



Auto Euro 6: ecco i modelli che potranno circolare più a lungo

In ogni caso, con il diffondersi delle nuove versioni, si vedranno sempre più sconti sulle vecchie. E la commercializzazione delle nuove dovrebbe essere accompagnata da aumenti di prezzo

Come cambiano i listini e i costi

Infatti, per raggiungere lo standard Euro 6D è perlopiù necessario aggiungere il costoso «catalizzatore selettivo» (Scr, a iniezione di urea). Questo ha poi due conseguenze:

1. oltre al prezzo dell'auto, s'innalza anche il costo di esercizio, perché occorre rabboccare periodicamente il serbatoio dell'urea (grossomodo, negli ultimi modelli i serbatoi di urea contengono 20 litri invece dei 15 precedenti, un pieno dura circa 20mila chilometri e l'urea costa al massimo un paio di euro

al litro, che possono scendere fino a circa 60 centesimi per le varianti più diluite);

2. il maggior costo degli Scr non è sostenibile sulle utilitarie, le cui versioni diesel sono destinate a sparire (infatti, almeno per ora, non risultano riomologate le motorizzazioni a gasolio di Fiat 500 e Panda, Hyundai i10 e i20, Kia Picanto e Rio, Mazda 2, Opel Karl, Adam e Corsa, Seat Mii e Ibiza, Skoda Citigo, Fabia e Rapid, Toyota Yaris e Volkswagen Up e Polo).

Qualche conseguenza inattesa anche per vetture medie e quelle di classe superiore (su queste ultime evidentemente pesano soprattutto i divieti nelle città tedesche. Per esempio, la Fiat ha mantenuto sulla Tipo il motore 1.3 tolto da 500 e Panda, perché i costi della sua versione riomologata sono più compatibili col prezzo di questa vettura di classe media. E la Bmw ha riomologato anche due Serie 1 a gasolio (la 118d e la 120d, entrambe nella versione con cambio automatico), cosa non strettamente necessaria perché la loro uscita di produzione avverrà prima di settembre 2019.

Che cosa fare

Ognuno dovrebbe valutare in base alle proprie esigenze se preferire risparmiare sul prezzo e sui consumi o poter utilizzare l'auto più a lungo (ammesso che la zona dove circola sia soggetta a divieti) e poterla poi rivendere a una quotazione meno sfavorevole rispetto alle Euro 6 ante-dieselgate. Nel conto va messo anche il fatto che i prezzi al litro del gasolio dovrebbero in futuro aumentare per allinearsi a quelli della benzina. Per chi opta per i modelli riomologati è consigliabile far riportare la classe Euro sul contratto, indicando che essa è condizione essenziale per l'acquisto: in questo modo si ha diritto a vedersi consegnata proprio quell'auto e, in caso contrario, a non ritirarla.

È bene anche valutare le possibili alternative. Per esempio, l'acquisto o la trasformazione di un'auto a gas (Gpl o metano): questo tipo di alimentazione per ora è totalmente fuori dai divieti (unica eccezione finora è Torino, che ha chiuso agli ormai ultraventicinquennali esemplari Euro zero anche quando vanno a gas). In caso di



trasformazione, va valutato soprattutto se l'auto ha ancora davanti una vita utile tale da ammortizzare la spesa.

L'alternativa che verrebbe più naturale è l'acquisto di un' auto ibrida , che però rispetto a un esemplare equivalente ad alimentazione tradizionale ha prezzi più elevati e consumi autostradali più alti (ma generalmente molto buoni in città e nel misto). L' auto elettrica pura ha ancora prezzi proibitivi per i normali acquirenti e difficoltà nel trovare in giro colonnine di ricarica.

Oppure, chi non può permettersi un acquisto e/o percorre poche migliaia di chilometri all'anno (più o meno fino a 5mila) può scegliere le auto condivise (car sharing). Chi, invece, ha bisogno di fare in auto viaggi extraurbani toccando però anche aree urbane vietate può risolvere il problema noleggiandone una: le flotte degli autonoleggi sono tutte Euro 6 e quindi fuori dai divieti attuali (per quelli futuri saranno adeguate, visto che vengono rinnovate mediamente ogni anno).

Però per molti l'alternativa più praticabile è ancora l'acquisto e l'incertezza innescata dalla guerra al diesel li porta a scegliere le versioni a benzina . Che poi è la stessa scelta che fanno gli operatori del car sharing. Una scelta che però non è il massimo come consumi ed emissioni di CO2.

L'incertezza si sente anche tra chi le auto le vende e critica il sistema adottato, più o meno come stanno facendo le associazioni dei consumatori. Per questo Giorgio Boiani, vicepresidente di Asconauto, chiede di poter concordare correttivi che mitigano gli effetti dei blocchi del traffico.

Source

"<https://www.ilsole24ore.com/art/auto-euro-6-ecco-modelli-che-potranno-circolare-piu-lun-go-AEGs3UJG>"

Pubblichiamo solo i migliori articoli della rete. [Clicca qui](#) per visitare il sito di provenienza.

SITE: the best of the best

[Clicca qui](#)

