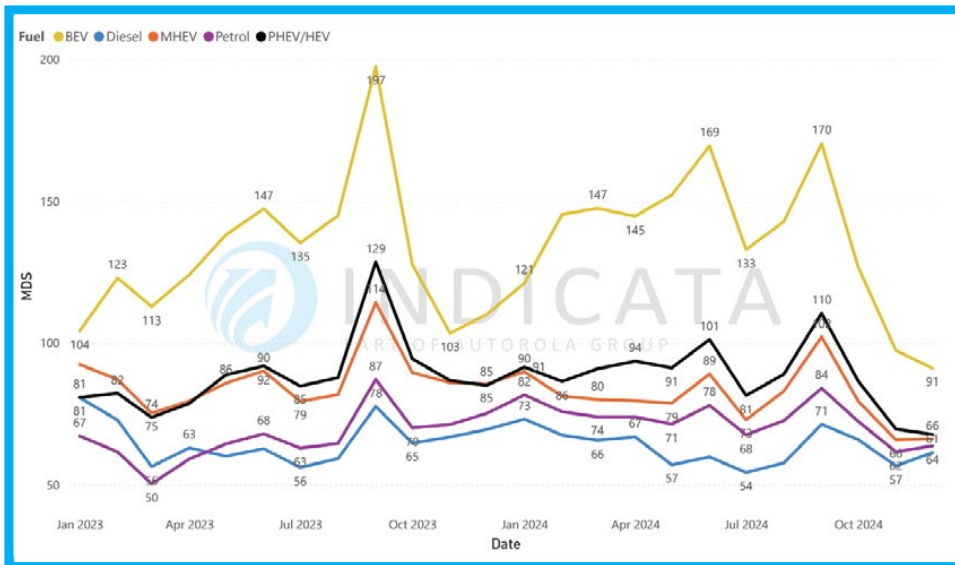
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - FRANCE



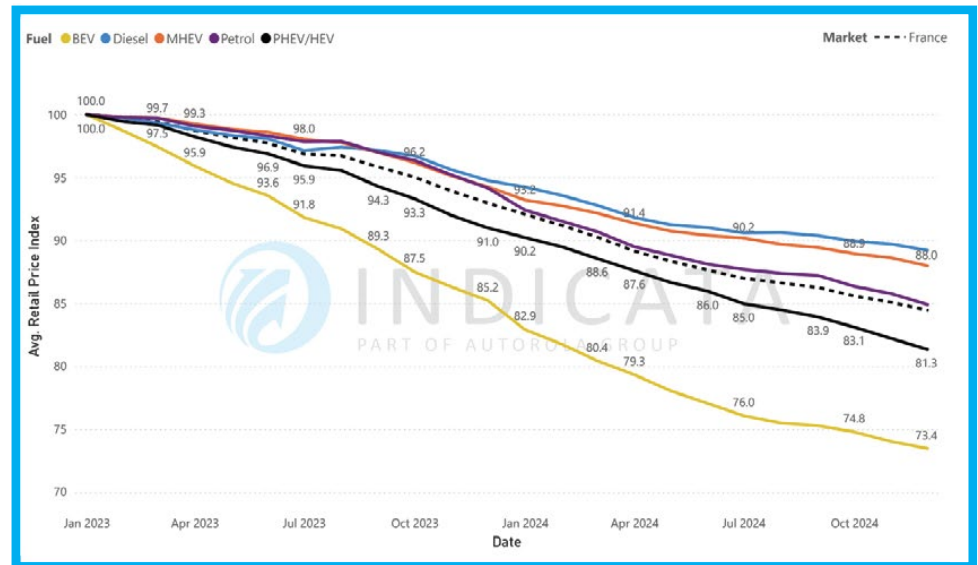
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - FRANCE



MDS BY FUEL TYPE - FRANCE



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - FRANCE



Legislazione sui veicoli elettrici in tempo di campagna elettorale

L'attuale mercato tedesco delle auto usate è un esempio lampante di elettrificazione non sufficientemente stimolata. Dal punto di vista dell'offerta, i bonus ambientali dal 2019 - e in misura crescente dal 2020 al 2023 - insieme alla tassazione personale favorevole per i conducenti di auto aziendali, hanno portato sul mercato una maggiore offerta di auto usate. Tuttavia, a questa offerta non è corrisposta una domanda adeguata sul mercato delle auto usate, a causa della mancanza di stimoli paralleli. Il risultato è stato un valore di commerciabilità (MDS) superiore a 150 in alcuni casi e un indice dei prezzi pesantemente appesantito per i BEV, che ha mantenuto i proprietari a rischio in uno stato di allerta permanente. Tuttavia, l'abolizione dei premi per le auto nuove lo scorso anno ha portato a un leggero sollievo, in particolare nella fascia d'età fino a due anni, a causa del calo dell'offerta di BEV e PHEV da parte dei canali demo car e di noleggio, oltre che di leasing privati.

Tra i tre modelli più appetibili ora ci sono anche due modelli premium tecnicamente più vecchi: la BMW i3 e la Mercedes EQC. Entrambi si sono stabilizzati a un prezzo inferiore e stanno quindi trovando rapidamente acquirenti. La tendenza alla domanda generica che si sta verificando a

causa del numero crescente di rivenditori che si stanno disfaccendo dei loro BEV usati invecchiati e acquistano le generazioni più giovani favorirà sempre più il deflusso dei modelli elettrici usati, compresi i PHEV. Oltre a coloro che sono già disposti a cambiare, ciò contribuirà a stabilizzare la domanda e l'offerta e a ridurre le riduzioni premature dei prezzi.

Le auto diesel e a benzina continuano a godere di grande popolarità e rappresentano quasi l'80% delle vendite, anche tra le auto usate con meno di due anni, e una percentuale simile dell'offerta se si considerano le mild hybrid come motori a combustione. Nell'ambito della campagna per le elezioni federali anticipate che si terranno in Germania nel febbraio 2025, per la prima volta sono state avanzate proposte di misure per stimolare le nuove immatricolazioni e gli acquirenti di auto usate, nonostante l'ascesa di conservatori e populistici. Come per i precedenti buoni carburante, ad esempio, sono stati presi in considerazione buoni per la ricarica dell'elettricità con un valore fisso, oppure condizioni di leasing favorevoli sovvenzionate dallo Stato per le persone con un budget limitato. Tuttavia, in attesa della formazione ufficiale del governo, l'attuazione non è prevista prima della fine dell'anno.

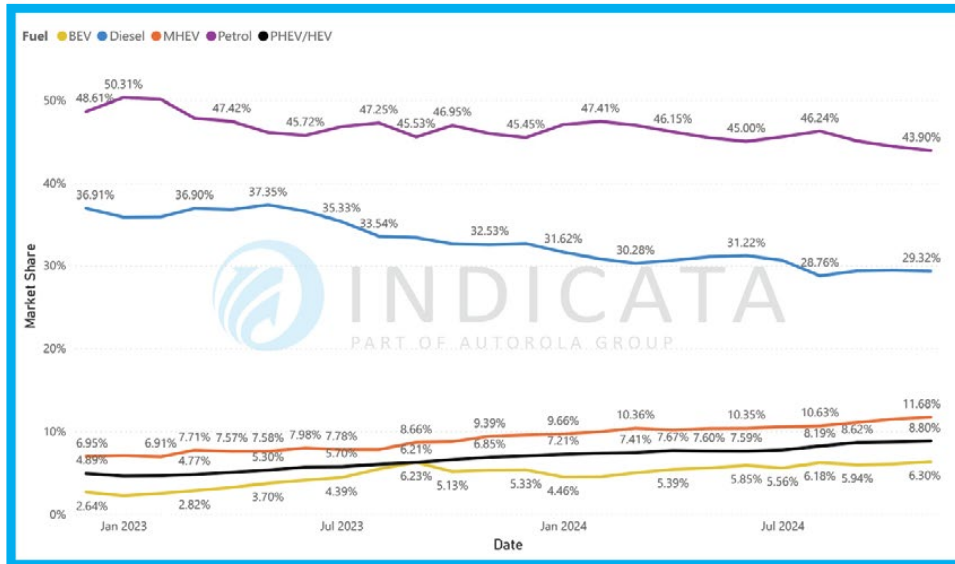
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	78.3
Volkswagen	T-ROC	74.4
Volkswagen	Tiguan	74.2

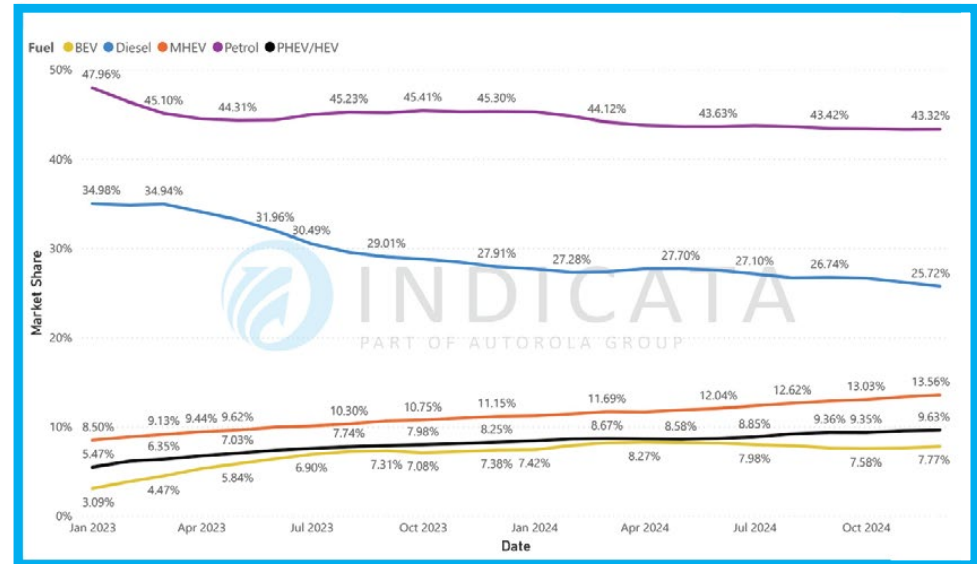
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	17x	21.2
Mercedes-Benz	EQC	13x	28.7
Mini	Cabriolet	10x	37.8

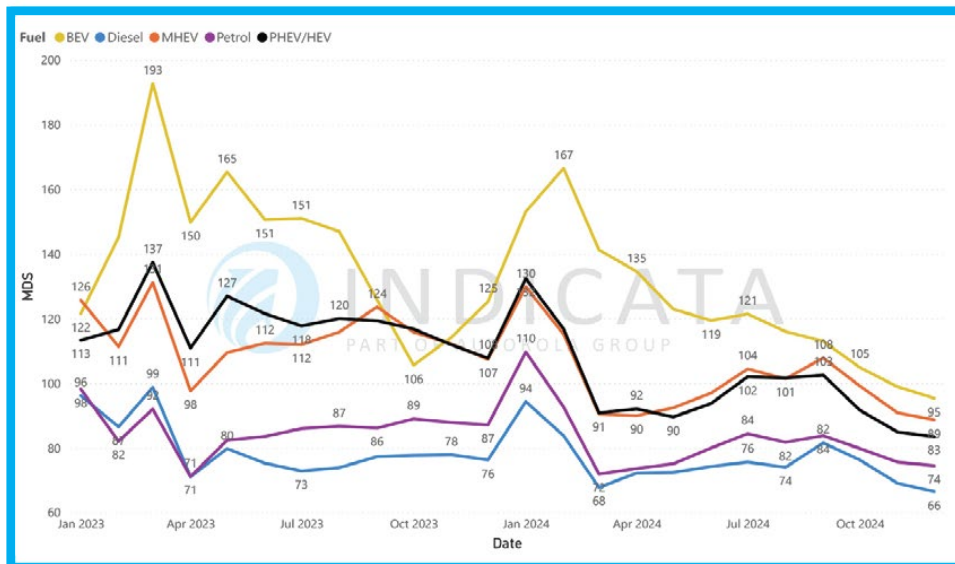
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - GERMANY



