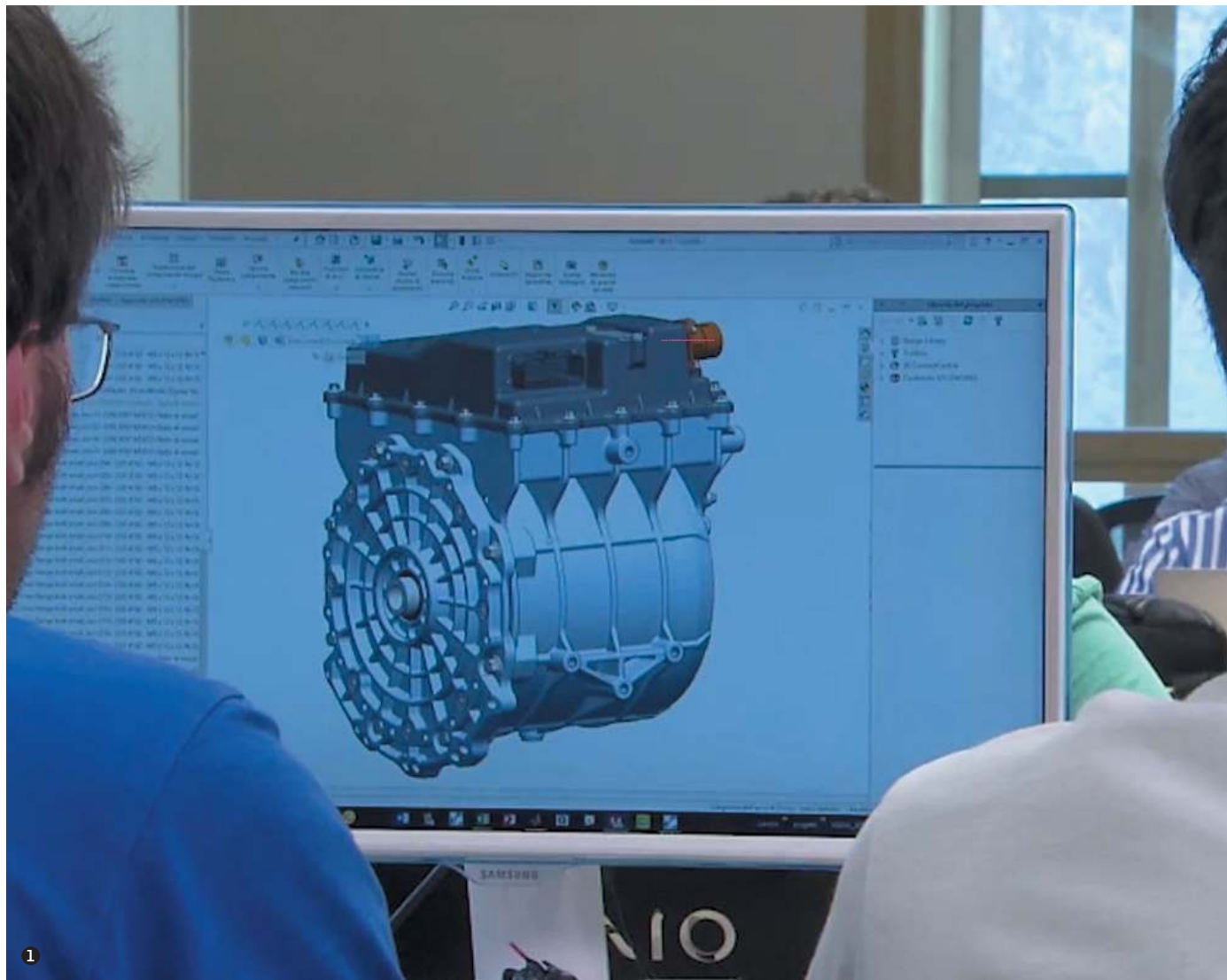


# ECONOMIA



1. La progettazione di un motore elettrico nella Mavel di Pont-Saint-Martin. 2. Un'addetta dell'azienda al lavoro  
3. L'ingegnere Davide Bettoni, il manager valdostano alla guida della società che punta sui motori elettrici e a idrogeno



La Mavel

## Elettricità e idrogeno Il futuro dei motori “verdi” si sviluppa a Pont-St-Martin

IL CASO

ENRICO MARTINET  
PONT-SAINT-MARTIN

**E**lettricità e idrogeno. L'azienda nata in ossequio alla vertigine della velocità ha queste energie a guidarla, l'una fin dalla sua nascita, l'altra, già sperimentata, è all'orizzonte. Grandi investimenti, il mercato europeo e quello cinese. Il suo nome è Mavel, la sede è a Pont-Saint-Martin. Produce motori elettrici e elettronica di controllo per convertitori di corrente continua in alternata. Pare di essere in un film fra realtà e fantasia, a partire da quel nome, Mavel: sta per macchine veloci e ha in sé il richiamo all'Ottocento, il secolo dell'industrializzazione, dei primi motori. E la sede, a Pont-St-Martin, appena al di sotto delle ultime curve della strada che s'infiltra nella vallata del Lys richiama altre immagini: è una grande costruzione tutta in pietra, di architettura così sobria da sembrare buia. Pare uscita da un film, un novecentesco castello d'armi come la fortezza di Hohenwerfen di «Dove osano le aquile» o quella de «I cannoni di Navaro-

**120**  
Il numero di dipendenti della Mavel di cui 53 in Italia e 67 in Inghilterra e Cina

**150**  
I milioni di euro del piano investimenti programmato nei prossimi 5 anni

ne». In realtà era una grande centrale di trasformazione: energia elettrica prima, energia elettrica ora.

