

Dal clima alle batterie: cosa c'è di vero dietro le paure sull'auto elettrica

Pubblicato: Mercoledì 7 Maggio 2025



Le auto elettriche sono i mezzi di trasporto del futuro o solo una costosissima, e magari pericolosa, moda? Per cercare di “togliersi qualche dubbio” **Ecoverso** ha organizzato a **Materia** una serie di incontri, il primo dei quali è stato dedicato proprio alle bufale che circolano su questi nuovi mezzi di locomozione.

La serata, aperta dalla giornalista di Varesenews **Stefania Radman**, è stata condotta da **Luca Dal Sillaro** di *Ecoverso*, che ha subito chiarito il senso dell’iniziativa, intitolata non a caso “*Bufale Elettriche*”: «La nostra associazione si occupa di auto elettriche e, nel creare gruppi d’acquisto, ci siamo imbattuti in tante – troppe – fake news: prima le leggevamo solo sui social, ora sono ovunque», ha sottolineato.

La serata ha affrontato le cinque principali fake news che circolano nel mondo dell’elettrico – **clima, batterie, energia, incendi** e le **alternative** come idrogeno, e-fuel e biofuel – grazie alla competenza di **Mario Grosso**, docente di economia ambientale al Politecnico di Milano, alla guida del comitato Tecnico Scientifico del Leap, **centro di ricerca** che opera nel settore **energetico-ambientale**.

«Sul fatto che il clima dipenda più dai combustibili fossili, credo non ci sia più niente da dubitare – ha esordito – Ci sono moltissimi grafici che mostrano l’andamento del cambiamento climatico e delle temperature: l’uso della CO₂ si impenna a partire dal 1850, quando è cominciato l’utilizzo diffuso dei

combustibili fossili. Il trasporto, in questo quadro, incide per circa il 15%. La gestione dei rifiuti, invece, pesa per il 3%», ha spiegato il professor Grosso.

Come ha chiarito anche **Dal Sillaro**, il settore dei trasporti non comprende solo le automobili, ma anche aerei e navi. All'interno di quel 15%, il trasporto stradale rappresenta il 12%, mentre quello aereo e navale il restante 4%. «Non dobbiamo concentrarci solo sulla quantità dei trasporti, che siano stradali o aerei: tutti i settori devono migliorare, perché tutti i settori inquinano», ha aggiunto ancora Grosso.

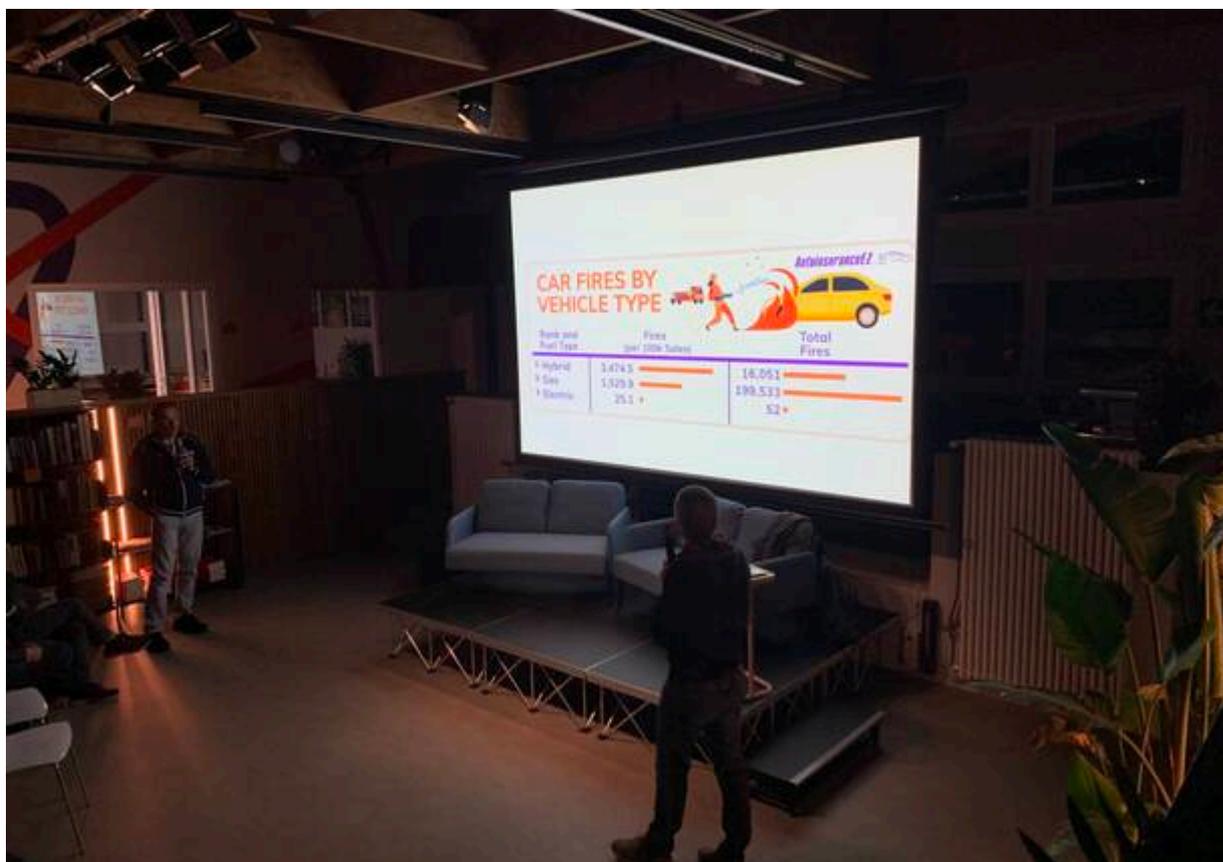
Uno dei modi più efficaci per migliorare, dati alla mano, è **passare all'elettrico**. La possibilità di ridurre l'impatto ambientale è molto alta, soprattutto nei Paesi dove l'energia elettrica viene prodotta da fonti rinnovabili: Svezia e Francia, ad esempio, ottengono **risparmi energetici altissimi**.