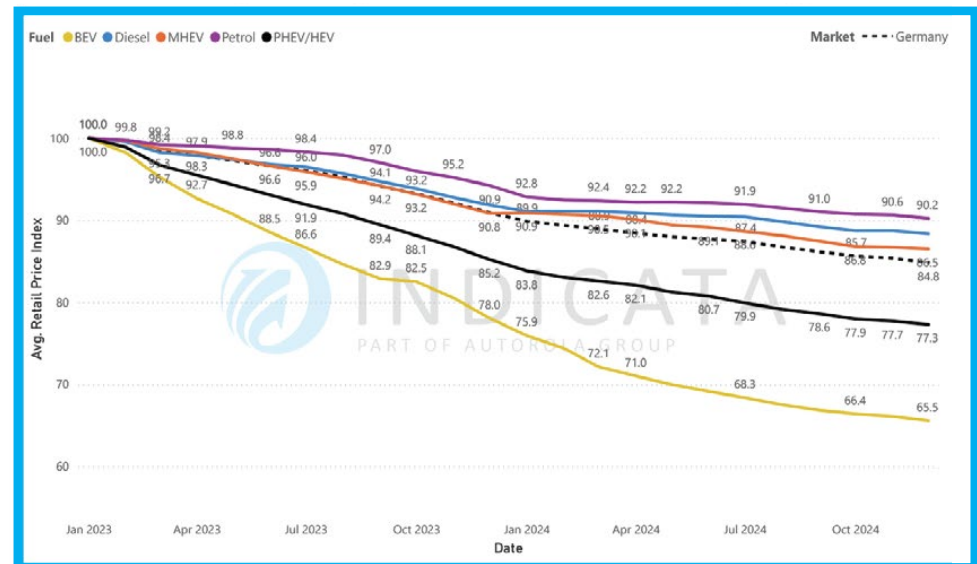
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - GERMANY



MDS BY FUEL TYPE - GERMANY



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - GERMANY



L'elettrificazione ha bisogno di una spinta propulsiva

Con una quota di circa il 3,4% di tutte le inserzioni di auto usate osservate, l'Italia è in coda ai maggiori mercati europei in termini di BEV. La situazione non è migliore in termini di vendite, che attualmente consistono solo in poco più del 2% di veicoli a zero emissioni locali. Anche se si considerano solo i veicoli usati più giovani, con meno di due anni di vita, l'Italia rimane molto indietro rispetto al mercato spagnolo, altrimenti piuttosto avverso ai BEV. Questi dati forniscono un'idea di quanto sia difficile l'elettrificazione nel secondo mercato europeo delle autovetture. Anche per quanto riguarda le auto nuove, è improbabile che gli italiani superino la soglia del 5%.

Nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, le quote del diesel tornano a crescere, relegando ai margini del mercato anche i modelli elettrici nazionali di Fiat, con una quota di vendita di furgoni usati di poco inferiore allo 0,2% questo mese. Tuttavia, le piccole discrepanze tra l'offerta e le vendite sono sufficienti a far salire nuovamente il valore MDS a 103 per le auto completamente elettriche e a 140 per gli

eLCV, mentre non si prevede alcun miracolo di vendite o alleggerimento dei volumi entro la fine dell'anno. Tuttavia, i volumi relativamente bassi dell'offerta e delle vendite garantiscono anche che i prezzi non crollino.

I veicoli diesel, invece, sembrano godere di un target fedele e proporzionato all'offerta, oltre che di venditori collaudati dalla crisi che continuano a vendere quantità significative di veicoli di questo tipo di carburante. Sebbene l'indice dei prezzi sia permanentemente depresso e l'attrattiva del mercato sia in leggero calo, esso è in crescita fino a un MDS attuale di 61,2 e l'andamento generale dei prezzi è stabile.

Il quadro per gli ibridi plug-in e completi è debole, ma non così drammatico come per i BEV. La quota di mercato degli ibridi tra le auto usate fino a 2 anni è ancora a una sola cifra percentuale e rischia di non crescere abbastanza velocemente.

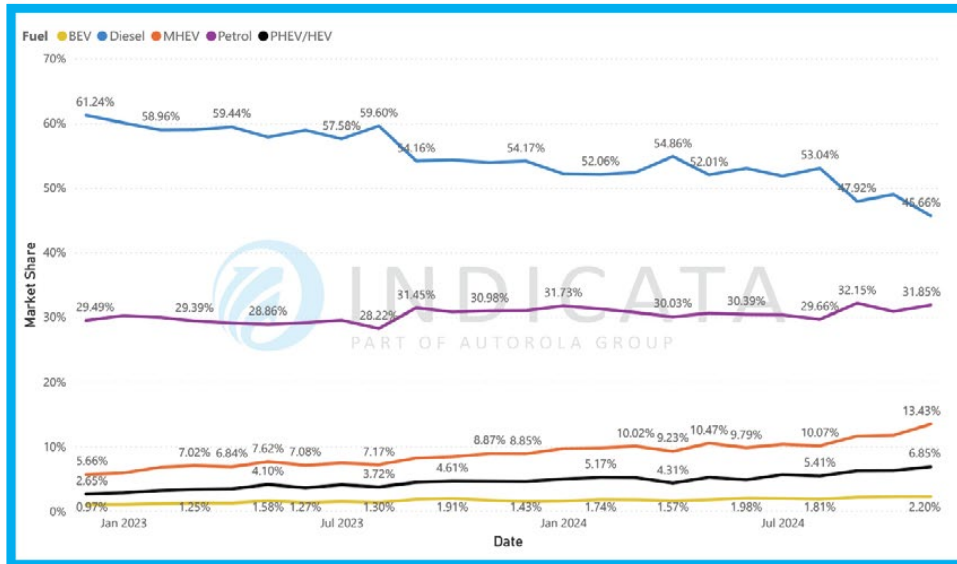
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	51.3
Fiat	500	56.0
Volkswagen	T-ROC	66.8

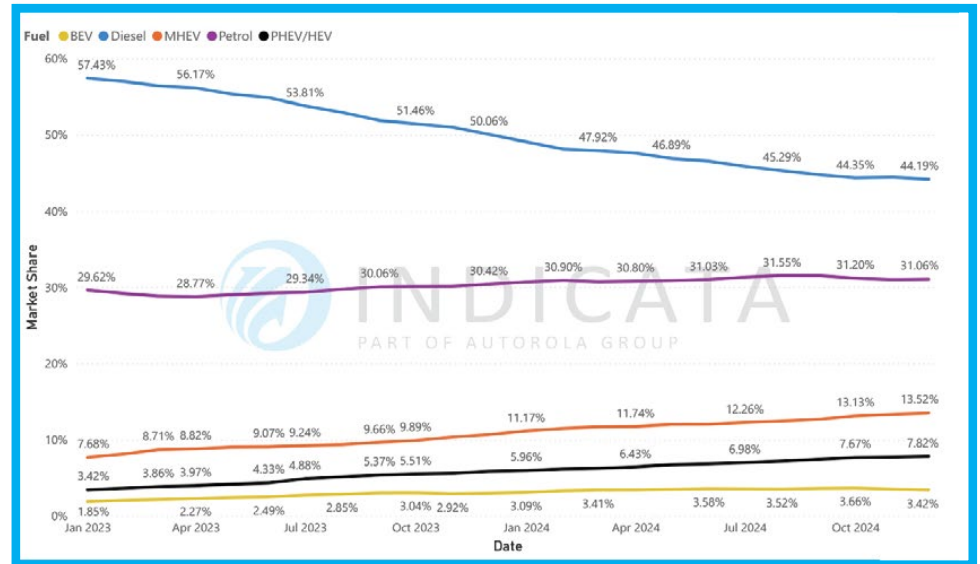
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	11x	33.6
Hyundai	i10	8x	45.3
Toyota	RAV4	8x	47.3

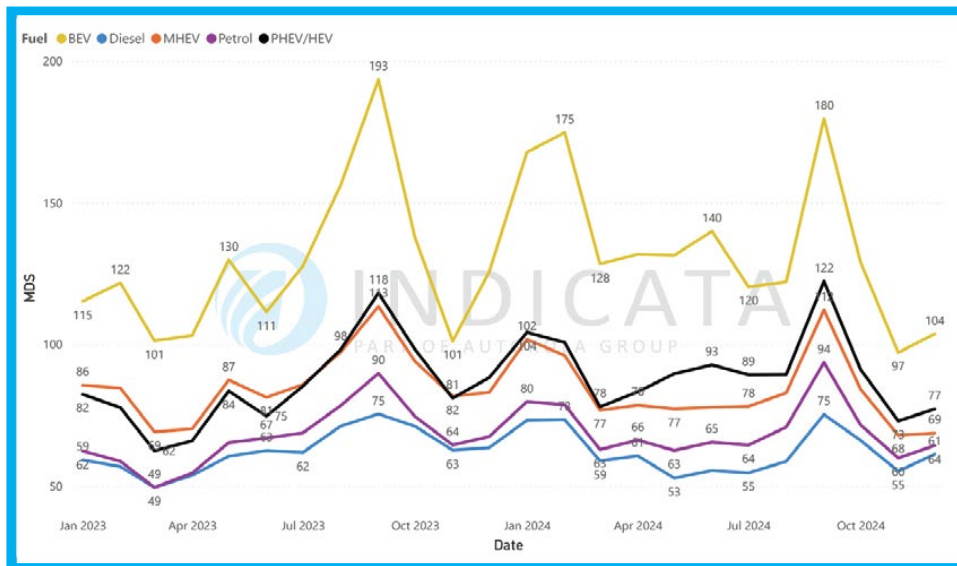
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - ITALY



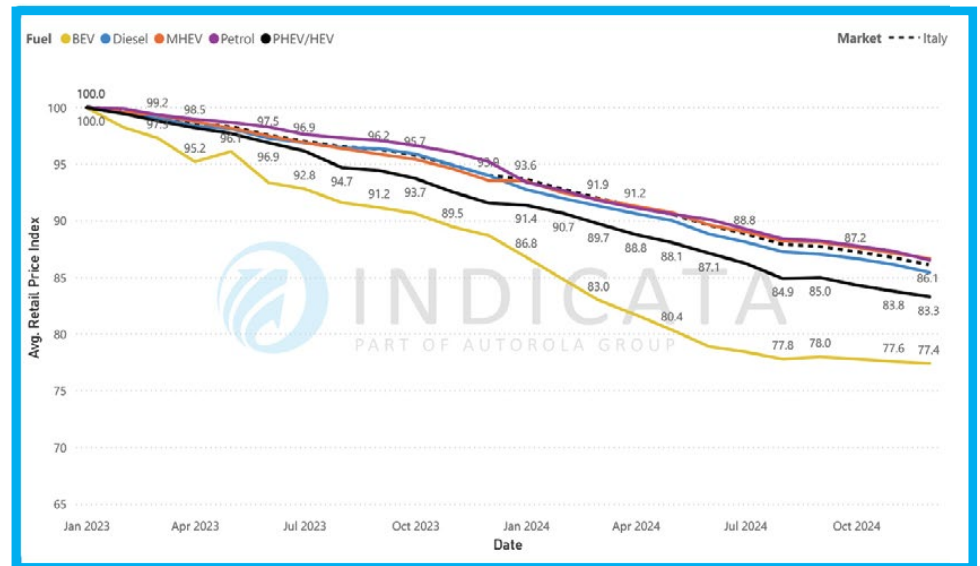
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - ITALY



MDS BY FUEL TYPE - ITALY



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - ITALY



Il prezzo del successo

Nonostante la quota di auto nuove del 30% e oltre nell'ultimo anno, i veicoli completamente elettrici rappresentano ancora solo il 18% circa delle vendite e degli annunci di auto usate giovani nei portali monitorati. Tuttavia, il rapporto tra domanda e offerta di BEV è migliorato notevolmente negli ultimi mesi e ora è più o meno alla pari con i motori a combustione, con un MDS medio di 77,8. Di conseguenza, i due volumi di Tesla, Model 3 e Model Y, sono tra i re dell'MDS del mese, così come la tecnicamente obsoleta Audi e-tron/Q8 e-tron.

