

**Scrisoare  
către Europa.  
Pledoarie  
pentru o  
industrie auto  
durabilă,  
favorabilă  
incluziunii  
și competitivă**

**LUCA de MEO**

## **Scrisoarea mea către europeni**

Între 6 și 9 iunie, europenii își vor alege parlamentarii pentru un mandat de cinci ani. În urma acestui proces electoral, o nouă comisie va fi înființată la Bruxelles. Este un moment foarte important în viața democratică a continentului. Prin deciziile și reglementările sale, Europa ne influențează viața de zi cu zi și economia. Deciziile sale au și vor avea un impact major asupra multor sectoare de activitate, începând cu industria auto, al cărei reprezentant sunt și eu. Iar deputații aleși în Parlament sunt cei care vor arbitra și valida cele mai importante alegeri pentru anii următori.

Să fie clar: sunt un european convins și am deținut funcții cu responsabilitate în mai multe țări europene, în Germania, Belgia, Spania, Franța și Italia. Cred cu tărie în viitorul industriei auto europene. Aceasta s-a lansat cu tot avântul în tranziția energetică.

Însă acest angajament masiv (250 de miliarde de euro) necesită instituirea unui cadru clar și stabil.

Motivul pentru care doresc să-mi fac auzită vocea în ajunul dezbaterilor care vor alimenta campania electorală, nu este pentru a face politică, ci pentru a contribui la alegerea unei politici bune: aceea care le va permite întreprinderilor noastre să facă față tuturor provocărilor tehnologice și geopolitice ale momentului. Pentru a avea sorți de izbândă, cred în eforturile comune și parteneriatele între sectorul public și cel privat. Cu Airbus, Europa a văzut deja ce este mai bun. Prin intensificarea cooperării, industria noastră va porni pe drumul spre reînnoire.

**Luca de Meo**

CEO, Renault Group

Martie 2024

## DIAGNOSTIC

### **Unul din pilonii economiei europene, industria auto este amenințată de asaltul mașinilor electrice chinezești**

Sunt 13 milioane de angajați în industria automobilelor în Europa, ceea ce reprezintă 7 % din salariații și 8 % din lucrătorii europeni. Aceste cifre sunt în concordanță cu ponderea sa economică, care reprezintă 8% din PNB-ul european. Este o industrie care exportă mai mult decât importă, generând un excedent comercial între Europa și restul lumii de 102 miliarde de euro <sup>(1)</sup>. Această sumă este aproximativ echivalentă cu deficitul comercial al Franței în 2023 (105 miliarde de euro). Industria aceasta inovează și investește masiv. Bugetul său pentru cercetare și dezvoltare se ridică la 59 de miliarde de euro (17 % din totalul cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare, inclusiv din sectorul public, și 26 % din cheltuielile exclusive ale industriei), iar investițiile sale reprezintă 1/3 din totalul investițiilor de pe continent. Fără industria auto, Europa ar rămâne în urmă în cursa pentru inovare: procentul din PIB consacrat cercetării și dezvoltării ar scădea sub 2%, iar decalajul față de Statele Unite (3,4% în 2021) ar deveni abisal. În viața de zi cu zi, automobilul domină toate celelalte moduri de transport (80% din pasagerii și mărfurile transportate pe kilometru). Potrivit studiilor, această tendință va rămâne stabilă până în 2040, și reprezintă o sursă importantă de venituri pentru state: 392 de miliarde de euro (peste 20% din veniturile fiscale ale Uniunii Europene).

<sup>(1)</sup> ACEA pocket guide 2023-2024\_ (pentru toate cifrele, cu excepția celor pentru Franța)

Dar se înmulțesc simptomele unei slăbiciuni, ceea ce este îngrijorător dacă nu se face nimic pentru a o opri.

În primul rând, centrul de greutate al pieței auto mondiale s-a mutat în Asia. 51,6% din autoturismele noi sunt vândute în această parte a lumii. Această cifră este de două ori mai mare decât în America de Nord și de Sud combinate (23,7%) și decât în Europa (19,5%) <sup>(2)</sup>.

Modelele electrificate (mașini electrice și hibride cu încărcare la priză) au preluat conducerea, reprezentând 14% din vânzările mondiale <sup>(3)</sup>. China face progrese rapide în segmentul vehiculelor 100% electrice. Susținută de imensa sa piață internă (8,5 milioane de automobile electrice vândute în 2023, potrivit asociației chineze pentru autoturisme, adică 60% din totalul vânzărilor mondiale), ea a preluat deja o cotă de piață de aproape 4% în Europa în 2022. În 2023, aproximativ 35% din mașinile electrice exportate în întreaga lume au fost chinezești. Consecința logică a fost că importurile europene din China au crescut de cinci ori din 2017. Acest lucru a contribuit la creșterea brutală a deficitului comercial dintre Europa și China: acesta s-a dublat între 2020 și 2022, apropiindu-se de 400 de miliarde de euro!

Mărcile care au exportat cel mai mult în prima jumătate a anului 2023 au fost MG și BYD. Apoi, mai este Tesla, care expediază modelul Y de la fabrica sa din Shanghai către Europa.

