

Lo stato del mercato degli autobus usati in Europa

#2026

Negli ultimi anni il settore degli autobus usati in Europa ha attraversato una fase di profondo cambiamento. Le aziende di trasporto pubblico e privato, gli operatori turistici, le flotte scolastiche e gli enti locali si trovano oggi a operare in un contesto più complesso, più regolamentato e più interconnesso che mai.

Le pressioni economiche, le nuove normative ambientali, la necessità di investire in tecnologie sostenibili e l'aumento della domanda nei paesi emergenti stanno modificando in modo evidente non solo l'offerta, ma anche la logica stessa con cui gli operatori valutano, acquistano e vendono un autobus.

In questo scenario, uno dei principali ostacoli resta la **mancanza di standard, dati e trasparenza**. Il mercato dell'usato è ricco di opportunità, ma storicamente caratterizzato da asimmetrie informative, informazioni incomplete, verifiche non uniformi e processi molto differenti da paese a paese.

Proprio per questo abbiamo creato **Fleequid**: una piattaforma che porta ordine, metodo e professionalità in un settore che ne ha sempre avuto bisogno. Con la nostra esperienza, oltre 40 anni nel settore autobus, lavoriamo ogni giorno per costruire un marketplace affidabile, europeo e davvero orientato ai professionisti del settore.

Questo paper nasce per offrire agli operatori un punto di riferimento indipendente e autorevole. Un documento che combina dati di mercato con la nostra lettura del settore, basata sui volumi di ispezioni effettuate attraverso il **TrustReport**, sulle migliaia di veicoli gestiti e sulle esigenze raccolte ogni giorno a contatto con il mercato. Il nostro obiettivo è semplice: aiutare chi lavora nel settore a prendere decisioni più informate, più rapide e più sicure.

Filippo e Federico Battaglia

FOUNDERS, FLEEQUID



HA COLLABORATO A QUESTO REPORT

BASCO&T CONSULTING

Oltre 25 anni di esperienza nel settore dei trasporti pubblici, delle infrastrutture e della logistica. Specializzato in strategia aziendale, miglioramento delle prestazioni, project financing, ristrutturazione aziendale e analisi di mercato. Solida esperienza sia in ambito aziendale che di consulenza, con una forte attenzione alla mobilità sostenibile e all'innovazione.

Edoardo Tartaglia - Founder & CEO at Basco&T Consulting



Lo stato del mercato degli autobus usati in Europa



Il mercato degli autobus usati in Europa, negli ultimi anni, si è trasformato in un ecosistema estremamente dinamico, dove forze economiche, regolamentari e operative convivono in un equilibrio spesso fragile. Per comprendere a fondo ciò che sta accadendo, non basta osservare i prezzi o i volumi delle transazioni, è necessario analizzare i comportamenti degli operatori, le pressioni che subiscono le flotte pubbliche e private, e la velocità con cui cambiano le priorità di acquisto.

Uno dei fattori più significativi è la **crescente eterogeneità dell'offerta**. L'ondata di rinnovi flotta avviata da molte aziende di trasporto pubblico locale, spesso sostenuta da programmi europei e nazionali, ha generato una **disponibilità maggiore di veicoli Euro 5 ed Euro 6**, con differenze rilevanti tra Paesi in termini di qualità, chilometraggi e standard manutentivi. Parallelamente, nel settore privato, soprattutto turismo e linee a lunga percorrenza, **la domanda è diventata più selettiva**, con un interesse crescente verso mezzi più recenti e ad alta efficienza.

“TUTTA QUESTA VOLATILITÀ RICHIEDE AGLI OPERATORI UNA MAGGIORE CAPACITÀ DI INTERPRETARE I TREND E DI ANCITIPARE I CAMBIAMENTI”

Allo stesso tempo, il fronte dei prezzi sta vivendo una fase di oscillazione continua. L'aumento dei costi operativi, il rallentamento nelle consegne dei mezzi nuovi e l'incidenza dell'inflazione generano variazioni significative a seconda della categoria. Mentre i gran turismo Euro 6 mantengono valori stabili e sostenuti, alcuni segmenti di interurbani mostrano una leggera flessione, soprattutto nei Paesi dove le flotte pubbliche stanno dismettendo volumi più consistenti. Tutta questa volatilità richiede agli operatori maggiore capacità interpretativa e un approccio più strategico alla pianificazione degli acquisti.