Anche nei Paesi Bassi la percentuale di veicoli usati giovani è di nuovo ad un livello elevato e, con una quota di mercato dell'usato di oltre il 42% nelle offerte B2C dei portali, sta creando un flusso continuo di giovani BEV relativamente costosi sul mercato, la cui domanda è mantenuta da continui adeguamenti negativi dei prezzi. Tuttavia, ci

sono già segnali che indicano che i prezzi di alcuni modelli si stanno stabilizzando all'attuale livello basso. I modelli a benzina rappresentano una quota sempre minore delle vendite e dei volumi di fornitura, in particolare nelle fasce d'età più giovani, mentre i giovani diesel registrano performance stabili o positive nelle statistiche dei volumi e si avvicinano nuovamente ai veicoli usati completamente elettrici.

Anche a novembre è proseguito l'aumento del numero di ibride, che vale anche per il segmento di età media di tre-quattro anni, ma in entrambi i casi a scapito della stabilità dei prezzi e a favore di vendite rapide. In vista delle imminenti modifiche legislative a MRB, BPM, SEPP/SEBA e "bijtelling", i veicoli elettrici usati avranno un periodo più difficile nel prossimo anno, ma potrebbero comunque registrare una piccola spinta a dicembre.

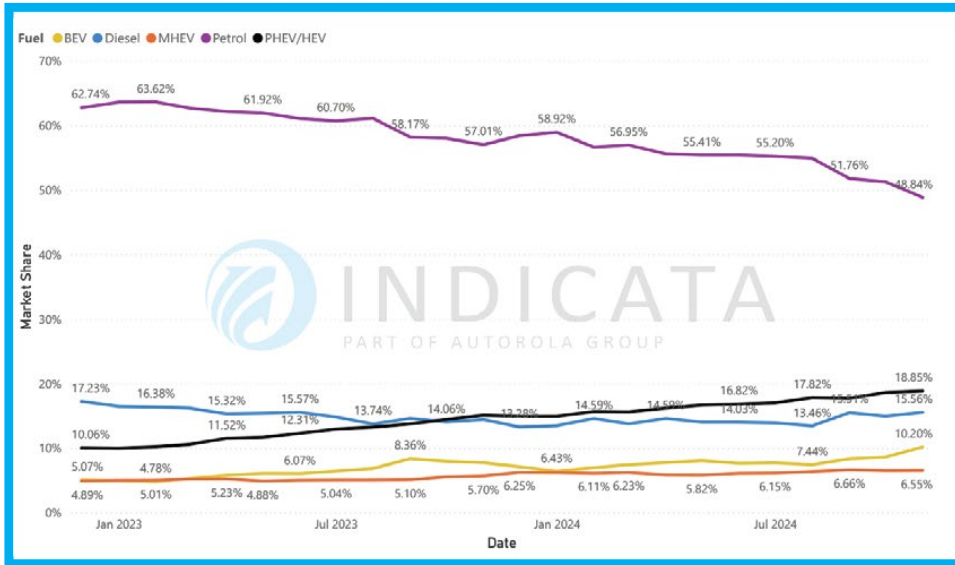
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	68.0
Volvo	XC40	45.0
Volkswagen	Polo	67.6

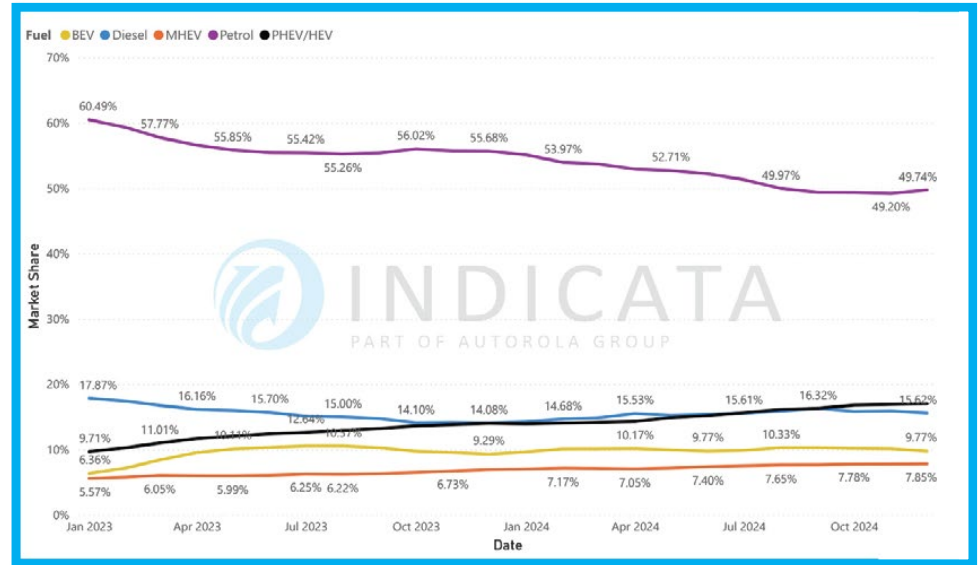
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	9x	40.7
Tesla	Model 3	9x	40.9
Audi	Q8 e-tron	8x	43.1

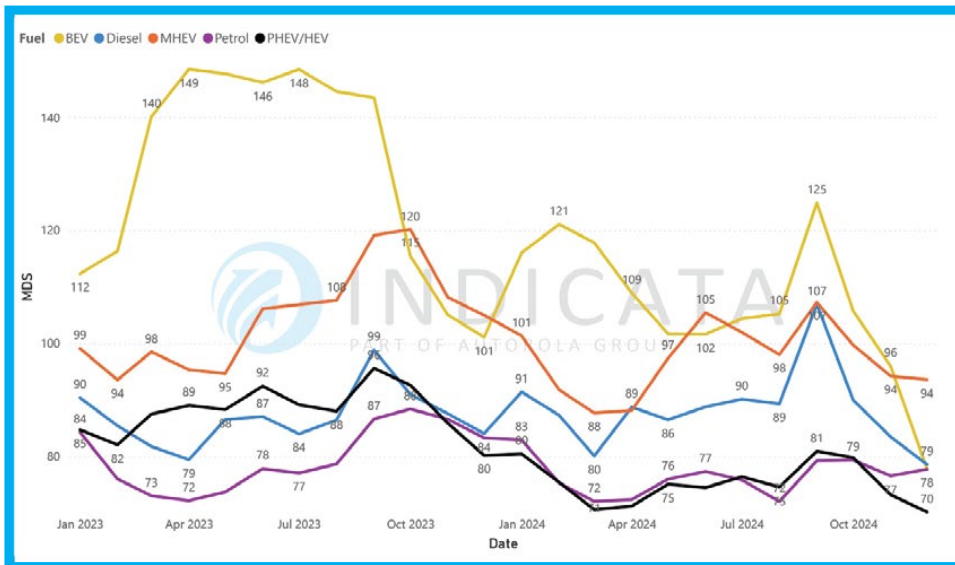
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - NETHERLANDS



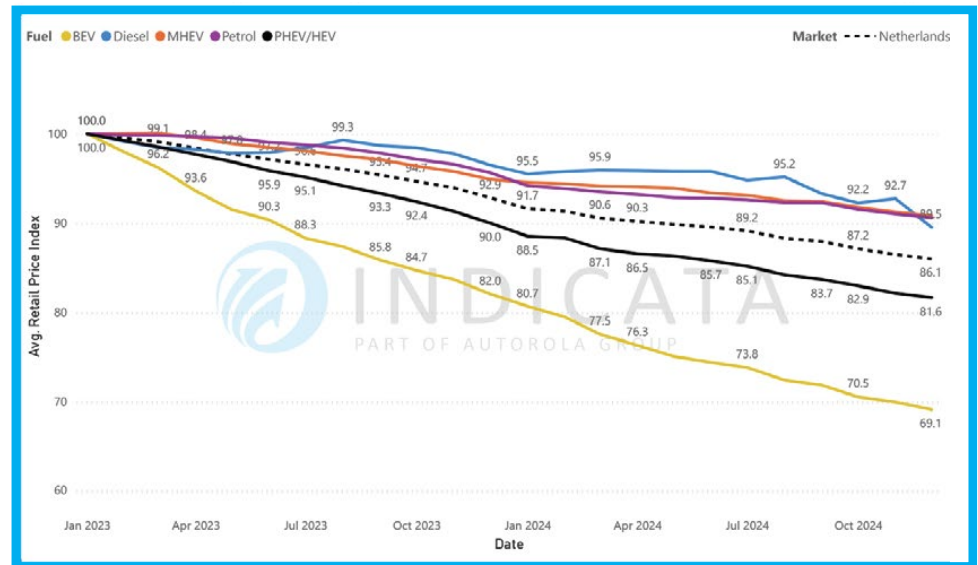
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - NETHERLANDS



MDS BY FUEL TYPE - NETHERLANDS



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - NETHERLANDS



Gli ibridi come alternative a bassa soglia

Come in altri mercati europei, i modelli Toyota (in molti casi ibridi completi) sono popolari sul mercato polacco delle auto usate alla fine dell'anno, e occupano tutti e tre i ranghi della top 3 della commerciabilità (MDS) di novembre con MDS tra 40 e 45, mentre i pochi modelli BEV di Toyota rimangono al di sopra di 250.

Le ibride (complete e plug-in) in generale hanno superato i modelli diesel in termini di volume nella vendita di auto usate con meno di due anni e brillano nel complesso con un solido sviluppo dei prezzi e valori MDS moderati, sia a livello di motori a combustione. Come nel caso di Toyota, tutti i BEV continuano ad avere difficoltà sul mercato polacco delle auto nuove e usate. Dopo l'esaurimento del budget "Mój Elektryk", i BEV hanno raggiunto solo una quota di mercato di poco superiore al 3% per i veicoli nuovi, ancora più bassa rispetto all'anno scorso. Al contrario, la quota di vendita di quasi il 5% per i veicoli elettrici usati con meno di due anni di vita può quasi essere definita un successo. La quota pubblicitaria del 6,7% in questo segmento di età è quindi scesa di nuovo leggermente, così come il valore medio

MDS, poiché si tende a generare un minor numero di nuove immatricolazioni. Tuttavia, nonostante il miglioramento, quest'ultimo è ancora ben superiore a 100.

Secondo Mobility Portal Europe, la Polonia è anche molto indietro con i suoi sforzi AFIR per le infrastrutture di ricarica e attualmente raggiungerà solo il 9% dell'obiettivo del 2025, quindi c'è poca motivazione per optare per un veicolo elettrico in Polonia.

I modelli a benzina stanno beneficiando dell'incertezza e della mancanza di stimoli, con quote di vendita stabili oltre il 40%, anche per le giovani auto usate a benzina, oltre a valori MDS bassi con prezzi stabili. I modelli diesel usati rappresentano ancora circa un terzo delle vendite di auto usate, mentre il calo dell'offerta sta facendo diminuire le scorte. In termini di prezzo, tuttavia, i modelli diesel sono maggiormente sotto pressione nonostante il calo delle scorte e stanno perdendo valore rispetto alle loro controparti a benzina e ibride.