## **Tranziția către vehiculele electrice, o provocare uriașă care schimbă profund industria**

Timp de 140 de ani, lanțul valoric al producției de automobile s-a schimbat foarte puțin sau chiar deloc. Erau necesari 4 sau 5 ani pentru a dezvolta un model și 7 sau 8 ani pentru a-l fabrica și vinde.

Revoluțiile actuale dau naștere la cel puțin patru noi lanțuri valorice: mașina electrică, software-ul, mobilitatea (inclusiv serviciile financiare și energetice) și economia circulară. Rezultatul este o dublare a perimetrului comercial potențial: o oportunitate pentru industrie estimată la 200 de miliarde de dolari în perimetrul geografic al Renault.

Pentru constructori, toate acestea sunt discipline noi care trebuie stăpânite, fiecare cu propriile reguli și propriul potențial de afaceri. Prin urmare, noua lume a automobilelor necesită o abordare orizontală și ecosistemică.

<sup>(2)</sup> ACEA, mai 2023  
(<https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-registrations-around-world-share-per-region/>)

<sup>(3)</sup> AIE, Global EV outlook 2023 (<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>)

## 6 provocări simultane

Jucătorii europeni din acest sector se află sub presiune. În lupta pentru dezvoltare sustenabilă, aceștia se confruntă simultan cu șase provocări:

- **Decarbonizarea.** Trebuie să se reducă emisiile vehiculelor la zero în Europa până în 2035. Nici o altă industrie nu este supusă unei asemenea ambiții. Acest lucru presupune investiții considerabile: 252 de miliarde de euro investiți între 2022 și 2024 de către constructorii europeni de automobile <sup>(4)</sup>.

- **Revoluția digitală.** În această industrie bazată pe hardware, valoarea va proveni din ce în ce mai mult din software (20% din costul unei mașini în 2022). Se preconizează că această valoare se va dubla până în 2030 ajungând la 40%. Se estimează că piața de software pentru mobilitate se va tripla până în 2030, ajungând la peste 100 de miliarde de dolari.

- **Reglementările.** Sunt între 8 și 10 pe an. Există cerința ca mașinile să fie mai sofisticate și mai eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil, devenind, în același timp, mai puțin costisitoare. Exigențele sociale și de mediu au drept consecință o serie de teste și verificări de trecut și noi standarde de respectat. Acest lucru a avut deja un efect total contraproductiv: autoturismele au devenit în medie cu 60% mai grele. Din anii '90 încoace, această politică a favorizat în mod obiectiv modelele premium și a dezavantajat modelele populare. Pentru a se adapta la aceste constrângeri, constructorii nu numai că și-au delocalizat producția (40% din locurile de muncă pierdute în Franța și aceeași tendință în Italia), dar și-au vândut mașinile la un preț mai mare (+50%) <sup>(5)</sup>. Ca urmare, vârsta parcului auto îmbătrânește periculos. Aceasta a crescut de la 7 la 12 ani <sup>(6)</sup>. Bilanțul global al emisiilor de CO<sub>2</sub> este negativ: emisiile provenite de la camionete au crescut cel mai rapid (+45% din 1990) <sup>(7)</sup>.

- **Volatilitatea tehnologică.** Noile tehnologii consumă mulți bani. Crearea unei „gigafabrici”, costă între 1 și 3 miliarde de euro care poate fi depășită câțiva ani mai târziu, sau chiar mai rău, înainte de a fi inaugurată. Tehnologia bateriilor este departe de a fi stabilizată: inovațiile continuă să apară într-un ritm rapid.

- **Volatilitatea prețurilor.** Prețul materiilor prime critice (CRM) fluctuează foarte mult. De exemplu, în doi ani, prețul litiului a crescut de douăsprezece ori și apoi s-a înjumătățit! Și pe bună dreptate: spre deosebire de petrol, care este administrat de OPEC, nu există nicio organizație care să gestioneze aceste piețe. Nu este de

<sup>(4)</sup> Studiu Lazard bazat pe rapoartele anuale ale constructorilor auto (aprilie 2022)

<sup>(5)</sup> <https://www.etui.org/publications/heavier-faster-and-less-affordable-cars>

<sup>(6)</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/ENVISSUENo12/page031.html>

<sup>(7)</sup> Rapoartele „Transport et environnement” „Emissions de CO<sub>2</sub> des automobiles: les faits” 2018.

mirare că aceste materii prime reprezintă în prezent o proporție considerabilă din costul unei mașini. Numai prețul litiului dintr-o baterie medie este echivalent cu cel al unui motor termic.

- **Formarea angajaților.** 25 de milioane de locuri de muncă în industrie sunt afectate de cele două tranziții, digitală și de mediu. Asta înseamnă tot atâția oameni care vor trebui să fie instruiți rapid. Acest lucru privește industria auto, dar și toate sectoarele care lucrează în jurul acesteia, ca să nu mai vorbim de întregul lanț valoric (minerit, economie circulară). În Franța, industria motoarelor termice reprezintă 50 000 de locuri de muncă (estimare 2019). Asta înseamnă că tot atâția oameni vor trebui să fie formați pentru a dobândi noi competențe. În același timp, vor fi create 8 000 de locuri de muncă noi în sectorul electric și 4 000 în activități legate de software. La scară europeană, 500 000 de locuri de muncă vor fi afectate de tranziție în sectorul termic și vor fi create 120 000 de locuri de muncă noi. În plus, 800 000 de angajați vor trebui să fie instruiți până în 2025 pentru a satisface cerințele de forță de muncă ale sectorului de fabricare a bateriilor.

