

Auto elettriche, la verità su batterie, costi e incendi: “Gli italiani ultimi in Europa per colpa dei falsi miti”

Pubblicato: Mercoledì 5 Novembre 2025



Quando si parla di auto elettriche in Italia, i dubbi sono sempre gli stessi: la batteria dura davvero? E se prende fuoco? Ma quanto costa ricaricarla? Sono domande legittime, che nascono però spesso da informazioni incomplete o a volte francamente sbagliate che circolano un po' ovunque.

Per fare un po' di chiarezza abbiamo intervistato – nella puntata di mercoledì 5 novembre di “La Materia del Giorno” – **Luca Dal Sillaro**, co-fondatore di **Ecoverso**, un'associazione nata proprio in provincia di Varese che si occupa di promuovere la mobilità sostenibile organizzando gruppi d'acquisto per auto elettriche e ibride.

«Partiamo dalle basi: un'auto elettrica funziona esattamente come quella a cui siamo abituati, solo che al posto del motore a combustione ha un motore elettrico alimentato da una batteria» esordisce Dal Sillaro.

Semplice, quasi banale. La differenza fondamentale però sta proprio qui: «Mentre un'auto a combustione è legata necessariamente ai combustibili fossili che arrivano dal petrolio, la corrente che noi mettiamo in un'auto elettrica possiamo scegliere come viene prodotta – spiega Dal Sillaro – Può essere prodotta da fonti fossili, ma può anche provenire da fonti rinnovabili».

La questione batterie: tra riciclo e durata

Il primo mito da sfatare riguarda proprio le batterie. «La cosa fondamentale, che troppo pochi cittadini italiani ancora oggi sanno è che i minerali che sono all'interno della batteria possono essere già oggi recuperati fino al novanta per cento e riutilizzati per fare una batteria nuova, all'infinito». L'impatto ambientale dell'estrazione c'è, questo è innegabile, ma è concentrato all'inizio: «Il petrolio invece va estratto e bruciato ogni singolo giorno, disperdendolo in atmosfera».

Poi c'è la questione incendi, che fa sempre scalpore. «Il tema è che gli enti a cui rivolgere questa domanda, perché sono quelli economicamente più interessati all'argomento, sono le assicurazioni – spiega Dal Sillaro – Un'assicurazione americana ha pubblicato i dati statistici sui propri clienti e il risultato è netto: le auto elettriche si incendiano molto meno, ma molto meno, parliamo di migliaia di casi meno rispetto all'equivalente di diesel o benzina». Il problema, aggiunge: «ha quindi più a che fare con la disinformazione: quando prende fuoco un'auto a combustione nessuno lo considera una notizia, quando capita quella volta rarissima in cui prende fuoco un'auto elettrica, la notizia va su tutti i giornali».

Ma quanto durano davvero?

«I costruttori si stanno già sorprendendo del fatto che la durata delle batterie è molto più lunga di quello che si aspettavano» racconta Dal Sillaro. Inoltre le batterie delle auto elettriche sono progettate per durare non solo almeno dieci anni (secondo garanzia) a bordo dell'auto, ma anche dopo, come gruppi di continuità in ospedali e aziende. «Non è mica un caso che dal duemilasedici praticamente tutti i costruttori di auto mettono delle garanzie lunghissime di sette, otto, dieci anni sulle batterie: le mettono perché sanno che non dovranno utilizzarle».

Ma perché allora la batteria del cellulare dura molto meno? «La batteria di un cellulare ha una tecnologia molto più semplice di quella di un'auto elettrica – spiega Dal Sillaro – Quello che fa la più grossa differenza è il Battery Management System, una sorta di computer dedicato esclusivamente alla batteria, che sui cellulari non c'è perché non ci sarebbe lo spazio, sulle auto elettriche invece controlla le temperature, climatizza la batteria, evita i picchi e i sovraccarichi».

Se proprio si dovesse sostituire la batteria? «Rivolgendomi direttamente al costruttore costerebbe parecchie migliaia di euro fuori garanzia – ammette Dal Sillaro – ma come già esistono meccanici specializzati sulle batterie delle auto ibride, stanno nascendo meccanici specializzati sulle auto elettriche, multimarca, che non ti tolgono tutta la batteria. La smontano, verificano cella per cella quali sono le poche celle malfunzionanti e sostituiscono solo quelle: e i prezzi si abbassano a qualche centinaio di euro».



Luca Dal Sillaro intervistato da Stefania Radman

I “conti della spesa” quotidiana

Veniamo ai costi di gestione: «Se la ricarico da casa, fare cento chilometri con un’auto elettrica mi costa meno della metà di fare cento chilometri con un’auto di solo benzina – calcola Dal Sillaro – Se la ricarico dalle colonnine invece mi costa circa il 25% in meno rispetto ai cento chilometri fatti con l’auto a combustibile». A casa si paga circa trenta centesimi al kilowattora, dalle colonnine in abbonamento circa sessanta, mentre a consumo si arriva a ottanta per le ricariche più potenti in autostrada: «Ma è sempre meno dell’equivalente in carburante».