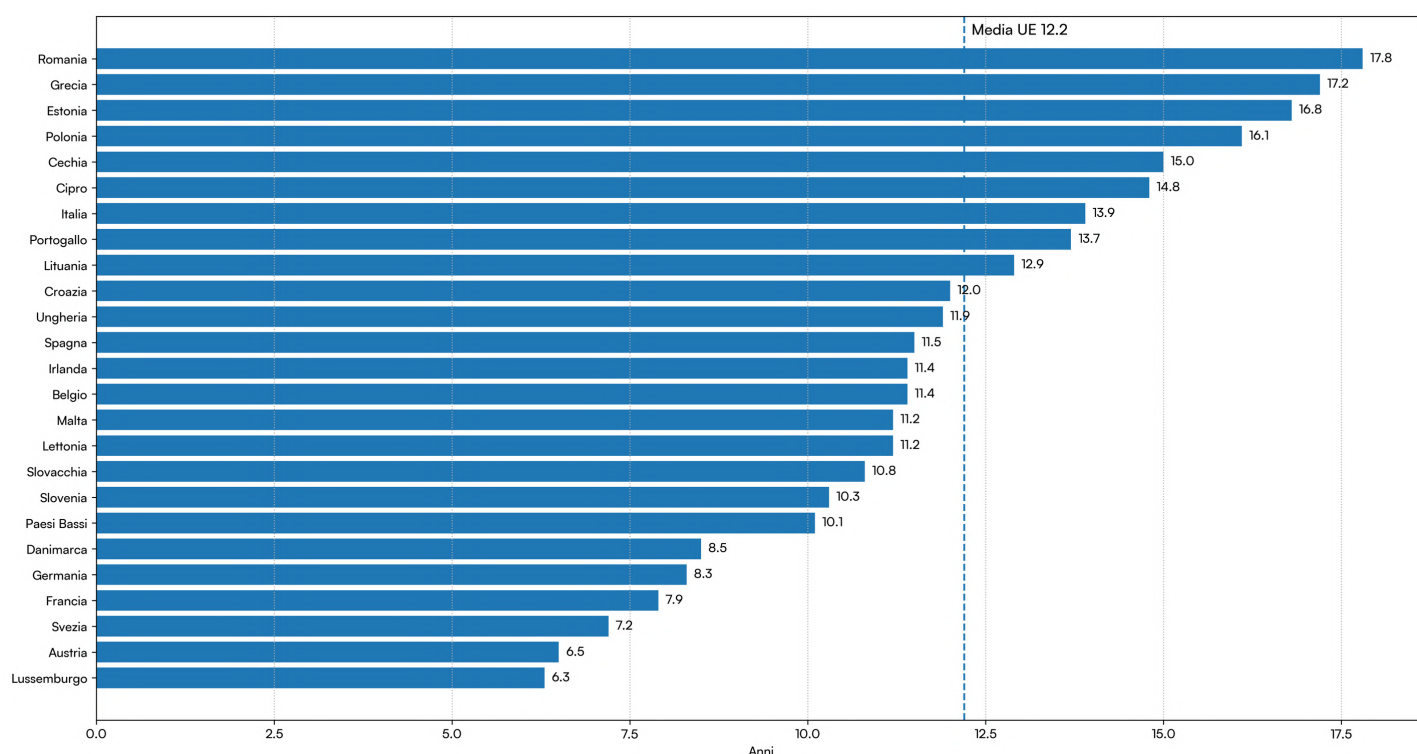
Infine, un elemento spesso sottovalutato è il modo in cui le dinamiche del parco circolante influenzano il mercato dell'usato. Età media elevata, differenze normative e cicli di rinnovo non omogenei tra Paesi generano flussi di disponibilità molto diversi tra loro, condizionando sia la qualità media dei veicoli offerti sia i tempi di assorbimento del mercato.

Trend emergenti e nuove dinamiche

Rilevanza dell'età media del parco circolante

Un elemento che contribuisce a definire la struttura del mercato è l'età media del parco autobus circolante nei diversi Paesi europei. Questo indicatore permette di comprendere dove si concentra la pressione verso il rinnovo flotta e quali mercati generano maggiore disponibilità di usato recente. Come riportato nel grafico sotto, **esistono differenze marcate tra i principali Paesi europei**, che si riflettono direttamente sulle dinamiche di domanda e offerta nel mercato dell'usato.