## **O concurență dezechilibrată: americanii stimulează, chinezii planifică, europenii reglementează**

Într-o economie deschisă, competitivitatea se măsoară în funcție de avantajele comparative ale diferiților actori. Un lucru este clar: producția în Europa este mai scumpă. O mașină de segment C „made in China” are un avantaj de cost de 6 000 -7 000 de euro (aproximativ 25% din prețul total) în comparație cu un model european echivalent.

În ceea ce privește finanțarea, se pare că China acordă mai multe subvenții constructorilor săi și mai rapid (potrivit unui raport al Polytechnique, acestea reprezintă între 110 și 160 de miliarde de euro până în 2022). Datorită programului IRA (Inflation Reduction Act - Legea privind reducerea inflației), adoptat în august 2022, Statele Unite au injectat 387 de miliarde de euro în economia lor, în principal sub formă de credite fiscale. În cadrul acestei măsuri, au fost acordate credite fiscale în valoare de 40 de miliarde de dolari pentru dezvoltarea tehnologiilor de producție ecologică<sup>(8)</sup>. Acest dispozitiv nu există în Europa.

În ceea ce privește costurile de exploatare, costurile energetice sunt de două ori mai mici în China și de trei ori mai mici în Statele Unite decât în Europa. În ceea ce privește costurile forței de muncă, acestea sunt cu 40% mai mari în Europa decât în China.

<sup>(8)</sup> Raportul „blue green alliance”, „Pivotal Clean Manufacturing Investments in the Inflation Reduction Act”, 2022

În lupta mondială pentru automobilele electrice, se urmăresc trei strategii radical diferite.

### **1) China a mizat pe o strategie industrială ambițioasă și proactivă <sup>(9)</sup>**

- Încă din 2012, guvernul de la Beijing a decis să se concentreze pe mașinile electrice. Obiectivul său declarat este ca industria sa auto să devină lider mondial.
- Pentru a realiza acest lucru, se pare că a introdus o succesiune de reglementări pentru a încuraja constructorii să îmbunătățească performanțele modelelor lor și să le stimuleze vânzările. Permițând tuturor companiilor care doresc să intre pe această piață să o facă, favorizează, de asemenea, o concurență darwinistă între ele. Cele care vor supraviețui vor fi, inevitabil, foarte puternice.
- De asemenea, se pare că China a investit masiv în toate sectoarele implicate în ciclul de viață al mașinilor electrice, de la extracția metalelor rare până la reciclarea bateriilor.
- Aceasta ar fi încurajat definirea unor standarde comune, permițând totodată garantarea suveranității (stimulent pentru aducerea la standarde a actorilor locali în vederea achizițiilor), și a competitivității (preț de intrare mai mic, deoarece constructorii utilizează resurse și tehnologii deja dezvoltate).
- Se pare că aceasta a utilizat un întreg arsenal de argumente pentru a încuraja constructorii străini să încheie acorduri de parteneriat (cum ar fi joint-venture, transferuri de tehnologie) cu omologii lor locali.
- Apoi, guvernul, băncile și instituțiile financiare își asumă cu generozitate riscul start-up-urilor (93% dintre acestea pierd bani).

Această strategie dă roade: China are acum un avantaj competitiv major pe întregul lanț valoric al vehiculelor electrice. China controlează 75% din capacitatea mondială de producție de baterii, 80 până la 90% din rafinarea materialelor și 50% din minele de exploatare a metalelor rare.

### **2) Statele Unite mizează pe cartea stimulentei**

Programul IRA (387 de miliarde de euro) încurajează investițiile. Acesta s-a concentrat pe mașinile electrice: numai modelele asamblate și care utilizează conținut local în Statele Unite sunt eligibile pentru subvenții la cumpărare, ceea ce stimulează vânzările.

- Datorită IRA, America își consolidează baza industrială: capacitatea gigafabricilor de baterii care urmează să fie finalizate până în 2030 a crescut de la 700 de gigawați-oră în iulie 2002 la 1,2 terawați-oră în iulie 2023.
- În plus, aceste uzine costă mult mai puțin. Înainte de IRA, un gigawat-oră necesita o investiție de 90 de milioane de dolari. În prezent, această cifră a scăzut la 60 de

<sup>(9)</sup> Raport privind compararea cadrelor de reglementare americane, chineze și europene pentru tranziția către o mobilitate rutieră cu emisii reduse de carbon. Ecole Polytechnique, decembrie 2023.

milioane de dolari <sup>(10)</sup>. Această cifră este în concordanță cu cea din China, în timp ce Europa rămâne la un nivel mai ridicat: 80 de milioane de dolari pe gigawat-oră <sup>(11)</sup>.