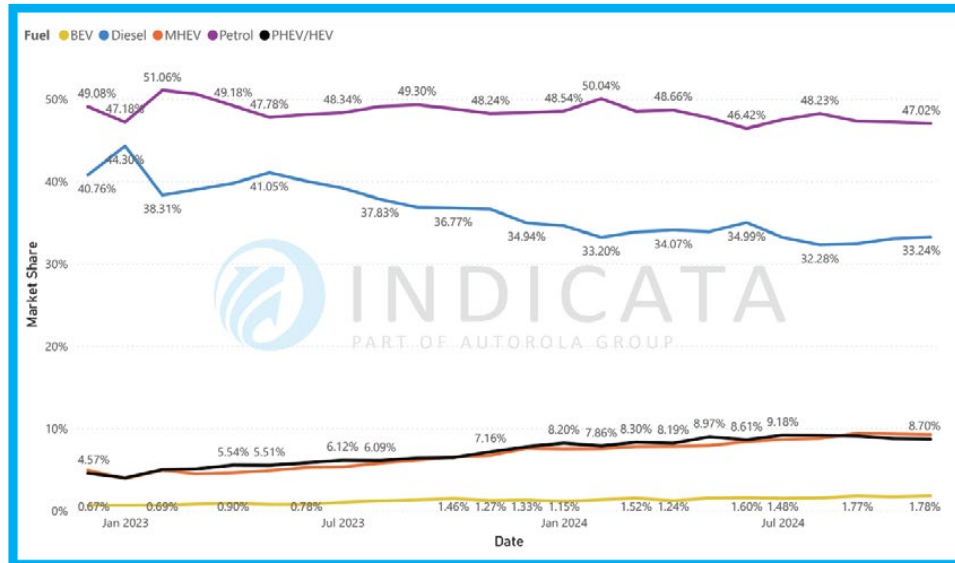
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	46.7
Škoda	Octavia	51.6
Volvo	XC60	51.8

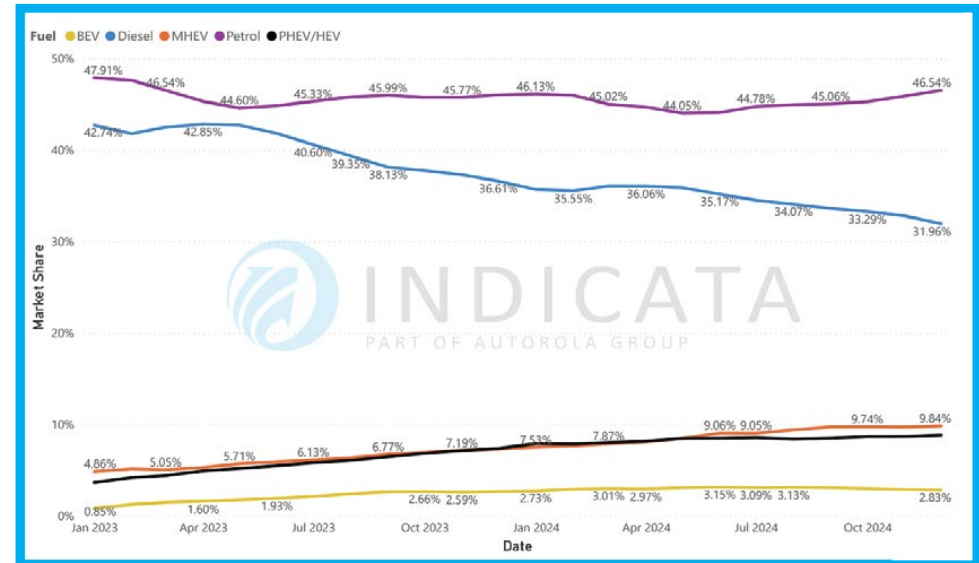
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Aygo X	9x	39.3
Toyota	RAV4	8x	42.8
Toyota	Yaris	8x	44.7

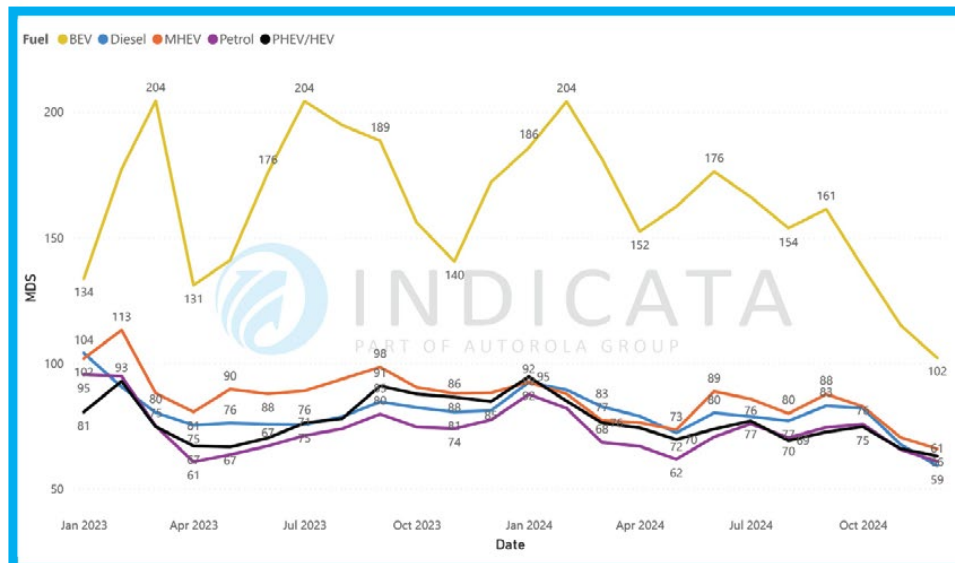
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



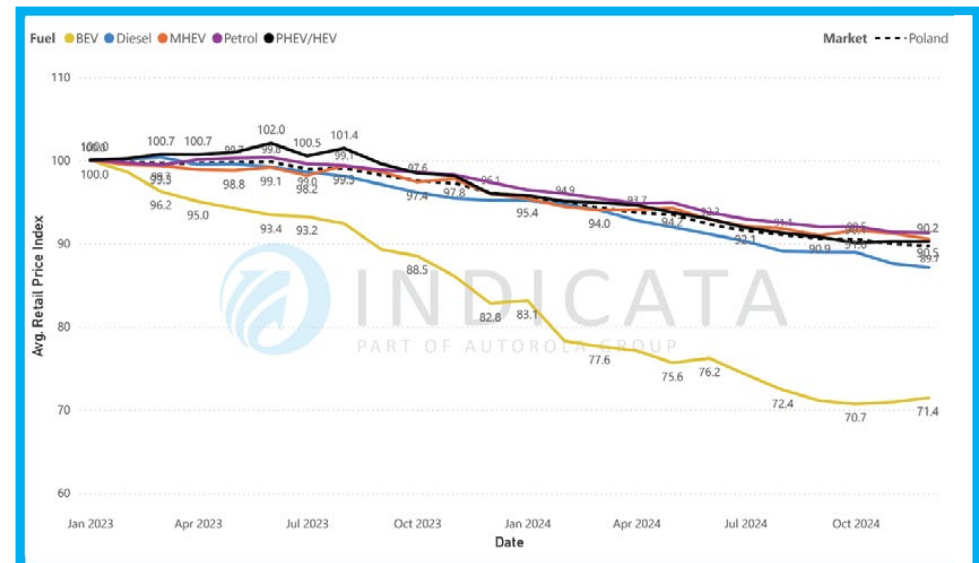
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



MDS BY FUEL TYPE - POLAND



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - POLAND



I veicoli elettrici non sono affatto tranquilli sul fronte occidentale

Nonostante la debole espansione, a volte criticata, e la mancanza di sostegno statale per l'infrastruttura di ricarica pubblica in Portogallo, la quota di BEV è sorprendentemente alta, soprattutto rispetto alla grande vicina Spagna. Circa il 14% delle auto usate giovani vendute, e persino il 19% delle auto nuove, mostrano ancora una leggera discrepanza nella penetrazione dell'età, ma con un ulteriore miglioramento della commerciabilità a livello di auto a benzina e diesel, i veicoli elettrici più economici e vecchi in particolare stanno facendo abbastanza bene.

Di conseguenza, la Tesla Model 3, con un valore medio MDS di 44,7, è entrata nella classifica delle tre auto usate più vendute. Per Tesla, le prime generazioni più vecchie rappresentano ora più del 40% delle berline elettriche di medie dimensioni vendute e poco più del 40% ha tre-quattro anni, e la situazione è simile nella gamma offerta. Tuttavia, il relativo successo viene ancora acquistato con sconti e agevolazioni da parte dei fornitori.

La particolare affinità per gli ibridi, soprattutto quelli completi, riscontrata nella vicina Spagna, non è evidente in Portogallo. Sebbene la quota di vendite sia in aumento e il numero di veicoli offerti sia in diminuzione, anche qui il desiderio e l'andamento dei prezzi sono stati piuttosto depressi, anche se meno che per i BEV.

I veri preferiti dai portoghesi tra le auto usate giovani continuano a essere i benzina, in termini di volume e di tendenze di prezzo stabili o vantaggiose. Oltre il 40% dell'offerta e delle vendite di auto usate, e la tendenza è in aumento, sono a benzina, mostrano una scarsa erosione dei prezzi e raggiungono buoni valori MDS in un confronto locale. La quota del diesel, invece, continua a diminuire e rappresenta ancora due terzi del mercato delle auto usate, soprattutto tra i modelli più vecchi. I diesel usati più giovani stanno diventando sempre meno rilevanti e, nonostante il calo del numero di unità e i valori MDS relativamente buoni, sono ancora più sotto pressione e colpiti da riduzioni di prezzo rispetto alle loro controparti a benzina.

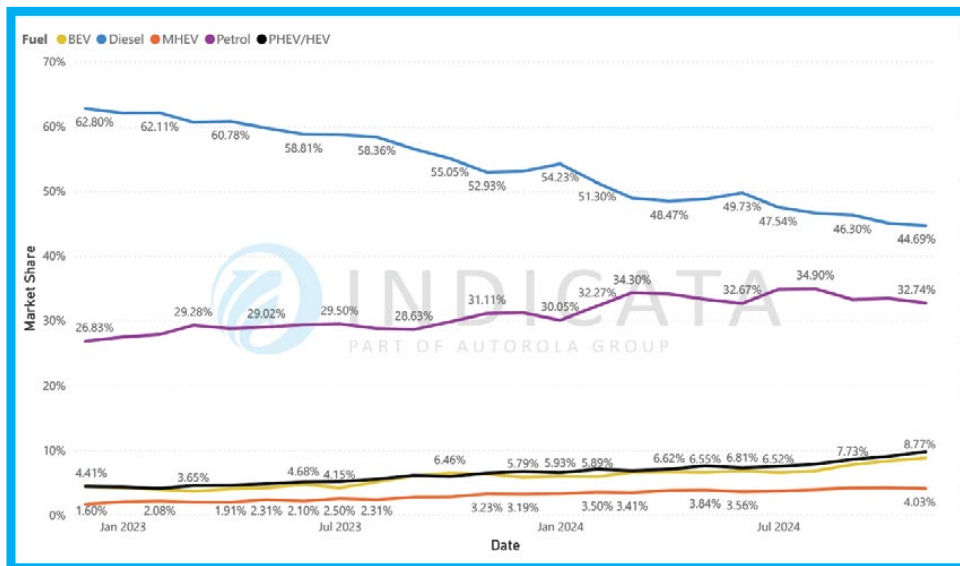
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	62.2
Renault	Clio	78.6
Peugeot	208	80.8

