



Foto: Museo della comunicazione, Berna

Primo furgone elettrico per il trasporto Tribelhorn della Posta Svizzera, 1913.

# La Posta sotto

## 100 anni di veicoli elettrici al servizio

Con i nuovi francobolli Europa «Veicoli della Posta» la Posta Svizzera si presenta come un'azienda orientata al futuro e, al tempo stesso, celebra la sua storia aziendale ricca di innovazioni. Nel 2013 saranno trascorsi esattamente 100 anni da quando la Posta ha utilizzato il primo veicolo elettrico in Svizzera.



Primo motofurgone elettrico per il recapito Tribelhorn della Posta Svizzera nella stazione di Feldbach, prototipo, 1914.



Motofurgone elettrico per il recapito Tribelhorn, 1921/1936, 1941 a Berna.



Recapito di pacchi con furgone elettrico SIG, 1949.

Per la Posta Svizzera la motorizzazione del trasporto postale ha avuto inizio nel 1904 con due autocarri impiegati per trasportare invii postali per l'allora direzione di circondario postale di Zurigo. All'epoca si utilizzavano i motori a benzina. L'era dei veicoli elettrici destinati al servizio postale è cominciata quasi dieci anni più tardi.

Nel 1913, il servizio di recapito fu munito di automezzi elettrici dell'azienda Tribelhorn; tra questi un furgone a quattro ruote a trazione elettrica, ideale per la distribuzione dei pacchi. Solo un anno più tardi è stata avviata una sperimentazione con motofurgoni più piccoli e maneggevoli fabbricati dallo stesso costruttore. Tuttavia trascorsero ancora alcuni anni, fino al 1919, prima che la casa zurighese potesse iniziare a fornire 30 motofurgoni per il servizio di recapito e di levata della corrispondenza in città.

**Impegno totale nella trazione elettrica**  
Sino alla fine degli anni Venti del secolo scorso per il servizio di recapito motoriz-

zato la Posta si è affidata interamente alla trazione elettrica. In seguito i furgoni del servizio espresso hanno lasciato il posto ai più potenti motori a benzina, mentre nel recapito delle lettere i motofurgoni elettrici hanno retto fino agli anni Cinquanta. A partire dagli anni Quaranta si è passati alla trazione elettrica anche per il recapito dei pacchi. A metà degli anni Cinquanta i mezzi in circolazione erano 200 e dieci anni più tardi il numero era ancora diminuito. Nel 1984 è stato dismesso l'ultimo furgone elettrico utilizzato per il recapito. La trazione elettrica ha tenuto un po' più a lungo per i furgoni impiegati per il servizio di recapito e trasbordo.

I mezzi elettrici non erano destinati solo al recapito: per il trasbordo ferroviario ci si affidava, ad esempio, a piccoli trattori elettrici da banchina, il cui prototipo fu realizzato nel 1920. Nel 1924 si iniziarono a impiegare regolarmente veicoli della ditta «Elektrische Fahrzeuge AG» (EFAG), che nel servizio di traino e rimorchio presentavano chiari vantaggi, non solo per

l'assenza pressoché totale di emissioni, ma anche perché il peso della batteria non costituiva più un problema. Proprio questi mezzi documentano una tradizione mutevole, ma fino a oggi coronata da successi, nel settore della costruzione di veicoli elettrici in Svizzera.

#### **Una tradizione tecnologica dalle prospettive future**

I veicoli elettrici sono parte integrante dell'esercizio postale da ormai un secolo e rappresentano quindi una tradizione tecnologica destinata ad avere futuro. All'inizio del 2009 la Posta Svizzera ha acquistato 250 scooter elettrici dell'azienda italiana Oxygen da utilizzare per il recapito e, contemporaneamente, ha testato i motofurgoni del produttore elvetico Kyburz. Grazie alle esperienze positive raccolte, da allora gli scooter a benzina sono stati regolarmente sostituiti da veicoli elettrici a due e tre ruote e, dal 2011, la Posta ha sospeso l'acquisto di ciclomotori a benzina. A dicembre 2012 il parco scooter e veicoli elettrici era composto da circa 4000 unità, pari cioè a più della metà dei 7500 mezzi utilizzati complessivamente per i servizi postali.

Nel 2016 l'intera flotta di scooter della Posta dovrebbe essere costituita da veicoli elettrici, quasi completamente privi di emissioni ed estremamente silenziosi, ideali quindi per essere impiegati nel recapito della corrispondenza. Grazie all'ampio volume di carico e alla sicurezza di guida elevata, il motofurgone DXP nato dalla collaborazione tra Kyburz e la Posta è particolarmente adatto per trasportare grandi volumi di invii e rendere più sicura la guida in montagna. DXP porta avanti la tradizione elvetica di costruzione di veicoli elettrici, e non solo per i veicoli a due ruote e motofurgoni. Anche nel settore delle quattro ruote si sta dando una decisa accelerata e dal 2011 è in corso una sperimentazione pluriennale con furgoni elettrici. Nel 2012 se ne sono aggiunti altri dieci. È quasi il caso di dire che la Posta è sotto carica!

