

Ecco come lo stabilimento Renault di Flins sta diventando un gioiello dell'economia circolare

<https://www.hwupgrade.it/i/n/FlinsMain.jpg>,



La fabbrica di Flins, coinvolta nella transizione ecologica, si sta di nuovo trasformando, puntando su riciclo, riuso e seconda vita di tutto ciò che può essere funzionale al mercato dell'auto e a ciò che lo circonda

di [Massimiliano Zocchi](#) pubblicata il **18 Luglio 2022**, alle **18:29** nel canale [Mercato](#)

[Renault](#)

Per chi segue il mondo dell'elettrico da un po', il nome della **fabbrica di Flins** non sarà certamente nuovo. Da queste linee di produzione francesi è sempre uscita la **Renault Zoe**, di cui proprio oggi [vi raccontavamo il successo in Europa](#). Uno stabilimento dunque all'avanguardia, che alla fine del 2020 la casa d'oltralpe ha deciso di trasformare nuovamente, precisamente in quella che aveva chiamato una "**Re-Factory**".

Il chiaro riferimento era all'economia circolare, spinta soprattutto dall'adozione dell'elettrico e dal cambiamento di certi paradigmi. Oggi siamo nel bel mezzo di questo cambiamento, ed i quattro pilastri della transizione sono nel pieno dell'attività a Flins: Re-Trofit, Re-Energy, Re-Cycle and Re-Start.



Con il **Re-Trofit** la casa francese ha creato un **polo per il ricondizionamento delle auto usate**, in special modo quelle che rientrano nei concessionari dalle formule buy-back, o anche nel caso delle vetture delle flotte e dei car sharing. Dove un componente si rivelasse non recuperabile è necessario però agire in altro modo. E qui si inserisce il **Re-Energy**, soprattutto quando si parla di batterie al litio.

GIVING A SECOND LIFE TO EV-BATTERIES BEFORE RECYCLING

03

3RD LIFE

RECYCLING IN
CLOSED LOOP

01

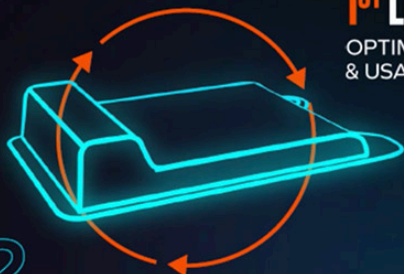
1ST LIFE

OPTIMIZING LONGEVITY
& USAGES

02

2ND LIFE

DELIVERING NEW SERVICES



STAKES


Carbon
Footprint


Financial

2ND LIFE BATTERIES VOLUME

VOLUME

x20

2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030

Renault è stata una delle prime casa a credere nell'elettrico, e si trova dunque oggi con veicoli di prima generazione le cui batterie hanno superato i dieci anni di età, ed in alcuni casi non sono più adatte all'autotrazione. Come le batterie della **Fluence ZE** o del primo **Kangoo ZE**. Queste batterie a Flins vengono completamente smantellate, ed i singoli moduli vengono poi analizzati. Quelli che sono direttamente riutilizzabili vengono dirottati nei reparti dei **progetti di recupero**, ciò che invece è irrimediabilmente guasto o degradato viene girato a partner che recuperano le rare sostanze chimiche per produrre nuove batterie.