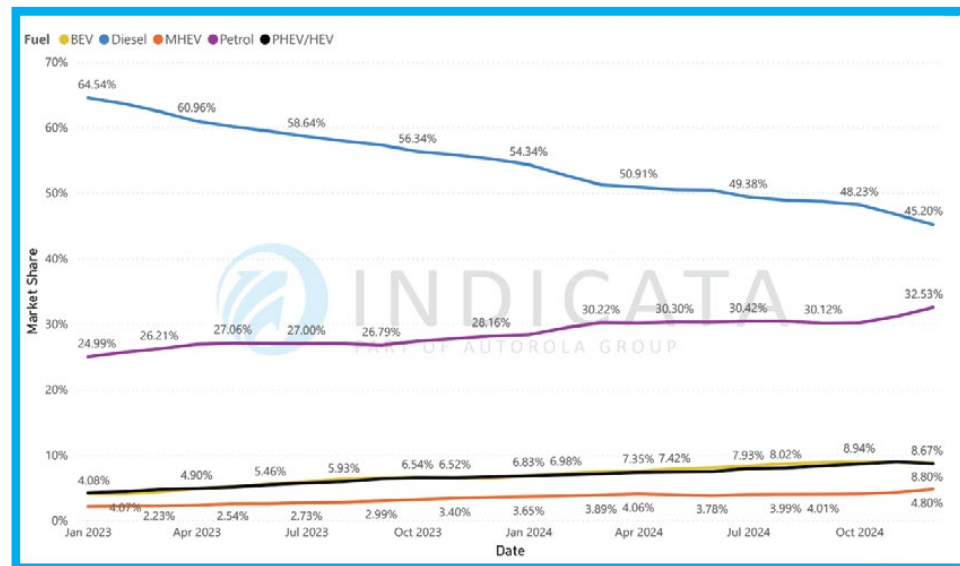
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
DS Automobiles	DS7/DS7 Crossback	10x	34.4
Toyota	CH-R	9x	41.1
Tesla	Model 3	8x	44.7

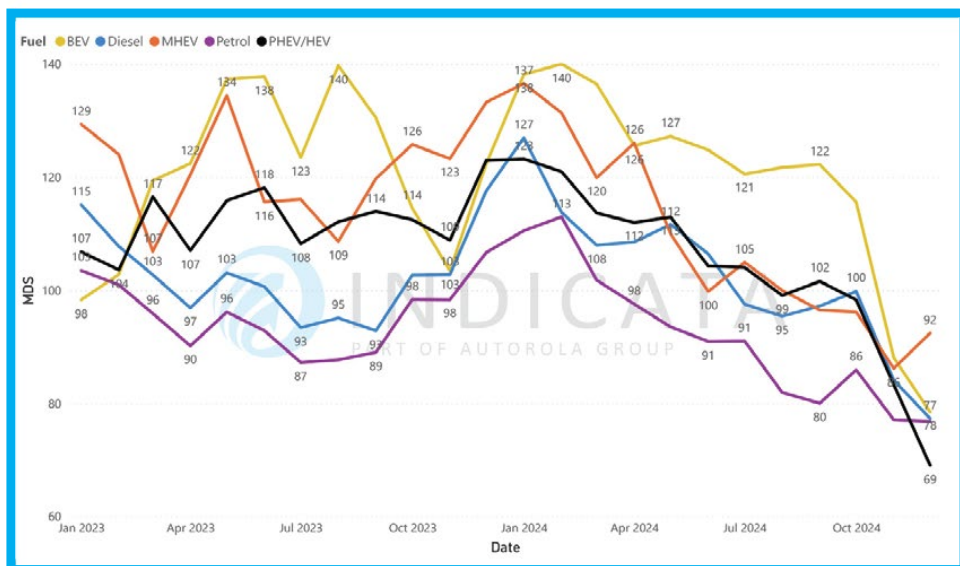
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - PORTUGAL



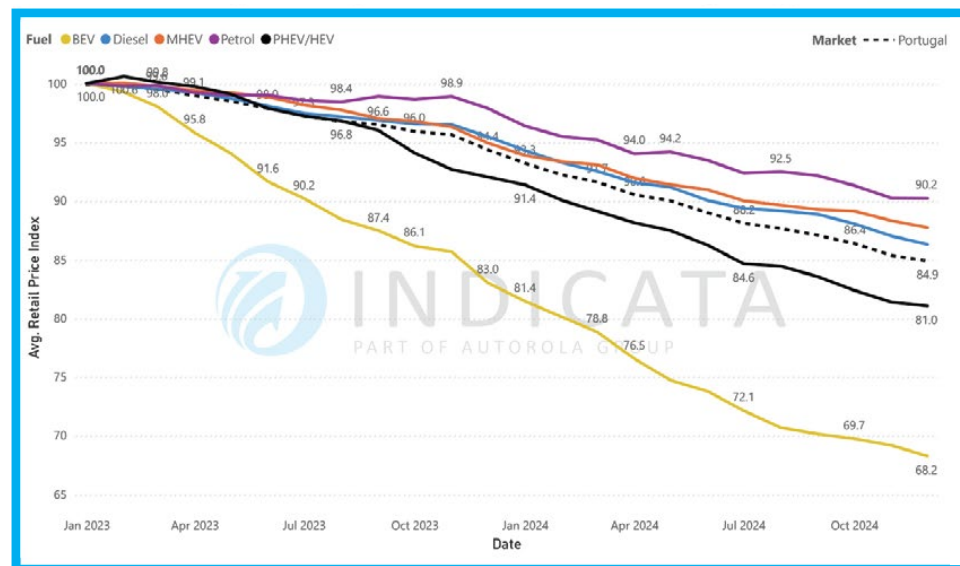
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - PORTUGAL



MDS BY FUEL TYPE - PORTUGAL



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - PORTUGAL



Non esiste solo il diesel

Rispetto agli altri principali mercati europei, i prezzi delle auto usate in Spagna rimangono abbastanza stabili, anche se con una tendenza leggermente negativa. I veicoli elettrificati, in particolare, stanno contribuendo a questo risultato e sembrano aver bilanciato la loro tendenza al ribasso per il momento. La quota di mercato dei giovani BEV fino a due anni è quasi uguale in termini di vendite e di offerta e tradizionalmente rappresenta oltre il 60% dei veicoli elettrici venduti. Tuttavia, la commerciabilità sta cominciando a indebolirsi di nuovo, soprattutto a causa di un'offerta eccessiva di modelli elettrici più vecchi, e il valore complessivo dell'MDS sta aumentando.

È inoltre interessante notare che la quota di mercato delle vendite nel cluster dei giovani è superiore del 5,9% rispetto alla quota di immatricolazioni di auto nuove del 5,2% (YTD Oct) per i BEV in Spagna quest'anno. Gli ibridi e soprattutto gli ibridi completi stanno ottenendo risultati significativamente migliori rispetto ai veicoli elettrici puri in termini di quota di mercato, indice dei prezzi e MDS. Ciò diventa particolarmente chiaro se si guarda ai primi tre in termini

di commerciabilità. Tutti e tre i modelli provengono dal veterano dell'ibrido Toyota e non solo brillano con valori di MDS inferiori a 40, ma anche con indici di prezzo stabili e in alcuni casi positivi. Tuttavia, non va dimenticato che tre quarti di tutte le auto usate scambiate e anche tra i veicoli molto giovani, quasi il 60% sono ancora motori a combustione. In questo caso, le auto giovani con meno di due anni di età stanno guadagnando terreno e da qualche mese hanno superato in termini di volume il segmento dei veicoli di tre-quattro anni, in fase di contrazione. Segno che le strozzature produttive a scapito della produzione di veicoli usati giovani appartengono al passato.

Nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, gli spagnoli ci hanno sorpreso con una quota di vendita relativamente alta, superiore al 9%, di veicoli elettrici a batteria. Ciò può essere dovuto al fatto patriottico che Stellantis fa produrre nel Paese le varianti elettriche dei CDV dei suoi vari marchi. Anche in questo caso, però, siamo ancora a una quota abbastanza stabile dell'85% per il diesel e quasi del 74% per i furgoni in vendita e con stock di portali fino a due anni.

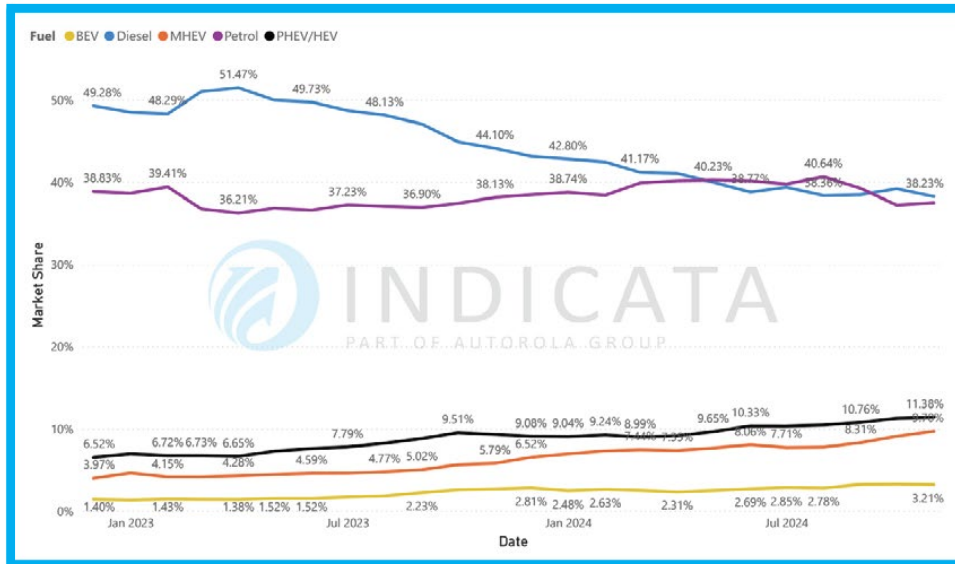
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Hyundai	Tucson	56.5
Mercedes-Benz	A-Class	70.3
Toyota	CH-R	46.6

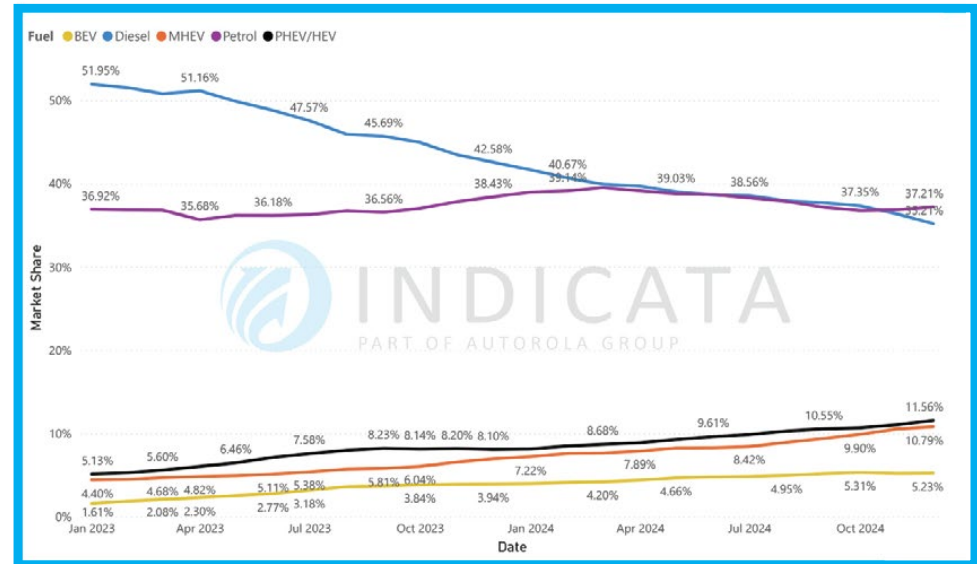
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	15x	23.8
Toyota	RAV 4	10x	34.6
Toyota	Yaris	9x	39.4