Età media del parco autobus per paese (dati 2024)



Fonti: ACEA (media UE e dati UE); Auto.it / dati ACEA per l'Italia; ANFAC/ANFAC-Segre per la Spagna; Transbus per la Francia; TÜV/KBA per la Germania.

In alcuni mercati Europei, come **Lussemburgo, Austria e Svezia**, l'età media si mantiene al di **sotto dei 7 anni**, indicando cicli di rinnovo più rapidi e una **maggiore disponibilità futura di autobus** relativamente recenti nel mercato dell'usato. Al contrario, nei **Paesi dell'Europa meridionale e orientale l'età media risulta più elevata**. Italia (13,9 anni), Portogallo (13,7 anni) presentano parchi circolanti più maturi, segnale di cicli di rinnovo più lenti e di una **pressione crescente verso l'aggiornamento delle flotte**.

L'età del parco influisce su diversi aspetti come la **quantità di mezzi** che entrano ciclicamente nel mercato dell'usato, la **qualità tecnica dei veicoli** disponibili, la **pressione normativa** sui gestori e sulla **velocità di rotazione delle flotte** pubbliche e private. Nei Paesi con un parco circolante più giovane, l'offerta di usato recente tende a essere più costante e tecnicamente omogenea. Nei Paesi con parchi più anziani, invece, la domanda interna di mezzi più moderni tende a generare **maggiori flussi di importazione**.

Intensificazione degli scambi transfrontalieri

La ricerca di veicoli con specifiche tecniche adeguate alle esigenze operative favorisce un aumento delle transazioni tra Paesi. Questo fenomeno è particolarmente rilevante nelle aree in cui la domanda supera l'offerta locale.

Evoluzione delle tecnologie di alimentazione

La trasformazione tecnologica del trasporto passeggeri non procede in modo uniforme, né lungo un'unica direzione. L'evoluzione delle tecnologie di alimentazione mostra infatti un settore in cui la transizione energetica avanza, ma in modo graduale e con differenze significative tra territori, operatori e tipologie di servizio.

Nei contesti urbani ad alta densità si registra una crescita delle immatricolazioni di autobus elettrici e ibridi, mentre nei servizi interurbani e turistici permangono esigenze operative - autonomie elevate, flessibilità, disponibilità di infrastrutture - che richiedono ancora l'utilizzo di motorizzazioni endotermiche moderne. Questo porta le aziende a costruire **flotte multi-tecnologia**, calibrate sulle proprie specifiche condizioni operative.

La decarbonizzazione rimane un obiettivo strategico europeo, ma non può avvenire come sostituzione immediata di un'intera tecnologia: richiede investimenti, pianificazione pluriennale, maturità infrastrutturale e sostenibilità economica. Per questa ragione, **l'endotermico continua a svolgere un ruolo rilevante nel mix energetico complessivo**.

Per comprendere il contesto in cui questa evoluzione avviene è utile osservare la dimensione dei mercati nazionali, poiché la scala delle nuove immatricolazioni influenza indirettamente anche la futura disponibilità di usato. La tabella sotto mostra i volumi di nuove immatricolazioni nel 2024 e 2025 nei principali mercati europei: questi dati aiutano a interpretare il peso relativo dei singoli Paesi e la velocità con cui ciascun mercato si rinnova.

Nuove immatricolazioni EU nel 2024 e 2025

Paese	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Var %
Germania	6.890	5.382	28%
Francia	6.258	6.263	~0%
Italia	5.508	6.551	-16%
Spagna	3.897	4.060	-4%
Polonia	2.683	2.301	17%

Fonti: Sustainable Bus (Francia, Germania, Spagna); ANFIA / Autobusweb / Next Mobility / EAFO per l'Italia; samochody-specjalne.pl per la Polonia.

Pressione su flotte pubbliche e private

Negli ultimi anni la pressione sulle flotte, sia pubbliche che private, è aumentata in modo tangibile. I gestori si trovano a operare in un contesto caratterizzato da **ritardi nelle consegne dei mezzi nuovi, costi manutentivi in rialzo e normative ambientali più stringenti** che accelerano i cicli di sostituzione. Parallelamente, molti operatori devono mantenere in servizio autobus con **un'età media già elevata**, con impatti su affidabilità e continuità operativa.