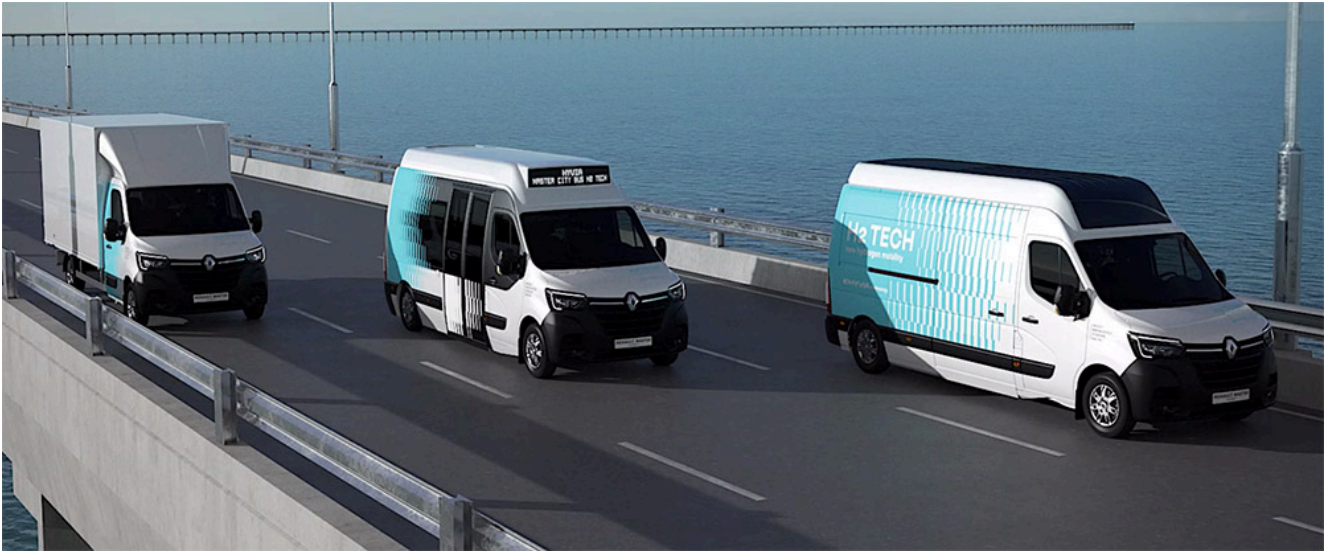
Uno dei progetti di recupero è quello del “**Bettery**”, gioco di parole scelto come nome di un generatore portatile, composto da diversi moduli recuperati, e utilizzabile in diversi contesti. La vita utile delle batterie viene così estesa.

Ma anche la fabbrica stessa può beneficiare di questa pratica, grazie a dei **container usati come accumulo**, sempre costruiti con **batterie di seconda vita**, o di prima vita riparate, che possono immagazzinare energia da fonti rinnovabili, e renderla utilizzabile in un secondo momento. Ci sono già in loco circa **15 MWh** di capacità di accumulo grazie a questo progetto.



È un concetto simile, ma allargato a molte più parti, il **Re-Cycle**. Grazie a queste procedure Renault cerca di **riciclare e recuperare quante più parti possibili**, per abbassare l'impatto ambientale ed, ovviamente, anche i costi. Soprattutto tramite l'anello chiuso dei materiali e delle materie prime, l'esemplificazione di economia circolare, che accorcia la distanza tra produttore e utilizzatore, che in pratica qui coincidono.

L'ultimo punto, **Re-Start**, non impatta oggi in maniera diretta sulla produzione, ma lo farà forse domani. Sono diversi i progetti aperti a Flins, che vuole diventare un centro di eccellenza per **innovazione e addestramento**. Si studia dunque la produzione di oltre 24.000 parti tramite la **stampa 3D**, o si punta su un campus che ha già **riaddestrato oltre 300 dipendenti**, anche tramite collaborazione con partner esterni. Se non bastasse è stato aggiunto anche un reparto per la produzione di prototipi di veicoli commerciali leggeri.



Merita poi uno spazio a parte, sebbene parte della sezione Re-Energy, l'inclusione delle attività di **Hyvia**. Si tratta di una joint venture con Plug Power, con la quale Renault vuole sviluppare anche il settore della mobilità a **idrogeno**, in particolar modo a **fuel-cell**, o con veicoli misto batteria-idrogeno. Si punta ad un tipico van commerciale, un mini bus cittadino, e un cab furgonato. Ma l'ecosistema a idrogeno è utile solo se c'è il prezioso gas ed il rifornimento rapido, vero punto di forza. Entro fine anno arriverà quindi a Flins anche **il primo impianto di idrolisi** per un MW di potenza, alimentato solo da energia da fonti rinnovabili, per produrre **idrogeno verde**. Grazie alla produzione in loco potranno dunque essere subito testate le infrastrutture di rifornimento e le fuel-cell, simulando un reale utilizzo.

□

[Read More](#)