Economia e politica internazionale
Auto europea da rilanciare

POLITICA INDUSTRIALE DELL'AUTO Il presidente della Renault, l'italiano Luca De Meo (foto), ripete spesso la convinzione che una casa automobilistica debba essere prima di tutto forte a casa propria. Il manager, che è anche presidente ACEA, auspica la nascita di una vera politica industriale dell'auto a livello Ue. In 20 anni il settore in Italia ha perso il 14% della forza lavoro

Reportage. Automotive. Nelle Fiandre francesi, la casa automobilistica vuole fare di una antica area industriale il più competitivo distretto di produzione di auto elettriche in Europa, capace di vincere la concorrenza cinese e americana

Viaggio nell'ElectriCity di Renault, dove rinasce una zona industriale

RENAULT GROUP

Visione. Una fase del controllo qualità nella catena di montaggio dello stabilimento di Maubeuge

Beda Romano
Dal nostro inviato
DOUAI (HAUTS-DE-FRANCE)

Le voci che si rincorrono sui mercati di una possibile fusione con il concorrente Stellantis sono accolte con una alzata di spalle, o quasi. Qui a Douai, nelle Fiandre francesi, i dirigenti e gli operai di Renault hanno lo sguardo tutto rivolto altrove. La casa automobilistica francese vuole fare di una antica zona industriale il più competitivo distretto di produzione di auto elettriche in Europa, capace di vincere la concorrenza cinese e americana lungo l'intera catena di valore, inclusa la fabbricazione della batteria.

Più di altre aziende Renault ha fatto la scommessa dell'auto elettrica. Dal novembre scorso, ha creato una nuova divisione, Ampere, concentrando la produzione in questo spicchio del Nord della Francia, incuneato tra la frontiera belga e la Manica. La casa automobilistica è presente fin dagli anni '70 quando lo Stato decise di rilanciare una regione in crisi dopo la progressiva chiusura delle miniere di carbone. Nasce quindi ElectriCity, un polo industriale che ruota attorno a tre stabilimenti: Douai, Maubeuge, e Ruitz.

Spiega Josep Maria Recasens, chief strategy officer di Renault: «Ampere conta 11mila dipendenti, di cui il 35% sono ingegneri, e metà di questi, ingegneri programmatori (...). L'80% dei nostri fornitori è situato nell'arco di 300 chilometri. I tempi di produzione di un'auto scenderanno a 10 ore. L'obiettivo è di ridurre i costi di logistica, e naturalmente quelli di produzione, per portarli allo stesso livello di quelli dell'Europa dell'Est. ElectriCity è un ecosistema unico in Europa, tanto più che siamo capaci di controllare l'intera catena produttiva».

> PARTECIPAZIONE
> **«I dipendenti sono corresponsabili della performance. Ognuno ha la possibilità di proporre e testare nuove idee»**

La sfida della batteria

L'ambizione di Renault, guidata dall'italiano Luca De Meo, si tocca con mano. L'obiettivo è di continuare a produrre in Europa, salvaguardando per quanto possibile l'occupazione e soprattutto creando nuovo know-how, tecnologicamente sempre all'avanguardia. Nel dettaglio, la suddivisione del lavoro tra gli stabilimenti prevede che a Douai vengano prodotti solo modelli elettrici, mentre a Maubeuge la produzione è doppia, auto a motore elettrico e termico. Il sito di Ruitz è dedicato alla componentistica (un quarto impianto, a Cléon, più a Sud, produce solo motori).

La parte più delicata dell'intero veicolo è la batteria. I cinesi controllano il 75% del mercato, permettendo loro di avere un enorme vantaggio di prezzo. La società francese, tuttavia, è riuscita ad attirare a Douai l'azienda cinese AESC che a qualche metro dalla fabbrica sta costruendo un sito di produzione di moduli di batterie. Altre aziende, questa volta europee, si trovano poco lontane, come la start-up Verkor. «In quattro anni sono nate quattro gigafactories nella regione», nota Luciano Biondo, il direttore delle operazioni industriali di Ampere, sottolineando le nuove sinergie.

A Douai, vengono prodotte attualmente 30 batterie all'ora, con l'obiettivo di raddoppiare il ritmo a 60 batterie all'ora, con la prossima uscita a metà anno dell'attesissima Renault 5 in versione elettrica, a mezzo secolo dalla prima versione col motore a scoppio. I componenti di una batteria, che in media pesa circa 450 chili, sono una sessantina. La sfida tecnologica è notevole. Non si tratta solo di garantire una significativa autonomia all'automobile, anche quando il clima è particolarmente rigido, ma anche di proteggere l'apparecchiatura dal surriscaldamento.

Il nuovo patto sociale

Un'auto elettrica pesa circa 400 chili in più rispetto a un veicolo a motore termico, ma contiene 1.500 componenti, rispetto ai 1.800 componenti in media di un modello a benzina o diesel. Le fabbriche di ElectriCity sono state oggetto di una riconversione radicale – l'investimento per Renault è stato di 2 miliardi di euro. Il livello di automazione della fabbrica di Douai è particolarmente elevato, soprattutto nel processo di saldatura della scocca, durante il quale lavorano tra gli 8 e i 10 robot, in impressionante sincronia tra loro.