Gabriel Ehrbar

[www.mfk.ch](http://www.mfk.ch)  
[www.kyburz-dxp.ch](http://www.kyburz-dxp.ch)

# carica

## della Posta Svizzera



Maggiore comfort di guida e grande volume di carico: addetta al recapito della Posta Svizzera a bordo del motofurgone elettrico Kyburz DXP, 2011.





### Motofurgone per il recapito Tribelhorn

Questi motofurgoni elettrici venivano utilizzati nel servizio di recapito e per il recapito espresso. Veicoli di questo tipo erano impiegati in varie città svizzere dal 1920 al 1950.

**Costruttore:** Tribelhorn AG, Zurigo-Altstetten

**Tipo di veicolo:** motofurgone elettrico con scomparto bagagli

**Anno di costruzione:** modello del 1921

**Peso:** 1050 kg

**Peso totale:** 1325 kg

**Potenza:** 4,4 kW (6 CV)

**Velocità:** max. 25–27 km/h

**Autonomia max.:** 60 km

**Tipo di batteria:** piombo-rame 45 V / 195 Ah

**Capacità di trazione:** uso rimorchio non previsto

### Motofurgone elettrico Kyburz DXP

I motofurgoni elettrici vengono impiegati nel servizio di recapito. Questi mezzi presentano una maggiore efficienza grazie all'ampio volume di carico e alla presenza di un freno di stazionamento automatico.

**Costruttore:** Kyburz AG, Freienstein

**Tipo di veicolo:** motofurgone elettrico

**Anno di costruzione:** modello del 2012

**Peso:** 217 kg

**Peso totale:** 420 kg

**Potenza:** 2,4 Kw (3,3 CV)

**Velocità:** max. 45 km/h

**Autonomia:** 30–100 km, fino a 25 km nel recapito

**Tipo di batteria:** perossido di litio 24 V / 100 Ah o 160 Ah

**Capacità di trazione:** 200 kg

Francobolli speciali

## Europa – Veicoli della Posta

#### Vendita

Filatelia: dal 30.4.2013 fino al 30.6.2014,  
fino ad esaurimento delle scorte  
Uffici postali: dal 7.5.2013, fino ad esaurimento  
delle scorte

#### Validità

illimitata dal 7.5.2013

#### Stampa

offset, 4 colori; Gutenberg AG, Schaan,  
Liechtenstein

#### Formati

Segni di valore: 40x32,5 mm  
Foglio: 190x160 mm (4 strisce da 4 francobolli)  
2 motivi in un foglio

#### Carta

carta da francobolli bianca, con sbiancante  
ottico, gommatura opaca, 110 gm<sup>2</sup>

#### Dentellatura

13¼

#### Progettista

Peter Hummel, Basilea



Motivo su  
busta primo giorno



Annullo giorno  
di emissione

# A tutto gas



La Posta ha puntato sempre molto sulla mobilità sostenibile. In passato come oggi. E intende portare avanti quest'impegno anche in futuro. Per questo ha deciso di investire sempre di più sulla trazione elettrica e ibrida. L'obiettivo è chiaro: il gigante giallo vuole promuovere una circolazione di merci e persone rispettosa dell'ambiente.

Per il recapito la Posta si affida interamente alla trazione elettrica e, con ben 4000 scooter e motofurgoni di questo tipo, vanta il parco veicoli elettrici più grande d'Europa. Entro il 2016 tutti i ciclomotori della Posta funzioneranno a energia elettrica, il che andrà a tutto vantaggio dell'ambiente. Questi mezzi, azionati da batterie agli ioni di litio, non producono gas di scarico né emissioni acustiche. La corrente necessaria per il loro funzionamento viene prodotta integralmente da energie rinnovabili certificate «naturemade star».

Già oggi gli scooter elettrici consentono di risparmiare quasi 3000 tonnellate di CO<sub>2</sub> all'anno. Dal 2012 è in corso inoltre una sperimentazione con dodici furgoni elettrici.

Per il recapito dei pacchi vengono utilizzati attualmente 156 furgoni a gas; si tratta di veicoli alimentati al 100% da biogas che consentono di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> della Posta di altre 700 tonnellate l'anno. Infine, i conducenti di autopostali, furgoni e autocarri seguono dei corsi di guida ecologica Eco-Drive.

**Circolano senza emissioni acustiche: gli scooter elettrici della Posta Svizzera. Addetto al recapito della Posta Svizzera a bordo dello scooter elettrico Oxygen, 2011.**

Tutte queste misure fanno parte dell'attuale strategia di sostenibilità della Posta. Il gruppo si è infatti impegnato ad abbattere le proprie emissioni annue di CO<sub>2</sub> di 15'000 tonnellate entro la fine del 2013.



## Cartoline maximum e cartoline postali illustrate «Veicoli postali di ieri e di oggi»

Due cartoline maximum, formato A6, con le foto originali dei motofurgoni. Queste foto sono state prese a modello per la realizzazione dei francobolli speciali. La prima cartolina raffigura il veicolo di servizio Tribelhorn P140 del 1941 davanti all'allora sede postale di Berna. La seconda cartolina ritrae il nuovo motofurgone elettrico Kyburz DXP della Posta Svizzera, in uso dal 2010. Entrambi gli interi postali sono comprensivi del francobollo speciale corrispondente. Entrambi i motivi sono disponibili anche separatamente come cartoline postali illustrate (offerta a pag. 32).