### 3) Europa reglementează intensiv

Pe bătrânul continent se pregătesc standarde și reguli unele după altele. În medie, vor fi introduse între opt și zece noi reglementări în fiecare an de către diferitele direcții ale Comisiei Europene până în 2030 <sup>(12)</sup>, și asta fără ca vreun organism să valideze calendarul de publicare a acestora. Este o situație extrem de dezavantajoasă pentru întreprinderi, care sunt adesea obligate să se adapteze la termenele foarte scurte de aplicare a acestor noi norme și care trebuie să mobilizeze resurse de inginerie importante (până la 25 % dintr-un departament de cercetare și dezvoltare) pentru a studia aplicarea acestora. Această povară reglementară are ca scop să facă din Europa un campion al protecției mediului, în speranța că acest fapt va fi un factor de progres social pentru toți locuitorii planetei. Problema este că celelalte blocuri sunt lente în a-i urma exemplul. Acest lucru, la rândul său, penalizează competitivitatea întreprinderilor europene.

În aceste condiții, Europa se confruntă cu o ecuație complicată. Ar trebui să își protejeze piața, dar este dependentă de China pentru aprovizionarea cu litiu, nichel și cobalt, precum și de Taiwan pentru semiconductori. De asemenea, este interesată să învețe de la constructorii chinezi, care au un avans de o generație în ceea ce privește performanțele și costurile mașinilor electrice (autonomie, timp de încărcare, rețea de reîncărcare etc.), software-ul și viteza de dezvoltare a noilor modele (1,5-2 ani față de 3-5 ani). Relațiile cu China vor trebui să fie bine gestionate. Cea mai nepotrivită reacție ar fi respingerea completă a relațiilor cu ei.

<sup>(10)</sup> <https://www.energypolicy.columbia.edu/publications/the-ira-and-the-us-battery-supply-chain-one-year-on/>

<sup>(11)</sup> Analiza experților; Centrul McKinsey pentru mobilitatea viitorului

<sup>(12)</sup> [https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation\\_en](https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_en)



# RECOMANDĂRI PENTRU O INDUSTRIE EUROPEANĂ COMPETITIVĂ ȘI CU EMISII REDUSE DE CARBON

Industria europeană a autovehiculelor este mobilizată. Dar aceasta are nevoie urgentă ca Uniunea Europeană să creeze condițiile necesare pentru apariția unui adevărat ecosistem pentru o mobilitate cu emisii reduse de carbon. Iată propunerile concrete pentru a acționa.

**1) Definirea unei strategii industriale europene**, având unul dintre piloni industria automobilelor. Acest sector reprezintă peste 1/3 din totalul industriei Uniunii Europene. Este necesar să se instituie în întreaga Europă un cadru de reglementare stabil în linii mari, dar care să evolueze în ceea ce privește conținutul, urmând exemplul modelului chinezesc. Este esențial să se creeze condiții favorabile pentru apariția unor noi Airbus-uri europene în domeniul tehnologiilor-cheie.

**2) Invitarea tuturor părților interesate în jurul mesei** pentru a elabora această strategie: oameni de știință, industriași, asociații, sindicate și ONG-uri.

**3) Încetarea sistemului actual de acumulare de standarde**, de stabilire de termene limită și de distribuire de amenzi. Pentru noile „tipuri” (noi modele, noi tehnologii), este esențial să se revizuiască calendarul de standarde prevăzut pentru următorii 6 ani. Preconizăm crearea unei interfețe unice, un organism care să monitorizeze și să evalueze toate reglementările, impactul direct și indirect al acestora, precum și interacțiunea lor cu alte standarde, înainte de a fi impuse actorilor industriali.

**4) Adoptarea unei abordări orizontale și nu doar verticale.** Produsul final (automobilul) și tehnologiile nu pot fi singurele dimensiuni luate în considerare. Pentru a accelera utilizarea vehiculelor electrice, trebuie să ne asigurăm, de exemplu, că energia utilizată este decarbonizată și furnizată în cantități suficiente.

**5) Reconstruirea capacităților de aprovizionare cu materii prime și componente electronice,** dezvoltarea expertizei de software și stabilirea unei suveranități europene în cloud. Am putea, spre exemplu, să creăm o platformă europeană de achiziție a materiilor prime critice (așa cum s-a procedat în cazul gazelor sau al vaccinurilor împotriva covidului). De asemenea, s-ar putea pune în comun gestionarea stocurilor pentru diferiții actori.

**6) În contextul în care China încearcă să domine lumea, iar Statele Unite își protejează teritoriul, Europa trebuie să inventeze un model hibrid.** Asta presupune să se înceapă cu o abordare defensivă, pentru a garanta condițiile unui demaraj bun, și apoi să pornească la cucerirea piețelor mondiale.

**7) Industria auto nu pune la îndoială „Green Deal”** și necesitatea de decarbonizare a mobilității. Ea dovedește acest lucru investind 252 de miliarde de euro în această tranziție. Dar solicită o regândire a condițiilor în care este pusă în aplicare această strategie globală.

Cum se poate face acest lucru? Propunem o serie de măsuri pentru a avansa în această direcție:

**Adoptarea unui principiu de neutralitate tehnologică și științifică;** în mod concret, acest lucru înseamnă că nu le mai impunem industriașilor alegerile „tehnologice”. Putem să le dictăm obiectivele de atins, dar nu le putem spune cum să le atingă. Europa a adoptat anterior acest principiu, dar, din păcate, a fost abandonat pentru tranziția industriei auto. Ar trebui să fie explorată soluția foarte promițătoare a carburanților sintetici, de exemplu. Propunere: să măsurăm impactul unei mașini pe parcursul întregului său ciclu de viață, din momentul în care este asamblată pentru prima dată până în momentul în care este casată și reciclată, și nu numai consumul de energie în timpul utilizării. Acest lucru va fi stimulant pentru ingineri și ne va crește șansele de succes în fața Chinei și a Statelor Unite. În acest fel, am inventa o cale europeană.