A questo scenario si aggiunge la difficoltà di reperire autisti qualificati, che influisce direttamente sulla pianificazione dei servizi e sulla capacità di assorbire i picchi di domanda stagionale o imprevista. In questo contesto, il **mercato dell'usato** non rappresenta più una soluzione emergenziale ma una **leva strutturale**, utilizzata per integrare rapidamente mezzi, sostituire temporaneamente unità in manutenzione o accelerare l'adeguamento alle normative senza oneri d'investimento immediati.

Insight di mercato europei

Il ruolo dei bus nella mobilità europea

Il trasporto passeggeri su autobus rappresenta una componente fondamentale della mobilità europea, sia urbana che interurbana. Gli indicatori riportati in seguito offrono una panoramica della sua rilevanza sul totale dei movimenti di passeggeri.

Indicatori chiave del trasporto autobus in Europa

Quota bus sul trasporto passeggeri su strada nell'UE	7,3%
Viaggi TPL su autobus urbani/suburbani	32,1 mld (55,7%)
Passengeri per KM per anno	327 mld pkm
Autobus circolanti in UE	699.238
Età media autobus UE	12,2 anni
Stabilimenti di produzione autobus nell'UE	44
Nuove immatricolazioni (2025)	38.238
Variazione immatricolazioni 2025 vs 2024	+7,46%

Fonti: ACEA — Commercial Vehicle Registrations 2024-2025

Mix delle alimentazioni delle nuove immatricolazioni

La struttura tecnologica delle flotte in ingresso è un fattore determinante per anticipare la futura composizione del mercato dell'usato. La suddivisione delle immatricolazioni per tecnologia mostra un quadro di transizione in corso, ma ancora dominato dalle motorizzazioni tradizionali.

Quote di nuove immatricolazioni per tipologia di motore in Europa

Tecnologia	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024
Diesel	62,10%	63,20%
Elettrici + Ibridi (ECV + HEV)	30,70%	28,30%
Altre alimentazioni	7,10%	8,50%

Fonti: ACEA — Fact Sheet: Buses

I dati più recenti mostrano un mercato ancora **dominato dalle motorizzazioni diesel**, che nel 2025 rappresentano circa il **62% delle nuove immatricolazioni**, sebbene in leggero calo rispetto all'anno precedente. Parallelamente continua la crescita delle tecnologie elettrificate. I **veicoli elettrici e ibridi** raggiungono circa il **31% delle nuove immatricolazioni**, in aumento rispetto al 28% registrato nel 2024, segnale di una **transizione energetica progressiva** ma ormai **strutturale** nel settore. Le altre tecnologie alternative rappresentano una quota più contenuta, pari a circa il 7% del totale, confermando come il percorso di decarbonizzazione proceda con velocità differenti a seconda delle infrastrutture disponibili, delle politiche nazionali e delle esigenze operative dei diversi segmenti di trasporto.

Accelerazione degli autobus elettrici e zero-emission

La transizione verso soluzioni zero-emission sta interessando soprattutto il segmento urbano. L'adozione di autobus elettrici cresce rapidamente nelle nuove immatricolazioni, pur partendo da una base ridotta rispetto al totale del parco.

Indicatori chiave sull'elettrificazione del trasporto autobus in Europa

Quota di bus urbani zero-emission tra i nuovi city bus UE	49%
di cui battery-electric (BEV)	46%
di cui fuel-cell (FCEV)	3%
Quota e-bus sulle nuove vendite totali in Europa	>13%
Quota e-bus sul parco autobus europeo	~2%
Quota autobus elettricamente ricaricabili (UE)	12,7%

Fonti: Transport & Environment (T&E) - Half of new EU city buses were zero-emission in 2024; IEA - Global EV Outlook 2025; ACEA - Fact Sheet: Buses

Conclusione

Il **mercato europeo degli autobus** si trova in una **fase di trasformazione complessa**, caratterizzata da dinamiche non lineari e da una forte eterogeneità tra Paesi, segmenti e ambiti operativi. I dati analizzati mostrano come la struttura del parco circolante, la velocità dei rinnovi, i livelli di adozione delle tecnologie zero-emission e la pressione normativa stiano contribuendo a ridisegnare l'equilibrio tra domanda e offerta.

La crescita delle immatricolazioni e il ruolo sempre più rilevante delle tecnologie elettrificate indicano un **percorso di transizione in atto**, ma ancora **lontano dalla maturità**. La presenza di un parco con età media elevata e la forte variabilità nei cicli di sostituzione suggeriscono che il **mercato dell'usato** continuerà a essere un **elemento strutturale del settore**, essenziale per garantire **continuità operativa, ottimizzazione dei costi** e maggiore **flessibilità nelle scelte di investimento**.