E lì l'ingegner Davide Bettoni ha inseguito la sua idea elettrica per cercare la velocità, l'efficienza in tutto, dal suono delle casse di uno straordinario giradischi al motore da piazzare in sommergibili o auto. Elettricità, certo, ma senza perdere di vista l'energia del prossimo futuro, l'idrogeno. Già nel 2007 aveva costruito un aereo con motore a idrogeno e volato per un'ora. «Ne ripar-

liamo intorno al 2030 per le auto – dice l'ingegnere – e dieci anni dopo per gli aerei. Ma così sarà. Adesso è il tempo dei motori elettrici e della ricerca per preparare il futuro». Quello della Mavel, diventata società per azioni, è declinato con la Cina. Là c'è il mercato e là gli investitori. Bettoni: «Avevamo partner francesi, ma avevano limiti di investimenti per problemi di concorrenza interna, allora abbiamo inglobato la loro parte e abbiamo trovato in Cina, dove eravamo già presenti, gli investitori interessati a spingere sul mercato dell'elettrico. In cinque anni il piano di investimenti è di 150 milioni».

La Mavel ha 120 dipendenti, 53 in Italia e gli altri fra Inghilterra e Cina (Pechino). La produzione è divisa tra Italia e Cina; in Inghilterra c'è un centro di sviluppo dei prodotti e testing; la ricerca resta in Italia, a Pont-St-Martin. Il fatturato oscilla fra gli 8 e i 9 milioni. Il mercato dei motori elettrici «è in forte crescita e ora siamo a un punto di svolta», spiega l'imprenditore valdostano. Aggiunge: «Non è il momento di grandi volumi produttivi ma di forte cambiamento. Oggi raccogliamo or-

**9**  
Milioni di euro il fatturato annuo della società della Bassa Valle

**42**  
Il numero di brevetti in possesso della Mavel per la costruzione di motori elettrici

dini per un fatturato che si realizzerà fra due o tre anni. E quindi gli investimenti che vengono fatti sono per far crescere l'azienda di valore. L'esempio più evidente è quello della Tesla che ha una produzione di auto imparagonabile rispetto a Volkswagen, dalle 600 alle 700 mila auto rispetto ai 20 milioni del gruppo tedesco, ma ha un valore azionario maggiore». Anche la Mavel pensa a essere quotata in Borsa. «Un traguardo – dice Bettoni – che dovremmo tagliare nel 2025».

L'ultima commessa riguar-

da auto di lusso inglesi (per questioni contrattuali non si può ancora farne il nome), poi contatti con un'azienda di auto dell'Emilia Romagna, oltre al contratto in esclusiva con la Energica di Bologna che fa mille moto l'anno per il circuito del mondiale di MotoE, con motore elettrico. E tutte le moto del circuito montano motori Mavel con potenza di 250 cavalli. «Il domani – sostiene Bettoni – è elettrico e devi spendere oggi per essere pronto. Investire in ricerca e in elementi di produzione. Noi lo facciamo e abbiamo 42 brevetti per costruire motori. La sfida è produrre a più basso costo e per farlo occorre tecnologia per ridurre la materia prima come il rame che in questi tempi ha raddoppiato il suo prezzo al chilogrammo».

C'è un altro aspetto, secondo la Mavel, di grande importanza, l'efficienza. L'imprenditore di Pont: «Nell'auto tradizionale il costo è nel contenuto del serbatoio, in quella elettrica è nella batteria, quindi bisogna fare motori che la utilizzino al meglio con dimensioni contenute e molto efficaci. In questo modo si riduce anche la batteria». Nel 2023 la Mavel metterà sul mercato un motore che pesa 20 chilogrammi e sviluppa 200 cavalli. «Sia per auto ibride sia per fare un asse di motore con un altro sviluppando così 400 cavalli», aggiunge l'ingegnere. Acquistare valore per la Mavel è un obbligo legato all'orizzonte di mercato: «La transizione verso motori a più basso impatto ambientale è inevitabile. E' un fatto. E costruisci valore come imprenditore proprio sul cambio di prospettiva. Oggi non si rincorre fatturato ma tecnologia». —

CHI È

**L'ingegnere che insegue l'energia pulita**

Il mito della velocità attraverso l'elettricità, l'energia invisibile, ha da sempre affascinato Davide Bettoni che ha pensato, da ingegnere, di dedicarsi ai motori «puliti». E quando ha pensato al marchio di una possibile azienda ha pensato a quel mito e si è avventurato in una parola, Mavel, che significa macchine veloci e sembra uscita dal passato. Dice: «La prima auto era elettrica ed era alimentata da batterie al piombo». E cita «La Jamais Contente», l'auto dalla forma di missile che fu la prima nel 1899 a superare i cento chilometri all'ora. Alla guida c'era il suo inventore, il belga Camille Jenatzy. Fu lui a sfidare sul rettilineo di Achères (Ile de France) il conte Gaston de Chasseloup-Laubat che con la «Jeautaud Duc» di 37 cavalli raggiunse una velocità ritenuta pazzesca quanto pericolosa: 63,158 chilometri l'ora. Il siluro «mai contento» di Jenatzy c'è ancora: è nel Musée national de la voiture e du tourisme di Compiègne, città del Nord della Francia, famosa per un treno, anzi, per un vagone in cui furono firmati due armistizi tra Francia e Germania. Nel 1918 e nel 1940. E.MAR —