Alla carica del

GHIACCIO

Là in mezzo al mar
La più lunga strada di ghiaccio presente in Estonia collega la terraferma con l'isola di Vormsi: sono 10,6 km che gettano nel panico qualsiasi Gps, visto che lì, di solito, c'è il mare

La repubblica baltica punta tutto sulle elettriche, con sconti fino al 50% e la nascita della prima rete pubblica di distributori al mondo: siamo andati a vedere come funziona il sistema alla guida di una Opel Ampera, tra ice road sul mare e prese di corrente nel mezzo del nulla

di **Gian Luca Pellegrini**

La signora che vigila, ermeticamente sigillata causa temperatura gelida dentro una roulotte risalente al Giurassico, sull'accesso della ice road, disegnata su quello che in altre stagioni è il Baltico, ci accoglie con la laconica sobrietà tipica dei funzionari di antica scuola sovietica. Ovvero, ci squadra dall'alto in basso, registra (letteralmente) la targa tedesca dell'Opel Ampera nonché (mentalmente) le fattezze tutt'altro che nordiche degli occupanti e, senza proferire verbo, ci indica i cartelli che istruiscono gli ignari su **come ci si comporta sulle strade di ghiaccio dell'Estonia, ricavate d'inverno sul mare o sui laghi**. In primo luogo, stare a 250 metri dalla macchina che precede. Poi, non ci si ferma per nessun motivo. Infine, o si viaggia a passo d'uomo (sotto i 25 km/h) o si sfreccia in stile Mille Laghi (fra i 40 e i 70 km/h), perché alle altre velocità si crea una risonanza che rischia d'incrinare la compattezza del fondo gelato. Facciamo per partire, nel silenzio tombale del motore elettrico, e la signora ci ferma per l'ultima indicazione, espressa con gestualità assai mediterranea: le cinture di sicurezza, via. Se il ghiaccio si rompe, e l'automobile s'inabissa, meglio essere preparati a schizzare fuori e risalire in superficie prima di congelarsi: gran sbracciare di mani per mimare, ridendo ma neppure tanto, la spiacevole possibilità. C'è di che essere allarmati, avendo di fronte dieci e passa chilometri di distesa ghiacciata e accanto una rompighiaccio che avanza lentamente nel mare. Sarà, il nostro, un timore infondato. Del resto, qui in Estonia l'esperienza è cosa di tutti i giorni: di ice road ce ne sono a decine e gl'incidenti sono di fatto rarissimi (di solito, c'entra l'alcol...).

Uno Stato alla spina

In realtà, noi non siamo venuti nel Grande Nord con il precipuo scopo di farci terrorizzare da una zelante guardia o di guidare nelle pur affascinanti bianche distese d'acqua solida. L'intenzione era di ➤

Doppia opzione
Le colonnine predisposte dall'ABB prevedono gli attacchi per entrambi i sistemi attualmente in commercio, in attesa che si arrivi all'auspicata standardizzazione delle prese

Incontri sottozero
In Estonia ci sono sei strade di ghiaccio (sempre che le condizioni del tempo ne consentano l'apertura): come si vede, anche i ciclisti possono utilizzarle...

sperimentare dal vivo il funzionamento della prima rete pubblica al mondo di ricarica per auto elettriche: la repubblica baltica, al fine di spingere il più possibile la diffusione di veicoli a basso impatto ambientale, ha appena completato la creazione di un network nazionale di distributori di corrente e, nel contempo, varato un programma d'incentivazione che, al momento, non ha pari altrove. **L'aiuto statale all'acquisto di un'elettrica, infatti, può raggiungere il 50% del prezzo di listino** (con un tetto massimo di 18.000 euro): per ora, le auto che possono usufruire degli incentivi sono la Mitsubishi I-Miev (la Casa giapponese è di fatto partner ufficiale degli estoni nell'iniziativa, tant'è che fornirà al Governo di Tallinn oltre 500 vetture destinate a usi pubblici), la Citroën C-Zero, la Nissan Leaf, la Peugeot iOn, la Toyota Prius plug-in e la "nostra" Ampera. La quale, tecnicamente parlando, non è un'elettrica pura, bensì una range extended: ma siccome, anche con la batteria scarica, il motore termico (un 1.400 a benzina) non è direttamente collegato alle ruote motrici, pure la cugina della Chevrolet Volt può accedere agli sconti governativi (ma in misura inferiore rispetto alle concorrenti senza compromessi).

L'uomo del miracolo
Toomas Hendrik Ilves è il presidente dell'Estonia, ritornata repubblica, dopo gli anni dell'Unione Sovietica, nel 1991. Superata la crisi del 2008-2009, l'economia di Tallinn ha ripreso vigore: dal 2011, l'Estonia ha come moneta l'euro

Fanno guerra alla Norvegia

Al di là dell'indubbio vantaggio economico (la Leaf, per esempio, viene a costare 21.990 euro, chiavi in mano), bisogna riconoscere che la mossa azzeccata è quella di aver messo in piedi un network disponibile per tutti e ovunque. Le stazioni di ricarica sono 165, distanti al massimo 60 km; un "pieno" costa tra i 2,5 e i 5 euro, ma c'è una flat rate di 30 euro mensili. L'intenzione di Toomas Hendrik Ilves, presidente dell'ambiziosa repubblica baltica, è quella di scalzare la Norvegia dal podio dello Stato più "elettrificato" al mondo, dopo aver reso l'Estonia all'avanguardia europea nel settore delle tecnologie (il wi-fi pubblico e gratuito, qui, è già realtà). E la decisione dimostra come una vera diffusione delle energie alternative applicate all'automobile può essere possibile soltanto se alle spalle c'è un appoggio pubblico, in tema d'infrastrutture come d'incentivi.

© Riproduzione riservata

IL PICCOLO STATO DEL NORD È LEADER NELL'INTERNET PUBBLICO. ORA PUNTA SULLA DIFFUSIONE DELLE ELETTRICHE