“**Eh ma smaltire le batterie elettriche è una delle cose più inquinanti che esista**“: ancora una volta Dal Sillaro riferisce la provocazione “da fake news”, e ancora una volta il professor Grosso ridimensiona il problema. «Innanzitutto, guardiamo l'auto da smaltire nella sua interezza: se l'auto elettrica ha la batteria da smaltire, l'auto a combustione ha un sacco di altri componenti – dalla marmitta catalitica al cambio, dai filtri alle pastiglie dei freni – che semplicemente nell'auto elettrica non esistono».

Inoltre: «le batterie delle nuove auto elettriche sono molto più gestibili di quelle al piombo delle vecchie auto a combustibile».

Un altro punto a favore: la **riutilizzabilità**. I componenti delle batterie possono essere impiegati per produrne di nuove. Una cartina mostrata da Grosso ha evidenziato come in Europa siano già decine le realtà operative pronte a “far rivivere” le vecchie batterie.

«Il vero paradosso? Questi impianti sono pronti a gestire un ingorgo di batterie da smaltire... ma le batterie attuali hanno una durata sorprendentemente lunga. Il risultato? Gli impianti non lavorano ancora a pieno regime».



Un altro dei grandi dubbi riguarda l'ipotesi di un successo “devastante” delle auto elettriche: se tutti le

usassimo, cosa succedrebbe? O, come ha provocatoriamente chiesto **Luca Dal Sillaro**: «Citando quanto accaduto in Spagna pochi giorni fa: se avessimo solo auto elettriche, ci sarebbe un blackout al giorno?».

In realtà, ha spiegato il docente del Politecnico, l'impatto non sarebbe affatto ingestibile: «Secondo alcuni studi, nel 2014, per alimentare 10 milioni di auto elettriche serviva un incremento del 5% nella produzione di energia elettrica. Nel 2018, per 34 milioni di veicoli, si stimava un aumento del 19%». Un incremento **non proporzionale** rispetto alla crescita dei veicoli.

«La verità – ha concluso – è che il nodo non è tanto la quantità di energia richiesta, quanto la **domanda di potenza**.

Paradossalmente, saremmo in difficoltà solo se tutti avessero un'auto elettrica e la ricaricassero contemporaneamente con colonnine ultraveloci. Su questo – che è comunque uno scenario improbabile – bisognerà eventualmente lavorare».

E la questione incendi? Quella viene risolta citando la frase del caposquadra dei vigili del fuoco di Venezia, Luca Puppa: «Con l'esperienza dei Vigili del Fuoco noi diciamo che l'auto elettrica è un'auto che protegge i passeggeri e li rende molto più raggiungibili. dai soccorritori e le batterie si incendiano soltanto per pochi motivi». E se non bastasse: «Uno degli indicatori più attendibili per valutare il rischio incendi è il **costo delle assicurazioni**: i calcoli delle compagnie sono sempre molto precisi. E il costo delle polizze per auto elettriche è spesso più basso».

Le cosiddette “**alternative**” – idrogeno, e-fuel, bifuel – sono state definite perlomeno **più complesse dal punto di vista logistico e distributivo**, se non addirittura **quasi impossibili da trovare**, come nel caso degli e-fuel.

Tutto bene quindi? Forse no, dal punto di vista del prezzo e della disponibilità sul mercato: ma a questo provvederà il tempo e le economie di scala, oppure l'arrivo in massa dei competitor cinesi, che hanno spinto la ricerca in quel senso arrivando a produrre auto dal rapporto qualità prezzo interessantissimo, contrariamente alle case automobilistiche europee non hanno fatto di tutto per rallentare il più possibile il mercato di queste auto. Con il risultato che marchi come Volkswagen, Audi, Mercedes rischiano di condannare se stessi, secondo le ipotesi dei due esperti dell'incontro, a una fine annunciata entro una decina d'anni.

Per chi volesse continuare ad approfondire l'argomento, a Materia sono in arrivo altri due momenti di grande interesse.

Il più intrigante e curioso è previsto per **sabato 10 maggio**: la **possibilità di provare un'auto elettrica** con il suo proprietario, in una “minigita” sul campo per scoprire la novità e fare domande a chi concretamente la usa. Per l'incontro **la prenotazione è necessaria**, a causa della disponibilità limitata.

Il secondo incontro invece è previsto per **martedì 13 maggio**: il titolo è “**Come funziona DAVVERO un'auto elettrica?**“. Anche per questo è possibile [prenotare il posto qui](#).

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it