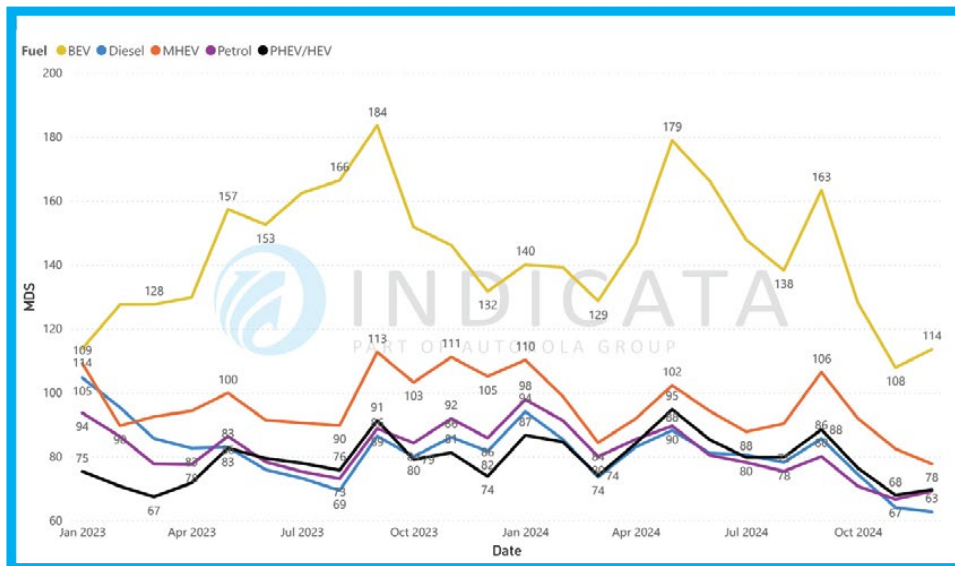
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SPAIN



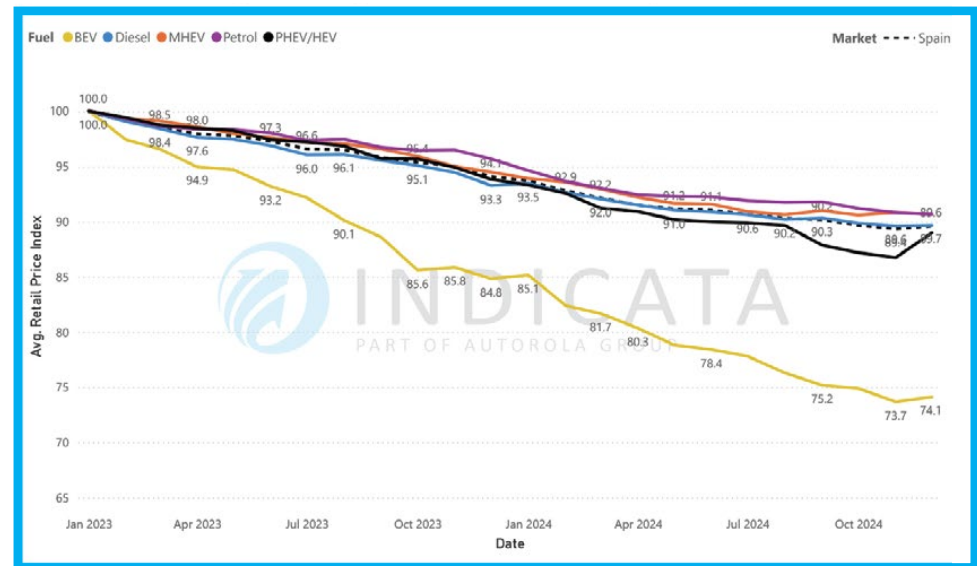
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SPAIN



MDS BY FUEL TYPE - SPAIN



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - SPAIN



I vichinghi diventano elettrici

La quota di vendita dei veicoli elettrificati nelle fasce di età fino a quattro anni continua ad aumentare in Svezia e ha da tempo superato il 50%. I BEV rappresentano la maggior parte della crescita, mentre le vendite di veicoli ibridi sono attualmente stagnanti. Tuttavia, la crescente quota di stock sta mettendo a dura prova la commerciabilità e lo sviluppo dei prezzi.

Colpisce anche l'alta percentuale di BEV usati giovani: circa il 70% dei BEV offerti ha meno di due anni. Da un lato, questo è prevedibile dato che la spinta su questo tipo di carburante è ancora giovane, ma dall'altro significa anche che una percentuale piuttosto elevata di veicoli nuovi potrebbe essere immessa nel primo ciclo di vita con un breve periodo di detenzione solo attraverso immatricolazioni commerciali o leasing privati.

Il premio d'acquisto per i furgoni elettronici introdotto quest'anno ha probabilmente dato ulteriore slancio al segmento dei veicoli commerciali leggeri, spesso dimenticato e considerato meno importante. Tuttavia, le nuove immatricolazioni genereranno soprattutto sul lato dell'offerta futura del mercato dei furgoni usati.

Ad esempio, il 30% dei veicoli commerciali leggeri fino a due anni di età presenti sui portali è già completamente elettrico e la tendenza è in aumento, così come le vendite, con oltre il 22% di veicoli elettrici. Tuttavia, il rapporto domanda/offerta è ancora disturbato e, con un valore MDS di 155, è ben al di sopra della media. Il fatto che le auto a combustione non siano ancora ai margini è evidente anche dai primi tre posti dell'MDS.

Due modelli Skoda, per lo più a benzina o diesel, hanno un posto sul podio e il terzo modello Toyota è disponibile solo parzialmente elettrificato. Inoltre, o forse proprio perché solo poco meno del 30% delle immatricolazioni sul mercato delle auto nuove è alimentato da motori a combustione, i veicoli diesel e a benzina stanno registrando un ottimo andamento dei prezzi rispetto all'Europa.

Il divieto di circolazione nel centro di Stoccolma, introdotto all'inizio dell'anno, non è apparentemente riuscito a cambiare questa situazione. Gli indicatori medi di commerciabilità per i motori a combustione non sono tra i primi valori europei, ma sono ancora in una buona fascia, con un'attuale tendenza negativa verso la fine dell'anno.

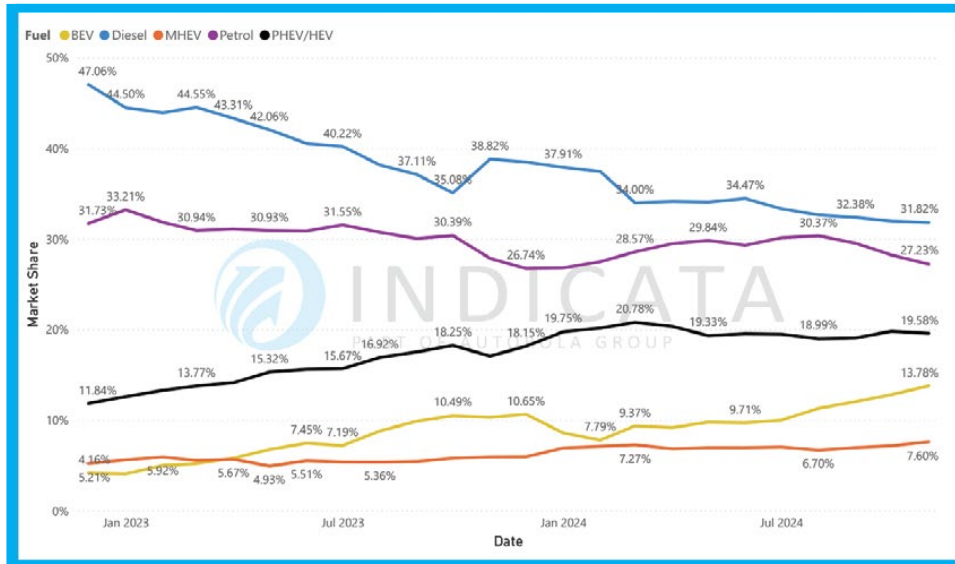
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	51.4
Volvo	XC60	53.2
Volvo	XC40	61.3

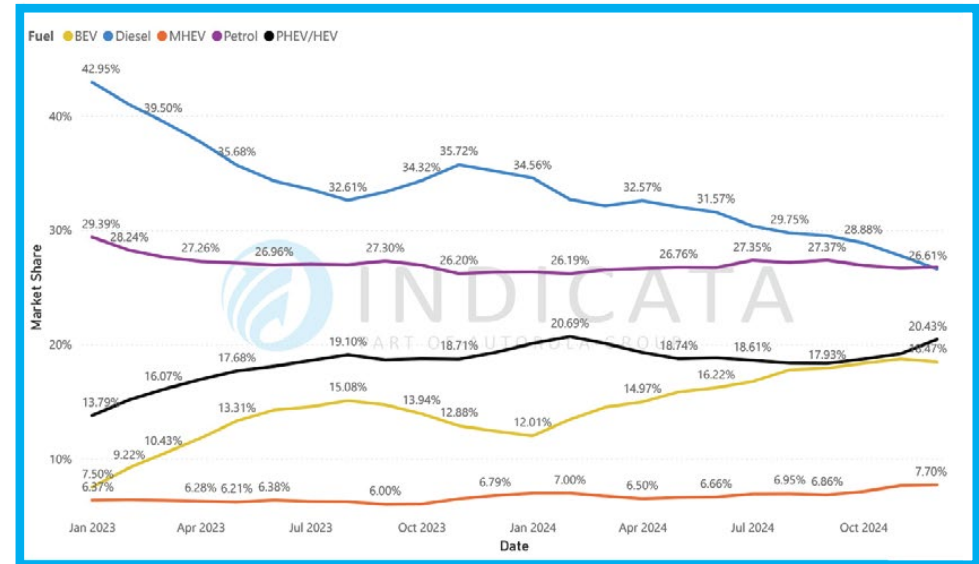
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	11x	33.3
Toyota	RAV 4	10x	34.8
Škoda	Octavia	10x	36.3

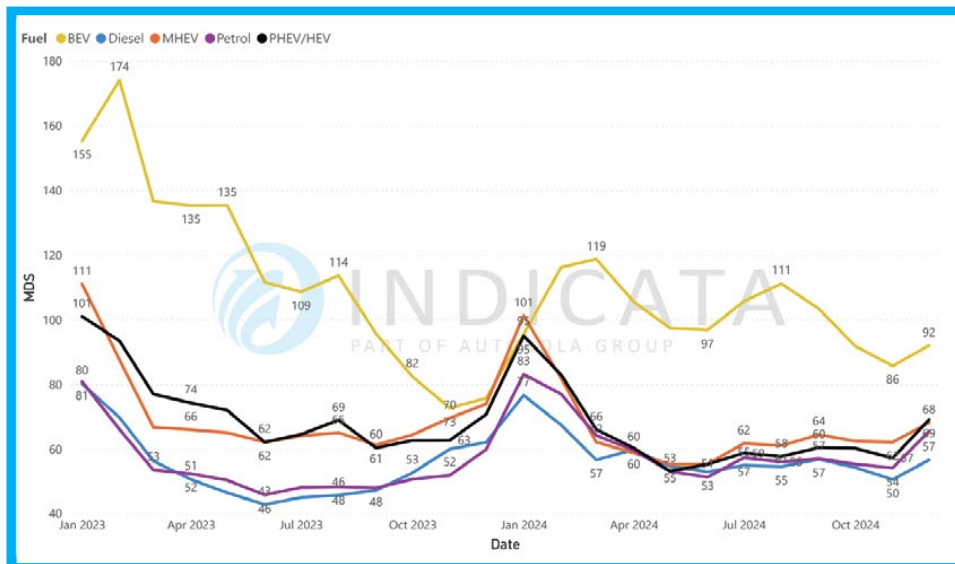
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SWEDEN



