IL MOTOCICLO ELETTRICO ”DUCK”: LA SVOLTA GREEN DELLA MOBILITA’ AL VIA DALL’ABRUZZO

10 Giugno 2017



ATESSA – Fu un abruzzese, Corradino D’Ascanio, a inventare nell’immediato dopoguerra la Vespa, motociclo a basso costo, in pratica accessibile a tutti, che fu protagonista della ricostruzione sociale ed economica di un Paese devastato. Ora potrebbe essere un toscano, l’ingegnere Mario Lorenzi, ma che vive e intraprende da decenni in Abruzzo, nel polo dell’automotive della Val di Sangro, a segnare il futuro della mobilità urbana, nella rivoluzione green e tecnologica.

Tutto grazie a “Duck”, un motociclo elettrico a tre ruote, che prende il nome dal suo aspetto che ricorda quello di un’anatra, e che ha l’ambizione di diventare il mezzo di trasporto ideale per muoversi in città, senza inquinare e fare rumore e con costi neanche paragonabili ai mezzi alimentati da idrocarburi, ovvero appena 1 euro per 50 chilometri percorsi.

Una storia imprenditoriale ancora in corso di scrittura, ma che già merita di essere raccontata, perché esemplifica l’importanza dell’innovazione e della sinergia, concetti spesso usurati dall’abuso di citazioni, ma che se correttamente intesi e soprattutto praticati, sono necessari per restare competitivi nel mercato globale, per creare lavoro e ricchezza.

Lorenzi, ingegnere elettromeccanico, laureato alla Sapienza di Roma con una tesi incentrata proprio sulla tecnologia di un veicolo elettrico a tre ruote, è arrivato in Abruzzo nel 1975, e dieci anni dopo ha fondato la Taumat ad Atessa (Chieti), specializzata nelle lavorazioni meccaniche di precisione per asportazione di truciolo conto terzi, con un portafoglio clienti non solo nel polo dell’automotive della Val di Sangro, ma in tutto il mondo e tra cui spiccano colossi come Honda, Mitsubishi, Yanmar, Hoerbiger, Magna, Denso, Pierburg, Sevel e Honeywell.

Anche se l’azienda è solida e dà lavoro a circa 20 addetti, non bisogna però mai fermarsi e adagiarsi sugli allori, perché l’innovazione, correttamente intesa, o è permanente o non lo è. Bisogna sempre immaginare nuovi scenari e nuovi prodotti, oltre che perfezionare, giorno dopo giorno, i processi produttivi in essere.

“Dalla Vespa dell’abruzzese D’Ascanio come testimonianza di genialità, – spiega Lorenzi ad *AbruzzoWeb* – derivò, nel 1948, l’Ape della Piaggio, il mezzo di trasporto che ha fatto lavorare l’Italia dagli anni ’50, contribuendo al miracolo economico italiano, per la sua economicità, affidabilità e resistenza, tutt’oggi costruita su licenza in India”.

“Il prototipo Duck oggi allo studio, punta a renderne possibile la produzione per un prezzo di vendita inferiore ai 5 mila euro, con circa 80 chilometri di autonomia, capace di trasportare un peso fino a 250 chili, rendendo Duck, – sottolinea l’ingegnere – come fu per l’Ape, il mezzo adatto anche per il trasporto merci, per le piccole consegne in città, come quelle della posta o di pacchi, delle pizze, di farmaci, eccetera e anche negli spazi di grandi stabilimenti aziendali”.

Il progetto prevede di impiegare gran parte di una ciclistica di qualità, magari anche fuori produzione, abbinata alla motorizzazione elettrica di nuova concezione, mantenendo design e funzionalità apprezzabili. La batteria elettrica potrà essere ricaricata attaccando la spina nella presa della corrente di casa, nel minor tempo possibile, ma questo dipenderà dal progresso costante della tecnologia delle batterie.

Il progetto Duck è stato presentato dalla Taumat sul bando Pon Imprese e Competitività – Horinzon 2020 gestito dal ministero dell’Economia, in partnership con altre due realtà importanti del territorio, ovvero la Tmc di Vasto (Chieti), rappresentata da Gabriele Tumini, e la Tecniche di Assemblaggio di Casoli (Chieti), rappresentata da Mariano Cocco.