Allo stesso tempo, le dinamiche osservate confermano che la decarbonizzazione non può prescindere da un approccio pragmatico: infrastrutture, disponibilità finanziaria e vincoli territoriali determinano percorsi differenti, in cui endotermico ed elettrico convivono e si completano. Per gli operatori pubblici e privati sarà quindi fondamentale basarsi su dati solidi, analisi comparabili e una lettura attenta delle evoluzioni di mercato per orientare decisioni tecniche, economiche e strategiche.

Fleequid gestisce ogni mese un volume significativo di transazioni e ispezioni tecniche su veicoli provenienti da tutta Europa. La seguente sezione presenta una sintesi dei dati raccolti tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2025, offrendo una panoramica delle principali tendenze operative rilevate nel periodo

Prezzi medi per Normativa anti-inquinamento e Kilometraggio

Prezzi medi	fino a 500.000 km	fino a 750.000 km	Oltre 1.000.000 km
Euro 6	128.725€	86.314€	82.980€
Euro 5	28.463€	27.196€	19.209€
Euro 4	19.739€	16.320€	8.837€
Euro 3	11.484€	9.406€	7.507€

Nel mercato europeo degli autobus usati emerge una dinamica di prezzo fortemente correlata sia alla normativa ambientale sia alla percorrenza complessiva del mezzo. Come mostrato nella tabella, i veicoli Euro 6 mantengono una tenuta di valore nettamente superiore in tutte le fasce di chilometraggio, mentre dai modelli Euro 4 in giù si osserva una rapida riduzione del prezzo medio. Questo andamento conferma come l'efficienza emissiva e il grado di usura restino i principali driver di valorizzazione del parco circolante.

Prezzi medi per Classe e Kilometraggio

Prezzi medi	fino a 500.000 km	fino a 750.000 km	Oltre 1.000.000 km
Urbano	31.517€	28.189€	16.914€
Interurbano	30.233€	21.417€	13.570€
Turistico	89.811€	65.362€	47.511€
Scuolabus	23.227€	10.638€	5.800€

La distribuzione dei prezzi per classe di utilizzo conferma differenze strutturali tra i segmenti del mercato autobus. Come evidenziato nella tabella, i veicoli turistici mantengono valori medi nettamente superiori nelle varie fasce di chilometraggio, mentre urbani e scuolabus mostrano un decadimento più marcato man mano che la percorrenza aumenta. L'interurbano si posiziona stabilmente in una fascia intermedia, riflettendo un equilibrio tra intensità d'uso e valore residuo.

Prezzi medi per Classe e Normativa anti-inquinamento

Prezzi medi	Urbano	Interurbano	Turistico	Scuolabus
Euro 6	60.800€	63.333€	128.280€	41.735€
Euro 5	20.879€	27.509€	39.750€	19.027€
Euro 4	14.093€	18.066€	21.979€	8.250€
Euro 3	7.333€	8.221€	14.985€	3.589€

La combinazione tra classe di utilizzo e normativa ambientale evidenzia come i veicoli Euro 6 mantengano i valori più alti in ogni segmento, mentre il prezzo cala progressivamente passando alle classi inferiori. Il turistico resta la categoria con la migliore tenuta, confermando una domanda più stabile rispetto a urbano, interurbano e scuolabus.

Brand e modelli più venduti per categoria

Urbani	Interurbani
IVECO, Citelis	MERCEDES-BENZ, Integro
MERCEDES-BENZ, Citaro	IVECO, Crossway
MERCEDES-BENZ, O530	SETRA, S315
SOLARIS, Urbino	TEMSA, Safari
BREDA MENARINIBUS, Vivacity	MERCEDES-BENZ, Citaro
Turistici	Minibus e Scuolabus
IVECO, Magelys	MERCEDES-BENZ, Sprinter
MERCEDES-BENZ, Turismo	IVECO, Daily
Irisbus, New Domino	IVECO, A50
IRIZAR, I6	IVECO, Cacciamali
King Long, XMQ6900	KINGLONG, XMQ6800



**La più grande flotta
verificata d'Europa**

**La prima piattaforma online per
la compravendita di autobus
usati in Europa**

fleequid.com