### **Implicarea celor mai mari 200 de orașe în strategia europeană de decarbonizare**

a industriei auto – datorită lor, s-ar genera câștiguri mai rapide și mai tangibile pentru cetățeni, deoarece ele pot, de exemplu, să ia măsuri în ceea ce privește sistemele de gestionare a traficului, impozitarea locală și accesul mașinilor în zonele urbane. O abordare ar fi aceea de a permite accesul gratuit în orașe doar pentru mașinile și camionetele electrice sau pe bază de hidrogen de mici dimensiuni, precum și pentru mașinile cu cele mai recente omologări. De aici și importanța colaborării cu primarii acestora. Dacă toate orașele adoptă simultan aceleași măsuri, acest lucru va avea automat un efect de scară virtuos pentru industrie: piața va fi mai mare.

### **Introducerea unui fel de „Ligă a campionilor” industrială**

printr-un sistem de bonus-malus, care să recompenseze campionii și să-i penalizeze pe cei care nu joacă după reguli, indiferent de sectorul lor. Este esențial ca acest sistem să nu fie doar punitiv.

### **Crearea unor zone economice verzi,**

după modelul zonelor economice speciale din China. Aceste zone ar concentra subvențiile și investițiile industriale; costurile fiscale și salariale ar fi reduse timp de zece ani, iar câștigurile din capitalurile investite de sistemul financiar ar fi scutite de taxe. Conform unor modalități care urmează să fie definite, dividendele provenite din investițiile realizate într-o zonă verde ar putea fi scutite de impozite. Renault a dat un exemplu prin crearea ElectricCity în iunie 2021 în nordul Franței. Acesta este un ecosistem dedicat mașinilor electrice în jurul uzinelor Douai, Maubeuge și Ruitz. Pentru a-și atinge obiectivele de competitivitate, Renault și-a grupat fabricile și furnizorii într-o zonă geografică definită care seamănă cu o zonă atractivă.

### **Alocarea unei cote de energie ieftină, cu emisii reduse de dioxid de carbon,**

pentru industria auto, îi va permite acesteia să fabrice baterii, să își gestioneze „cloud-urile” și să își ajute clienții să conducă „sustenabil”. Electrificarea fără energie electrică cu emisii reduse de carbon nu poate funcționa. Altfel spus, tranziția ecologică necesită o electrificare masivă a întregii economii. „Elefantul din magazinul de porțelanuri” este inflația verde, o creștere structurală a prețului produselor ecologice. Consumatorii nu sunt pregătiți să accepte acest lucru. De aceea, trebuie să decuplați prețurile energiei electrice de cele ale gazelor. Acest lucru le va stabili și le va menține la un nivel rezonabil. Este o miză de competitivitate pe termen mediu și lung. Fără aceasta, succesul automobilului electric va fi compromis. În Europa celor 27, numărul de mașini electrice (40 de milioane de unități până în 2030) va necesita producerea a 250 terawați-oră de electricitate. Aceasta va reprezenta puțin sub 10% din consumul total de electricitate al continentului.

### **Accelerarea dezvoltării automobilelor autonome inteligente și hiperconectate.**

Acesta este cel de-al doilea lanț valoric strategic care urmează să fie implementat. Dacă facem o comparație cu telefoanele mobile, este ca și cum am trece de la un Nokia 6510 vechi la un iPhone. Cu „Software Defined vehicles”, experiența consumatorului se va schimba complet, precum și relația mașinii cu mediul înconjurător. Este vital să se asigure suveranitatea europeană în ceea ce privește tehnologia semiconducătorilor, infrastructura cloud și standardele de securitate cibernetică. În acest domeniu, trebuie pusă în aplicare o politică de sprijin și de stimulare a inovării digitale. Aceasta implică stimulente fiscale și platforme de colaborare care să „hrănească” companiile și start-up-urile în domeniul inteligenței artificiale, al securității cibernetică și al altor discipline digitale. Dezvoltarea mașinii inteligente conectate va avea trei virtuți: va îmbunătăți fluxul de trafic, va reduce consumul de energie și va diminua numărul de decese pe șosele... Datorită introducerii unor standarde comune, inspirate de soluțiile chinezești, se estimează că 70% din conținutul tehnic al mașinilor - partea pe care consumatorul nu o poate vedea - ar putea fi partajat între constructori.