Il tema è delicato: come quadrare il cerchio tra la necessità di essere competitivi e il desiderio di rilanciare l'occupazione? Nell'ElectriCity di Renault lavorano 5mila dipendenti. Spiega ancora il direttore delle operazioni industriali: «Abbiamo riconvertito uno stabilimento che aveva 50 anni, modernizzandolo sia da un punto di vista industriale che sociale. Con i sindacati abbiamo negoziato per otto mesi pur di giungere a una definizione comune di competitività. Abbiamo voluto che i dipendenti fossero corresponsabili della performance».

La settimana lavorativa è di 35 ore, ma i dipendenti sono chiamati a lavorare ogni giorno 10 minuti in più, di cui 5 dedicati a un punto d'informazione quotidiano. Ogni dieci giorni si riuniscono per 50 minuti per discutere dei problemi di produzione. «Ciascuno – racconta Luciano Biondo, il cui padre è arrivato in Francia da Treviso nel 1949 – ha la possibilità di proporre e testare nuove idee. L'obiettivo è di creare la forza di un collettivo. Una squadra di 24 operai, guidata da un capo-reparto, non è più composta da una testa e 48 braccia, ma da 25 teste e 50 braccia».

Il luogo di lavoro non è più causa di banale frustrazione, ma di nuova soddisfazione. Renault sembra essere riuscita a girare una storica pagina sindacale nella regione, abbandonando l'eredità nei rapporti industriali risalente alle miniere di carbone di fine Ottocento. La casa automobilistica francese ha appena lanciato una campagna per assumere altre 750 persone. Renault ha organizzato il reclutamento appoggiandosi anche all'ente locale responsabile dell'edilizia popolare, in modo da garantire oltre al lavoro anche una abitazione.

Nel 2023, il 40% della produzione di ElectriCity era di auto elettriche; nel 2024 la quota dovrebbe salire al 65%. Osserva il chief strategy officer Recasens: «Oggi le auto elettriche rappresentano appena il 17-18% del mercato europeo. Sono soprattutto veicoli di grandi dimensioni, con prezzi superiori ai 40mila euro. Vogliamo democratizzare il mercato per favorire un passaggio in massa all'auto elettrica, puntando su un calo dei costi del 40% entro il 2027-2028». Si tratterà anche di convincere clienti spesso ancora dubbiosi, magari con un calo conseguente dei prezzi.

> CONTROTENDENZA
> **La casa francese ha appena lanciato una campagna per assumere altre 750 persone nel distretto dell'auto Ev**

La reindustrializzazione della Francia

Nel 2021 la fabbrica di Douai era in crisi profonda, anche per via della pandemia: produceva 20mila auto all'anno. Oggi la capacità di produzione del sito è di 350mila auto all'anno. Eppure, nonostante l'ottimismo, Renault ha appena annunciato di avere annullato il lancio di Ampere in Borsa. Avendo il gruppo migliorato la sua posizione finanziaria e tenuto conto delle condizioni del mercato, il collocamento non è più d'attualità, ha spiegato l'azienda. Ampere ha ribadito di puntare all'equilibrio finanziario nel 2025, con un fatturato di 10 miliardi di euro.

Renault appartiene tuttora per il 15% allo Stato, ed ElectriCity non è solo il tentativo europeo di vincere una battaglia economica e ambientale, è anche la prova tangibile del desiderio della Francia di reindustrializzare il proprio territorio, dopo avere trascurato l'industria per anni. Tra le altre cose, le autorità francesi hanno riacquistato dalla società 140 ettari di terreni in disuso. Nel frattempo, il governo ha presentato alla fine del 2023 un programma di leasing di auto elettriche, sussidiato dallo Stato, pur di favorirne l'uso anche nelle famiglie meno abbienti.

Scattata il 1° gennaio scorso, la proposta ha riscosso uno straordinario successo, superando gli obiettivi iniziali di 20-25mila veicoli all'anno, ha detto proprio ieri l'Eliseo. Nei fatti, il programma, che visti i costi per lo Stato verrà sospeso per quest'anno e riproposto nel 2025, prevede per il cliente un costo di leasing di circa 100 euro al mese. Il sussidio era disponibile per le auto europee fabbricate in Europa, esclusi quindi i marchi cinesi o americani, tanto che sempre ieri Renault spiegava che l'operazione le ha permesso di aumentare la sua quota di mercato.

Il presidente della società francese, Luca De Meo, ripete spesso la convinzione che una casa automobilistica debba essere prima di tutto forte a casa propria. Di recente, il dirigente d'impresa, che è anche presidente dell'associazione europea di categoria ACEA, esortava alla nascita di una vera politica industriale a livello comunitario, facendo notare che in 20 anni il settore dell'auto in alcuni Paesi ha perso il 40% dei posti di lavoro. Secondo uno studio del centro di ricerca sindacale ETUI, tra il 2000 e il 2019 gli occupati in Italia sono calati del 14% a 177mila.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

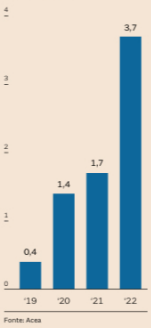
Il distretto di Ampere

Il distretto Renault delle auto elettriche con gli stabilimenti che rappresentano ElectriCity

Fonte: Renault

La crescita cinese

La quota di brand cinesi sul totale delle vendite di auto elettriche nella Ue. *Dati in %*



Fonte: Acea