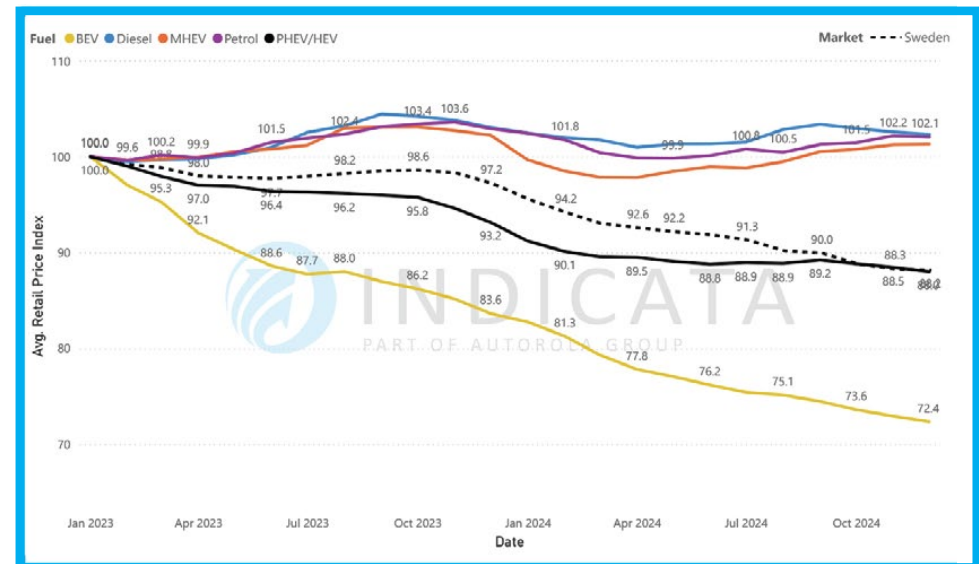
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SWEDEN



MDS BY FUEL TYPE - SWEDEN



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - SWEDEN



Motori a combustione come sempre

I BEV giocano ancora un ruolo minore nell'osservato mercato turco delle auto usate. Con il 2,1% di tutte le auto usate vendute e il 6,7% di quelle con meno di due anni e cifre simili, la spinta delle nuove immatricolazioni da parte di Togg e Tesla non si è ancora fatta sentire molto nei portali.

L'introduzione di tariffe nazionali sui veicoli importati dalla Cina ha probabilmente contribuito a questo fenomeno, ma non si applica solo ai BEV. Una debolezza simile si riscontra anche per gli ibridi, che sono diventati più popolari in alcuni mercati dell'Europa meridionale o orientale. Con quote di mercato a una sola cifra, i plug-in e gli ibridi completi insieme sono addirittura inferiori alla quota di mercato dei BEV. L'indice dei prezzi dei veicoli elettrici usati ha seguito la pressione inflazionistica, ma non è stato in grado di seguire adeguatamente l'aumento dei tassi del 2023 (54%) e di quest'anno (previsto oltre il 60%).

In considerazione del rapido aumento dell'inflazione, gli eccellenti valori di attrattività del mercato spiegano anche un MDS medio generalmente compreso tra 35 e 45 in tutti i gruppi di età e, a parte i BEV, anche per tutti i tipi di carburante.

I tre modelli più popolari includono motori a combustione nei segmenti A e C, dal prezzo interessante, con valori MDS da sogno compresi tra 24 e 27 e una rotazione delle scorte di 13 o 14. Anche i valori MDS dei tre modelli più venduti sono più che impressionanti, con valori ben inferiori a 40. Anche i valori di MDS dei tre modelli più venduti sono più che impressionanti, ben al di sotto di 40. Alla luce delle tendenze dei tassi di interesse e dell'inflazione già menzionate, i giorni di borsa corti e gli alti tassi di rotazione sembrano essere economicamente vitali, perché il tempo è letteralmente denaro. Se questa tendenza continua, gli operatori del mercato delle auto usate avranno poca scelta se non quella di commercializzare veicoli ad alto volume e facili da vendere con un premio costante.

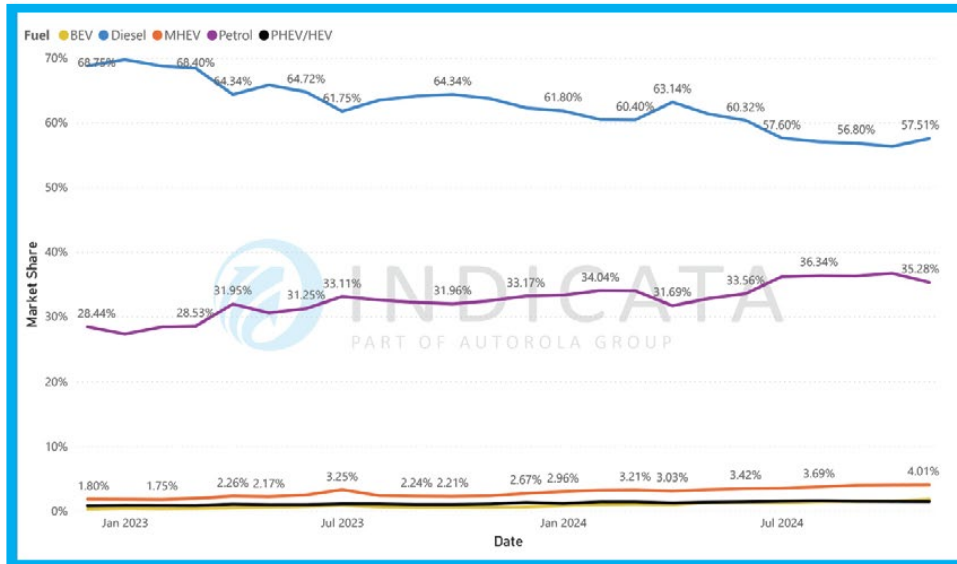
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.9
Renault	Clio	35.2
Renault	Mégane	36.7

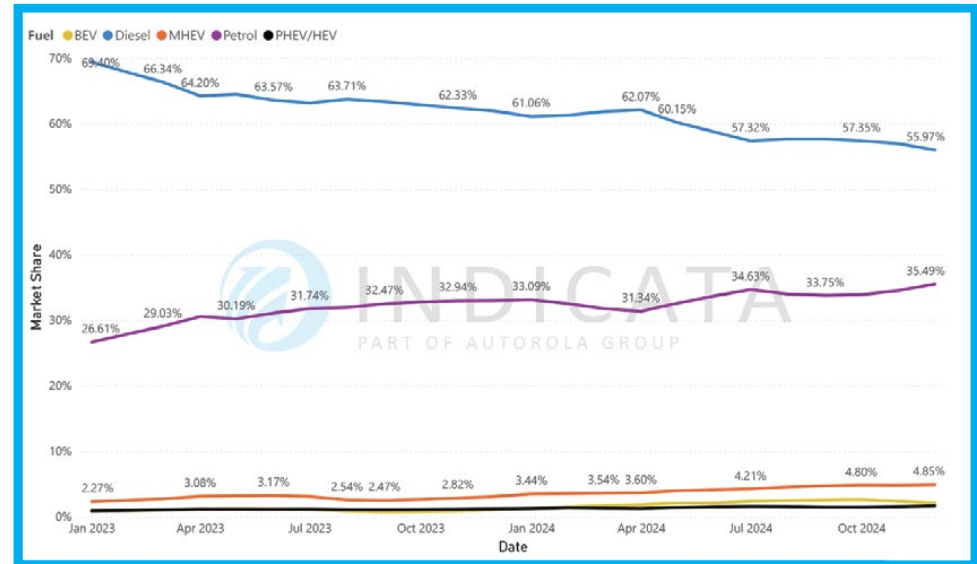
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Scala	14x	26.4
Kia	Picanto	14x	26.6
Citroën	C3 Aircross	13x	24.5

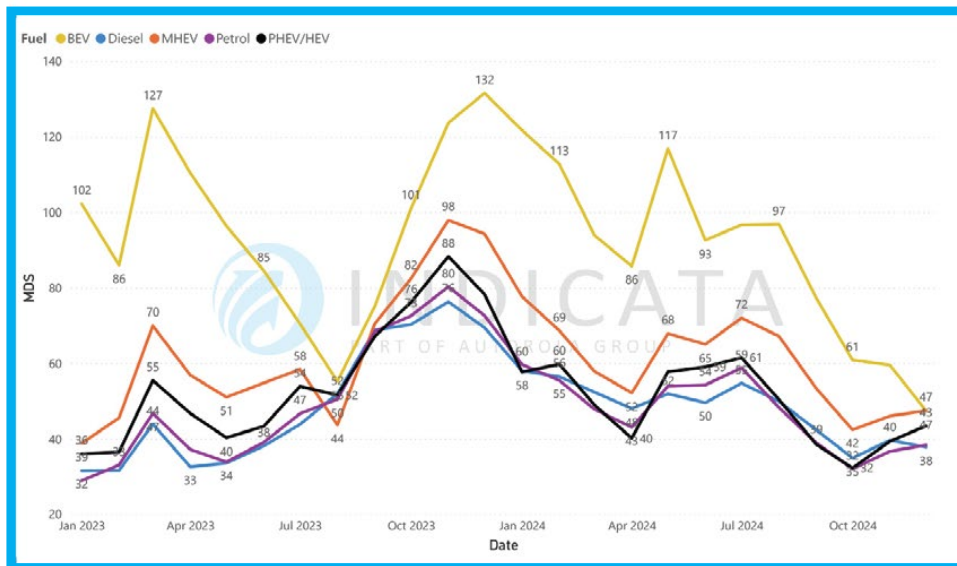
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - TURKEY



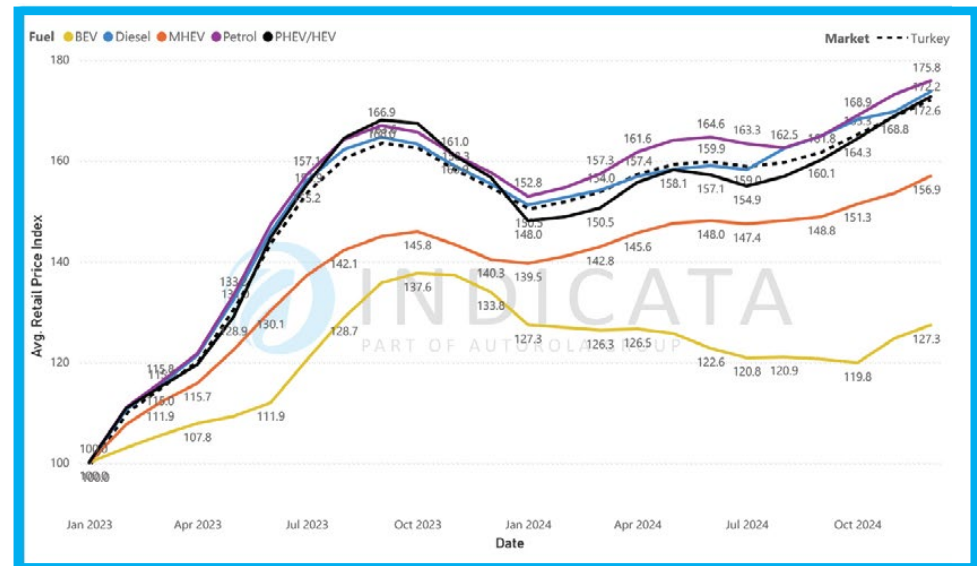
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - TURKEY



MDS BY FUEL TYPE - TURKEY



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - TURKEY



Prezzi dei BEV stabili ma in perdita di slancio

Dopo che i veicoli elettrici sono stati resi più attraenti per i clienti sul mercato britannico delle auto usate per un lungo periodo attraverso continui aggiustamenti di prezzo al ribasso, la loro quota di vendite sta ora cominciando a ristagnare. La parità di prezzo raggiunta, la buona commerciabilità e il calo dell'offerta, soprattutto di giovani BEV usati, sono buone condizioni per una quota di mercato in crescita, ma sembra essersi instaurata una saturazione temporanea.