### **Cooptarea populațiilor la tranziția ecologică** prin reîntoarcerea la fundamentele

industriei auto: dezvoltarea masivă a mașinilor de mici dimensiuni pentru uz urban și pentru livrarea pe distanțe mici. În douăzeci de ani, prețul mediu al mașinilor de oraș a crescut de la 10 000 euro la 25 000 euro, iar bugetul anual al consumatorilor pentru mobilitatea personală (benzină, întreținere, asigurare și taxe) a crescut de la 3 500 euro la 10 000 euro. Având în vedere că salariul mediu a crescut cu doar 37% în aceeași perioadă, clasa de mijloc se îndepărtează de mașini. În Europa, vânzările au scăzut de la 13 milioane de unități în 2019 la 9,5 milioane în 2023. Este un fapt: să conduci zilnic un vehicul electric care cântărește 2,5 tone este lipsit de sens din punct de vedere ecologic. Problema este că reglementările europene (privind siguranța, emisiile etc.) au avut un impact negativ asupra profitabilității segmentului mașinilor mici. Vânzările acestora au scăzut cu 40% în douăzeci de ani. Soluția este să ne inspirăm din conceptul de „kei cars”, mașinile de oraș japoneze. De la naștere și până la casare, o mașină mică are un impact cu 75% mai mic asupra mediului. Poate fi vândută cu 50% mai ieftin decât un model de clasă medie. Cu un arsenal de măsuri foarte puțin costisitoare, putem inversa rapid tendința: leasing social, locuri de parcare gratuite, prețuri de reîncărcare preferențiale, rate mai mici ale dobânzilor la credite, stimulente pentru tinerii cumpărători etc.

**Punerea în aplicare** a unui nou acord între sectorul public și cel privat pentru a atinge rapid masa critică la nivel european. Tranziția ecologică este un sport de echipă: industriașii europeni sunt adesea prizonieri ai logicii profitului pe termen

scurt impusă de piețele financiare, în timp ce ar trebui să investească pe termen lung, dar fără a avea garanția unui randament al investiției. Chinezii au rezolvat problema prin mobilizarea tuturor forțelor, inclusiv a instituțiilor financiare, către un singur obiectiv. Americanii sunt măștrii ecosistemelor (precum Silicon Valley) care asigură finanțarea tuturor proiectelor. În Europa, abordarea rămâne fragmentată între diferitele țări și diferitele sectoare industriale, iar noi avem cele mai stricte legi antitrust din lume. Sancțiunea: suntem cu o generație în urmă în mai multe tehnologii și sectoare economice. Iar dimensiunea companiilor europene este mai mică decât cea a giganților asiatici și americani. Prin urmare, recomandăm lansarea a 10 proiecte europene majore în domenii strategice, care să reunească toți actorii publici și privați într-un mod transnațional și transversal. Există un model testat: Airbus!

# 10 proiecte pentru a ajuta Europa să recupereze decalajul

## 1) PROMOVAREA MAȘINII EUROPENE MICI „POP”

Ideea este de a încuraja proiectele de cooperare între constructori pentru a dezvolta și comercializa autoturisme și camionete mici și ieftine fabricate în Europa. În același timp, trebuie să fie încurajați consumatorii să le cumpere prin stimulente și diverse avantaje, cum ar fi locuri de parcare rezervate, parcări mai ieftine și puncte de reîncărcare rezervate.

Beneficii și provocări pentru Europa <sup>(13)</sup>: reducerea amprentei de carbon a vehiculelor urbane: 75% din impactul CO<sub>2</sub>, de la fabricație până la distrugere, al unei mașini medii vândute în prezent; dacă toate locurile de parcare din Paris ar fi dimensionate pentru mașinile urbane mici, câștigul de spațiu ar fi echivalent cu 55 de stadioane de fotbal la Paris; îmbunătățirea semnificativă a calității aerului în orașe (un oraș din patru suferă de o calitate foarte proastă a aerului, 39% din emisii sunt cauzate de traficul rutier); aceasta ar fi o alternativă perfectă pentru a rezista în fața concurenței internaționale: mașinile mici sunt cu 20 până la 30% mai ieftine decât mașinile medii; un surplus de creștere pentru Europa (500 de milioane de euro de PIB pe an) și peste 10 000 de locuri de muncă create în industrie.

<sup>(13)</sup> Date despre Renault Group, noul proiect Twingo

## **2) REVOLUȚIONAREA LIVRĂRILOR DE PE „ULTIMUL KILOMETRU”**

Ideea este de a stabili un cadru pentru crearea de companii europene specializate în soluții electrificate pentru transportul urban. Constructorii de autovehicule și profesioniștii din domeniul logisticii ar urma să colaboreze pentru a identifica cele mai bune opțiuni.

Beneficii și provocări pentru Europa: aceasta este o soluție cheie pentru reducerea impactului emisiilor de CO<sub>2</sub> ca urmare a exploziei comerțului electronic: emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele comerciale mici sunt estimate la 74 de milioane de tone în Europa. Se estimează că piața europeană a camionetelor electrice va crește cu 40% anual până în 2030.

## **3) ACCELERAREA REÎNNOIRII FLOTEI**

Ideea este de a crea un instrument european de monitorizare a evoluției parcului auto și a emisiilor acestuia. Un plan Marshall european ar putea fi pus în aplicare pentru a accelera reînnoirea parcului auto și a reduce astfel drastic emisiile de CO<sub>2</sub>. Acesta s-ar baza pe un fond european de redistribuire proporțional cu capacitățile fiecărei țări, după exemplul planului de redresare post-covid. La nivel național, ar fi introduse stimulente pentru achiziționarea de mașini electrificate noi sau la mâna a doua. Pentru a fi eficient, un astfel de dispozitiv ar trebui să se desfășoare timp de zece ani.

Beneficii și provocări pentru Europa: eliminarea unui milion de tone de CO<sub>2</sub> până în 2030. Obiectivul Europei este de a elimina 310 milioane de tone până la același termen. Dar întârzierea în atingerea acestui obiectiv ar scoate în evidență acest rezultat.

## **4) DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DE ÎNCĂRCARE ELECTRICĂ ȘI A TEHNOLOGIEI V2G (VEHICLE-TO-GRID)**

Ideea este elaborarea de către Comisia Europeană a unui plan strategic pentru rețeaua europeană de încărcare a vehiculelor electrice, facilitarea implementării mai rapide a punctelor de încărcare, ceea ce înseamnă definirea unui plan general, punerea în aplicare a unui cadru care să aloce energie decarbonizată și ieftină pentru rețeaua de încărcare, extinderea duratei concesiunilor pentru rețelele de încărcare pentru a atrage mai mulți operatori, ceea ce va asigura o mai mare stabilitate pentru întregul dispozitiv, încurajarea dezvoltării tehnologiei „Vehicle-to-Grid” prin definirea unor standarde comune pentru proiectele viitoare.

Beneficii și provocări pentru Europa: o rețea densă și simplificată va amplifica utilizarea automobilelor electrice. În Europa trebuie instalate 6,8 milioane de puncte de încărcare pentru a atinge obiectivul pentru 2030 de reducere cu 55% a emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturismele de persoane. Acest lucru presupune o schimbare radicală de ritm: în prezent se instalează 2 000 de puncte de încărcare pe săptămână, iar acest număr trebuie să crească la 14 000! Vom avea nevoie de 184 de stații de încărcare la fiecare 100 de kilometri de drum. Suntem încă departe de a atinge acest obiectiv: în prezent, șase țări europene nu au niciun punct de încărcare la fiecare 100 de kilometri, iar 17 au mai puțin de 5 <sup>(14)</sup>. Investițiile totale pentru crearea acestei rețele (publice și private) sunt estimate la 280 de miliarde de euro, dacă includem și construcția de capacități suplimentare de producție de energie regenerabilă. Nota bene: într-o țară precum Regatul Unit, tehnologia V2G ar putea duce la economisirea a 268 de milioane de euro pe an din consumul de energie electrică până în 2030. Utilizarea pe scară largă a acestei tehnologii ar permite o mai bună gestionare a vârfurilor de consum de energie electrică, reducând astfel dependența de surse de energie care sunt adesea mai scumpe și mai mari generatoare de carbon.

## **5) DOBÂNDIREA SUVERANITĂȚII APROVIZIONĂRII CU MATERII PRIME ESENȚIALE**

Ideea este de a crea o organizație la nivel european responsabilă de asigurarea necesarului nostru de materii prime sensibile, negociind direct cu țările producătoare. Această abordare ar trebui să se aplice și în cazul prelucrării materialelor (hidrometalurgie, reciclare). Este vorba despre instituirea unei diplomații europene a lanțului valoric care să asigure aprovizionarea europeană prin negocieri cu anumite țări.

Beneficii și provocări pentru Europa: satisfacerea nevoilor crescânde ale constructorilor de automobile în condiții de preț mai controlate (un automobil electric consumă de șase ori mai multe materiale critice decât un automobil convențional). Până în 2030, doar 5% din necesar va proveni din surse europene. China controlează acest sector (90% din capacitatea de rafinare a litiului se află în China).

<sup>(14)</sup> <https://www.acea.auto/press-release/electric-cars-6-eu-countries-have-less-than-1-charger-per-100km-of-road-1-charger-in-7-is-fast/>

## **6) SPORIREA COMPETITIVITĂȚII EUROPEI ÎN DOMENIUL SEMICONDUCTORILOR**

Ideea este realizarea unei investiții strategice în cercetare și dezvoltare pentru a consolida poziția campionului european (ASML), care deține un cvasi-monopol în tehnologia EUV (Extreme Ultraviolet Lithography). Această tehnologie permite fabricarea de microcipuri mai mici și mai puternice. Obiectivul este de a răspunde nevoilor tuturor industriilor, în special ale sectorului auto. Europa ar trebui să utilizeze acest model pentru a încuraja apariția unor noi campioni în domeniul semiconductoarelor, fie prin consolidarea jucătorilor existenți (STMicroelectronics), fie prin crearea de jucători noi. Nevoile industriei nu se referă doar la semiconductoarele cele mai sofisticate, ci și la semiconductoarele tradiționale.

Beneficii și provocări pentru Europa: Companiile europene de semiconductoare sunt în medie de șapte ori mai mici decât concurenții lor. Dar nevoia de semiconductoare a industriei auto crește spectaculos, ceea ce reprezintă o oportunitate pentru acestea, cu condiția ca acestea să poată furniza produse de înaltă calitate, cu o durată de viață foarte lungă și zero defecte.

## **7) STANDARDIZAREA „SOFTWARE DEFINED VEHICLE” (SDV)**

Ideea este de a crea condiții astfel încât constructorii de automobile să proiecteze „Software-Defined vehicles” la prețuri rezonabile, prin punerea în comun a anumitor dezvoltări și definirea unor standarde. La fel ca în China, componentele ascunse ar putea fi comune tuturor constructorilor.

Beneficii și provocări pentru Europa: dobândirea expertizei asupra aspectelor care vor reprezenta 40% din valoarea unui vehicul în 2030. Piața globală de software va valora 100 de miliarde de dolari până în 2030. Cooperarea între constructorii europeni le-ar permite acestora să obțină suveranitate și competitivitate în domeniul tehnologiilor de la bord.

## **8) ÎNCURAJAREA APARIȚIEI UNUI CAMPION EUROPEAN AL METAVERSULUI INDUSTRIAL**

Ideea este că Europa a atins deja un nivel foarte ridicat în domeniul producției, al cercetării și dezvoltării sau al logisticii. Acum trebuie să facem un salt calitativ în secolul al XXI-lea prin standardizarea abordărilor noastre. Cum putem face acest lucru? Prin crearea unui campion european al metaversului care să ofere soluții la provocările legate de digitalizarea operațiunilor industriale (design,



producție, logistică etc.). Ar putea fi creată o cooperare între constructori și diferiți actori din tehnologia cloud, realitatea augmentată, inteligența artificială, IoT etc. Acest proiect presupune ca guvernele să își orienteze cheltuielile către campionii europeni existenți, pentru a dezvolta un bazin de talente, a localiza infrastructuri cloud în Europa și a defini standarde comune de securitate cibernetică.

Beneficii și provocări pentru Europa: Europa investește de cinci ori mai puțin în cercetare și dezvoltare în sectorul tehnologic decât Statele Unite. Prin urmare, atrage de trei ori mai puține fonduri decât Statele Unite. În timp ce Statele Unite și China au investit masiv în tehnologii atât pentru bunuri de consum, cât și pentru sectorul apărării, Europa trebuie să își intensifice eforturile. Este o miză de suveranitate, de decarbonizare (reducerea emisiilor din lanțul de aprovizionare cu 30% în zece ani) și de competitivitate.

## **9) UNIFICAREA RECICLĂRII BATERIILOR**

Ideea este de a pune în comun gestionarea deșeurilor, prin dezvoltarea cooperării între partenerii industriali pentru a crea campioni în materie de reciclare pentru fiecare tehnologie de baterii, facilitarea dezvoltării de proiecte de reciclare a bateriilor, dezvoltarea de parteneriate în Europa cu actorii care dețin tehnologiile, inclusiv chinezii.

Beneficii și provocări pentru Europa: până în 2030, ponderea vehiculelor electrice în vânzările de automobile va crește de la 8% la 55%. În același timp, proporția de materiale rare consumate de industria auto va exploda: cobaltul va crește de cinci ori, iar litiul de șapte ori, și vom avea nevoie de 8 ori mai mult nichel decât în prezent. În fiecare an, 11 milioane de vehicule ajung la sfârșitul ciclului de viață. Prin reciclarea lor, putem recupera suficient oțel pentru a fabrica 8 milioane de mașini noi și suficient plastic și cupru pentru 5 milioane de mașini noi.


## **10) STIMULAREA POTENȚIALULUI HIDROGENULUI**

Ideea este adoptarea neutralității tehnologice în ceea ce privește hidrogenul, includerea mobilității la scară mică în proiecte, elaborarea unui plan general care să identifice domeniile cele mai promițătoare și să coordoneze acțiunile în întreaga Europă, concentrarea eforturilor în domeniile cele mai relevante: corelația dintre conductele de hidrogen și stațiile de alimentare cu hidrogen (HFS), coordonarea apariției unor centre de hidrogen care să fie înființate în apropierea surselor de energie verde, crearea de rețele de distribuție a hidrogenului, apropierea de potențialii cumpărători.

Beneficii și provocări pentru Europa: Sistemele de propulsie pe bază de hidrogen pot oferi autonomii mai mari. Această energie este deosebit de avantajoasă pentru vehiculele grele de marfă, autobuze și, în general, pentru toate vehiculele care trebuie să parcurgă distanțe foarte lungi. Pentru aceleași performanțe, hidrogenul permite reducerea dimensiunii unei baterii și, prin urmare, a greutateii acesteia. Să luăm, de exemplu, noul Master electric al Renault: la o autonomie reală de 500 de kilometri, un sistem dual baterie-pile de hidrogen (tip Hyvia) ar fi de două ori mai ușor (775 de kilograme) decât o baterie convențională (1427 de kilograme).

## CONCLUZIE

Propunerile pe care le prezentăm în această pledoarie sunt ambițioase, dar concrete. Ele demonstrează că industria europeană a automobilelor poate deveni rapid soluția la provocările continentului. Suntem conștienți de faptul că acest lucru necesită o schimbare de paradigmă. Acum trebuie să ne inspirăm din ceea ce se face mai bine în alte părți. Colaborarea devine un imperativ, atât între concurenți, cât și între sectoarele industriale. Suntem pregătiți să cooperăm cu toate instituțiile și părțile interesate relevante pentru a duce mai departe aceste idei. Este în joc prosperitatea continentului nostru.



### **Scrisoarea către Europe**

Disponibil și în franceză, engleză, germană,  
italiană, spaniolă, slovenă...  
la [www.renaultgroup.com](http://www.renaultgroup.com)

**Renault  
Group**