Il progetto, per un valore di poco più di 800 mila euro, è stato recentemente approvato e prevede l’ulteriore sviluppo del veicolo nei prossimi due anni, attraverso attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, per realizzare un prototipo definitivo pronto per l’omologazione e la successiva messa in produzione.

L’obiettivo è quello di raddoppiare l’autonomia del veicolo e migliorarne ulteriormente la manovrabilità e la stabilità, per renderlo sicuro ed affidabile in tutte le condizioni di guida.

“Il mezzo che abbiamo concepito – spiega l’imprenditore – può curvare flettendosi in modo fluido e sicuro, a differenza della vecchia Ape. È un mezzo ideale per la città, omologato come ciclomotore a 45 chilometri orari, la media della velocità stradale metropolitana”.

“Visto che basta un euro per percorrere 50 chilometri, – evidenzia inoltre Lorenzi – sarà un prodotto altamente competitivo. Il prossimo passo sarà quello di realizzare i primi prototipi da testare in ambiente urbano, per poter valutare eventuali problemi e possibili migliorie”.

Uno dei nodi da risolvere è però quello dell’alimentazione elettrica: in Italia ci sono pochissime colonnine dedicate, anche perché sono ancora pochissime le auto elettriche in circolazione. In Abruzzo, poi, si contano forse sulle dita di una mano.

Per capire come funziona l’economia globale, il futuro di Duck si gioca dunque, non tanto nella Val di Sangro, ma dall’altra parte dell’oceano, dove la Tesla, il colosso americano dell’auto elettrica, ha investito assieme alla Panasonic, la bellezza di 5,4 miliardi di dollari per realizzare Gigafactory, un immenso stabilimento e centro di ricerche nel deserto nel Nevada, con l’obiettivo di ridurre i costi e aumentare le prestazioni, in particolare il tempo di ricarica, delle batterie da montare sulle sue automobili.

“Ci sono Paesi che sono molto più avanti sul fronte della trazione elettrica – spiega a tal proposito l’ingegnere – In Norvegia ad esempio hanno raggiunto già il 20 per cento delle auto di nuova immatricolazione. In Italia non è così. Il nostro Duck però intanto potrà diffondersi anche senza una rete di distribuzione. Potrà essere alimentato direttamente nella corrente domestica. E molto dipenderà dalla ricerca applicata alla tecnologia delle batterie al litio”.

“Fino a poco tempo fa – prosegue ancora Lorenzi – per completare una ricarica ci volevano dalle 6 alle 8 ore, ora già si è vicini a sistemi che hanno bisogno di meno di 2 ore, e sono molto fiducioso dei passi da gigante che potranno a breve essere fatti”.

Sempre a proposito di alimentazione, spiega però Lorenzi, “si possono già aprire scenari estremamente interessanti, concependo Duck all’interno del sistema del fotovoltaico. Mi spiego con un esempio concreto: la nostra azienda di Atessa è alimentata da pannelli fotovoltaici. Io immagino un nostro dipendete che viene al lavoro con un Duck, parcheggia e lo attacca all’alimentazione. Al termine del turno, dopo otto ore, il suo mezzo di trasporto sarà completamente carico, senza costi e inutili perdite di tempo”.

In attesa dello sviluppo tecnologico che farà da volano all’intero settore della trazione elettrica, Lorenzi sta già predisponendo le sinergie che saranno necessarie per avviare la produzione.

“Ci siamo dati due anni per portare Duck allo stadio di omologazione. Stiamo discutendo con la Honda, che opera nel polo automotive di Atessa, e di cui siamo ultratrentennali fornitori di componenti meccaniche, affinchè possa fornirci a sua volta il telaio adatto al nostro mezzo. Si potrà poi parlare di un nuovo stabilimento dedicato, che realizzerà ci auguriamo, migliaia e migliaia di Duck. E le ricadute occupazionali in Abruzzo potranno essere davvero importanti”.

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli