

La flotta elettrica per la consegna postale in centro città

Reti di trasporto:

- Rete gomma veloce – veicoli leggeri per piccole e medie distanze
- Rete gomma lenta – veicoli pesanti per lunghe tratte
- Rete aerea – integrata con la rete gomma lenta
- Ultimo miglio – portalettere

Veicoli:

- 17.000 furgoni, dei quali 1.800 a metano
- 21.000 motocicli
- 1.000 quadricicli elettrici



Consumi 2012:

- 30 milioni di litri carburante (gasolio e benzina)
- 1,4 milioni di kg metano

Emissioni 2012:

- 76.000 tonnellate CO₂



Esperienza di poste con veicoli elettrici

A partire dall'anno 1996:

- 13 mezzi tre ruote elettrici – Risciò
- 23 Piaggio Porter Elettrici – in vari capoluoghi
- 15 furgoni elettrici di vari allestitori



Anno 2007



Anno 2011



Il Free Duck coniuga:

- sostenibilità ambientale
- sostenibilità sociale
- sostenibilità economica



Posteitaliane

Attualmente Poste impiega più di 1.000 quadricicli elettrici per attività di recapito in 123 località italiane:

- 19 capoluoghi di regione
- 68 capoluoghi di provincia
- 36 altri comuni

gran parte dei quali aderenti al Patto dei sindaci.



Il naturale impiego dei quadricicli sviluppati con il Progetto Green Post è all'interno delle ZTL.

Firenze

prendendo spunto da varie ordinanze comunali che introducono importanti limitazioni alla circolazione dei mezzi a propulsione tradizionale nella ZTL, abbiamo reso eco-compatibili sia il recapito che le attività di micrologistica postale

La città è servita da 5 uffici di recapito che impiegano;

- 40 furgoncini
- 230 motocicli
- 40 free duck

All'interno della ZTL operano:

- 4 furgoncini metano
- 33 free duck

Roma

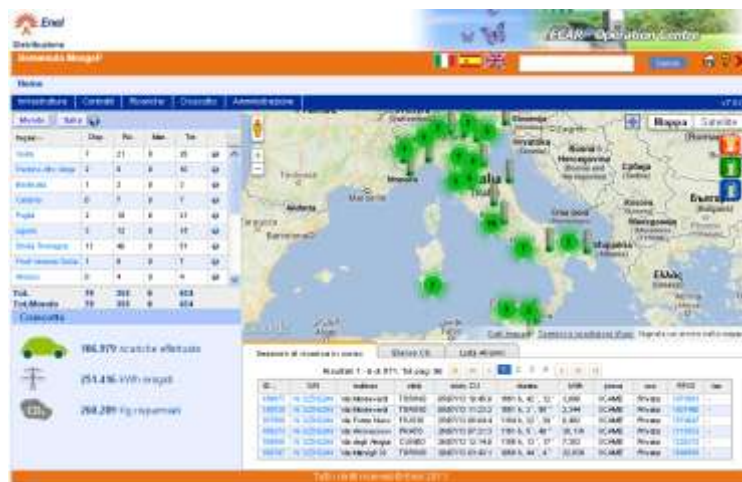
La città è servita da 22 uffici di recapito che impiegano:

- 270 furgoncini
- 870 motocicli
- 111 Free Duck



Infrastruttura di ricarica

Poste sta sperimentando con ENEL un sistema di supervisione delle attività di ricarica svolte attraverso la propria rete di colonnine “intelligenti”, ovvero collegate ad un centro di gestione remoto.



Con l'utilizzo di tale sistema è possibile monitorare i consumi di energia elettrica, tenendo sotto controllo le singole ricariche e intervenendo immediatamente per la risoluzione delle possibili problematiche.

Lo sviluppo di tale sistema porterà a disporre di uno strumento che consentirà di controllare da remoto tutti i veicoli elettrici.

Sviluppi futuri dei veicoli

Il mercato postale sta cambiando.

Diventa sempre più pesante all'interno del mix di prodotto l'importanza dei pacchetti postali.

Tale sviluppo richiede una evoluzione della rete dell'ultimo miglio.


Poste Italiane sta quindi ponendo particolare attenzione, per il futuro su veicoli elettrici di tipologia quadriciclo pesante, sviluppati tenendo conto delle esigenze postali.



Per la rete di base e di bacino, sono inoltre sotto esame i nuovi veicoli elettrici per il trasporto merci che si affacciano, seppur timidamente, sul mercato.



- costi di acquisto dei mezzi elettrici;
- complessità e costi connessi alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica;
- mancanza di parcheggi dedicati all'interno dei centri storici;
- gestione del ciclo di vita delle batterie;
- mercato dei veicoli commerciali elettrici che non ha ancora trovato le formule appropriate di proposizione;
- Paradossalmente anche la silenziosità dei veicoli elettrici è oggetto di problemi in zone cittadine con tanti pedoni



The screenshot shows the NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) website. The main heading is "Minimum Sound Requirements for Hybrid and Electric Vehicles". Below the heading, there is a section titled "Sample Sounds and How They Relate to the Proposed Rulemaking" with a sub-heading "These sounds files are examples of sounds that could be proposed for use as alerting sounds. Some of these sounds would meet the proposed specifications; some would not. With the exception of the first three sounds, all sounds are based on an ICE vehicle sound. Other sounds that are not based on ICE vehicle sounds could also be proposed. It is..."



Conclusioni

Il caso Firenze dimostra che è possibile un modello di distribuzione a basso impatto ambientale in area cittadina. Ci sono ancora molte tematiche su cui non si è giunti ad una soluzione ottimale per l'uso "industriale" del veicolo elettrico.

Siamo convinti che con la forte collaborazione tra Aziende produttrici di veicoli, distributrici di energia, utilizzatrici di flotte importanti ed Enti Locali si possano trovare le soluzioni idonee a superare gli ostacoli che ancora frenano lo sviluppo di soluzioni di mobilità di persone e merci a basso impatto ambientale