A novembre, il mercato complessivo - compresi i motori a combustione - subisce una svolta negativa un po' più marcata rispetto agli altri mercati più grandi. Interessante è lo sviluppo dei veicoli ibridi nella fascia di età giovane (fino a due anni). Le vendite e le quote di mercato crescono lentamente ma costantemente sia sul mercato delle auto nuove che su quello delle auto usate. Infine, le riduzioni delle emissioni delle flotte oltre alle nuove immatricolazioni di BEV possono contribuire al mandato britannico ZEV attraverso il sistema a punti.

L'andamento dei prezzi e i valori MDS delle ibride usate sono quindi sotto pressione, ma sono ancora nella fascia moderata rispetto alle loro parenti completamente elettriche. La Toyota Yaris Cross, che attualmente viene offerta e venduta quasi esclusivamente come full hybrid, è tra le prime tre in termini di commerciabilità. Gli altri due posti sono occupati da modelli completamente elettrici: la Tesla Model 3 e la BMW i3. Entrambe le serie di modelli, per oltre il 90%, sono di seconda mano (con più di tre anni).

Nella struttura per età dei portali osservati, il Regno Unito in generale ha solo una quota inferiore alla media, attualmente circa il 30% di auto usate giovani con meno di due anni. I mercati europei più grandi sembrano avere quasi il 47% in più di afflusso dai canali tattici delle auto nuove e dal leasing privato. Tuttavia, la quota nel Regno Unito è in crescita, quindi gli operatori di mercato dovranno sempre più confrontarsi con auto usate giovani dal prezzo più elevato.

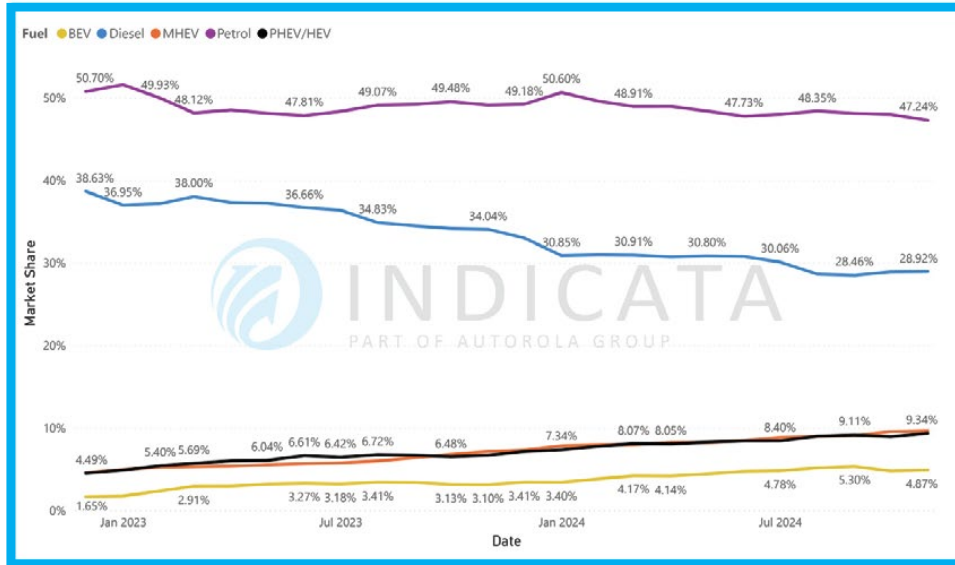
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	42.7
Volkswagen	Golf	40.9
Mercedes-Benz	A-Class	40.5

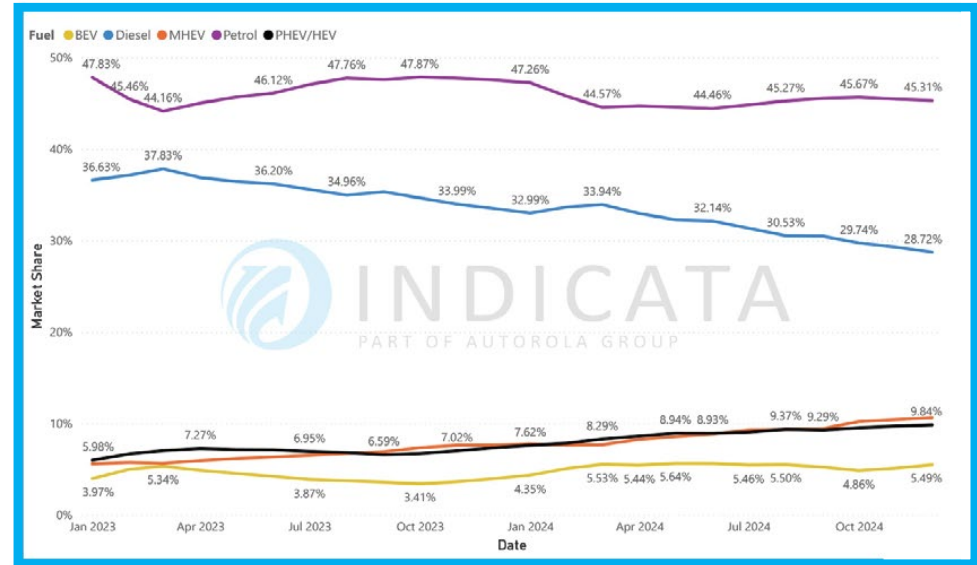
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	12x	30.6
BMW	i3	11x	32.3
Toyota	Yaris Cross	11x	32.8

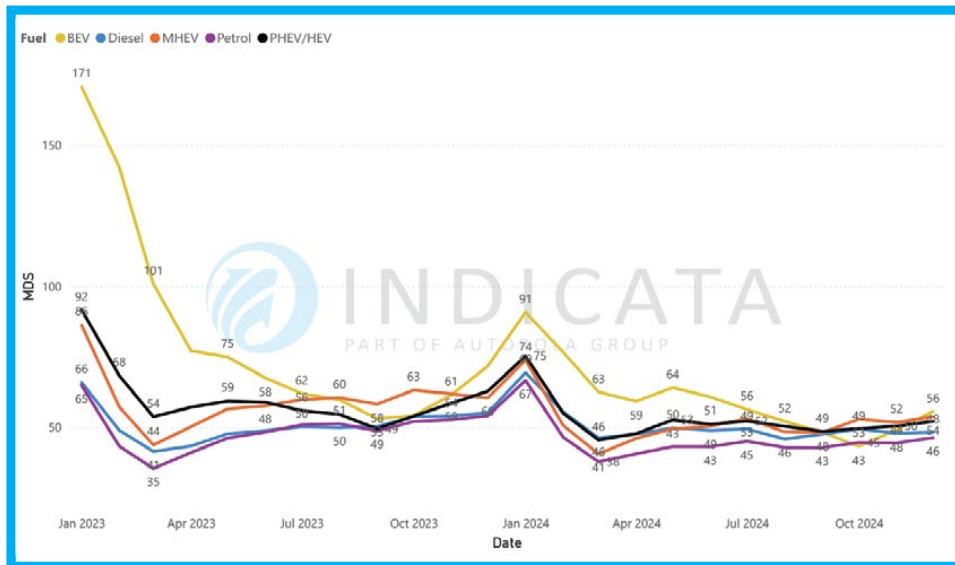
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - UK



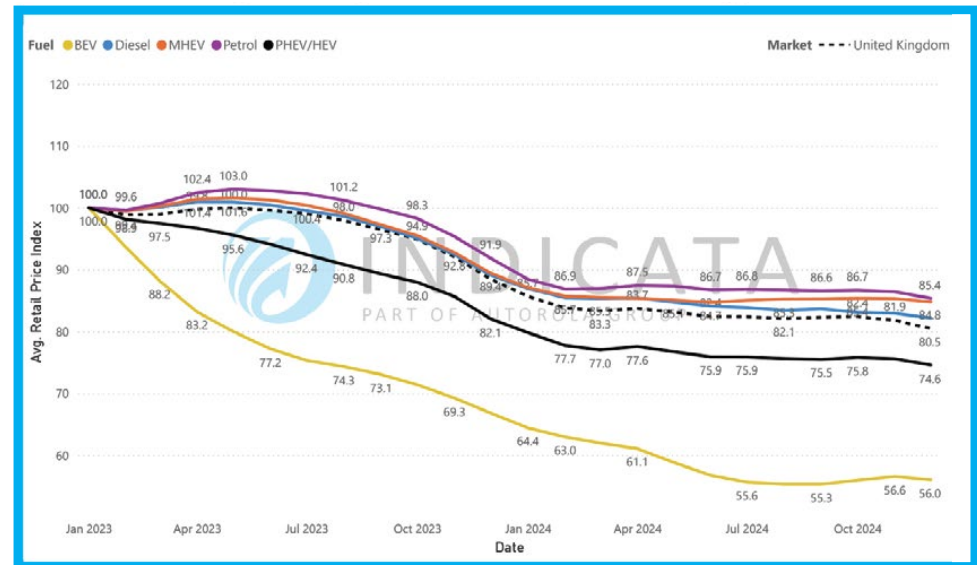
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - UK



MDS BY FUEL TYPE - UK



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - UK



INDICATA contatti paese

Se sei interessato a contattare INDICATA, di seguito è riportato l'elenco dei paesi contatti o registrarsi tramite [Indicata.com](https://www.indicata.com)

Dean Merritt – UK

Head of Sales ~ INDICATA
Mobile: +44 (0)7739 047706
Email: dm@autorola.co.uk

Jean-Rémi Thomas – France

Sales Director
Email: jrt@autorola.fr

Customer Services – Spain

INDICATA Business Consultant
Phone: +34 917811529

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & INDICATA Business
Unit Manager
Phone: +351 271 528 135
Mobile: +351 925 299 243
Email: sas@autorola.pt

Davide Ghedini – Italy

Key Account Manager INDICATA Italy
[Autorola.it](https://www.autorola.it)
Phone: +39 030 9990459
Mobile: +39 331 1343893
Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli – Italy

[Autorola.it](https://www.autorola.it)
Mobile: +39 3332495899
Email: psp@indicata.it

Andreas Steinbach – Austria

Autorola | Market Intelligence |
INDICATA
Office: +43 1 2700 211-90
Mobile: +43 664 411 5642
Email: ash@autorola.at

Jonas Maik – Germany

Senior Key Account Manager
Mobile: +49 151-402 660 18
Email: jmk@indicata.de

Filip Dobbeleir – Belgium

Senior Manager INDICATA
Mobile: +32 (0)475/40 40 47
Phone: +32 (0)3/887 19 00
Email: fdo@autorola.be

Jan Jaap Koops – The Netherlands

Head of INDICATA Netherlands
[indicata.nl](https://www.indicata.nl)
Mobile: +31 (0)6 47 52 1686
Email: jjk@autorola.nl

Yngvar Paulsen – Sweden

[Autorola.se](https://www.autorola.se)
Email: ypn@autorola.se

Palle Elgaard

Head of INDICATA, Nordic
Mobile: +45 2927 0640
Email: pel@indicata.com

Krzysztof Stańczak – Poland

Indicata Business Development
Manager
Mobile: +48 505 029 381
Email: kst@indicata.pl

Aslı GÖKER - Turkey

Deputy General Manager, INDICATA
Phone: +90 212 290 35 30
Mobile: +90 533 157 86 05
Email: asl@indicata.com.tr

Sfondo

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?

INDICATA Market 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
PART OF AUTOROLA GROUP

www.indicata.com