A questo si aggiungono altri vantaggi: «Il bollo in molte regioni non si paga, molte assicurazioni fanno delle tariffe più basse per gli automobilisti elettrici, in molte città come Milano non si pagano i parcheggi blu e si accede gratuitamente all’area C». E poi: «Se vado a fare la spesa presso certi supermercati, se vado a dormire presso certi hotel, se vado a cenare presso certi ristoranti, la ricarica è gratuita. Io non conosco hotel, ristoranti o strutture che mi fanno il pieno di benzina gratis» scherza.

La manutenzione? «Su un’auto a combustione dobbiamo cambiare periodicamente olio, filtri, cinghia, frizione. Su un’auto elettrica non c’è nulla da sostituire» dice Dal Sillaro, che tradisce però una certa insofferenza verso i costruttori: «Far pagare cento euro il tagliando di un’auto elettrica è tanto, anche se è molto meno di un tagliando di un’auto a benzina: perché in realtà non viene fatto niente. Un tecnico si limita ad attaccare un computer diagnostico, vede che è tutto ok e prende cento euro per rinnovarmi la garanzia: siamo al limite della truffa legalizzata». Tanto è vero, spiega, che Tesla è stato il primo costruttore a eliminare l’obbligo dei tagliandi periodici. «Anche le pastiglie e dischi dei freni non si consumano perché l’auto di solito frena prima con il motore elettrico».

Il falso problema del garage

Il discorso del garage è un altro falso problema. «Avere il garage è ovviamente la soluzione più comoda

e anche la più economica, non c'è dubbio – ammette Dal Sillaro – ma abbiamo centinaia di associati che hanno l'auto elettrica e non hanno il garage, vivono per esempio in città come Milano e la ricaricano in strada». Non serve farlo tutte le sere, dipende dall'uso: «C'è chi la carica una volta o due alla settimana».

In questi casi, invece di pagare a consumo, «Spesso gli associati “si fanno furbi” e vanno alla ricerca degli abbonamenti, delle convenzioni dove pagano una cifra fissa mensile che comprende un certo numero di kilowattora. Una formula che permette un prezzo totale molto conveniente, poco più di quello che pagherebbero a casa».

Per i viaggi lunghi, dal 2022 ogni quaranta-cinquanta chilometri in autostrada c'è un'area di servizio con colonnine super veloci: «Nella maggior parte dei casi ti avverte direttamente l'auto, o meglio il sistema di navigatore, che dice dove fermarsi e per quanti minuti: di solito dieci, quindici minuti sono più che sufficienti per ripartire – spiega Dal Sillaro – del resto non serve riempire la batteria, non serve fare il pieno come facevamo con le auto a combustione. Basta caricare quello che serve per arrivare a destinazione».

Chi può usarla davvero

«La media italiana di percorrenza è al di sotto dei trenta chilometri al giorno» ricorda Dal Sillaro: per chi fa pochi chilometri, quindi, bastano utilitarie con trecento chilometri di autonomia. Chi usa l'auto per gite o viaggi occasionali può scegliere modelli con autonomia tra i trecento e quattrocento chilometri. I professionisti che macinano molti chilometri hanno bisogno di autonomia maggiore e potenza di ricarica più alta, «E ci sono anche modelli che costano come una Golf benzina e che perfettamente rispondono a queste esigenze». Ma anche chi fa molti chilometri all'anno non ha difficoltà: Dal Sillaro racconta di due associati di Ecoverso che fanno cinquantamila chilometri all'anno in elettrico senza il minimo problema.

Certo, serve un minimo di consapevolezza. «L'auto elettrica non può essere un'auto per uno che non ne sa niente – avverte Dal Sillaro – Come quando abbiamo iniziato a guidare la nostra prima auto a combustione avevamo fatto scuola guida, allo stesso modo ci sono tante cose da sapere prima di salire a bordo di un'auto elettrica». Bisogna capire la capacità della batteria in kilowattora, la potenza di ricarica in corrente alternata e continua, l'autonomia reale.

Il vero ostacolo, oggi, è quindi l'informazione. Mentre in Norvegia dal 2025 nei concessionari si vendono solo auto elettriche, in Italia siamo fermi al quattro-cinque per cento di acquisti, ultimi in Europa: non per mancanza di tecnologia o infrastrutture, ma per una percezione distorta alimentata da luoghi comuni che spesso i dati smentiscono. «E troppo spesso sui giornali si trovano polemiche, più che vere informazioni» è l'ultima tirata di orecchie di Dal Sillaro.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it