

## **BMW Group acelera la reducción de CO2 y se centra constantemente en una economía circular con el Neue Klasse.**

De cara a la introducción del Neue Klasse (Nueva Clase), la compañía está fortaleciendo aún más sus objetivos anunciados en el verano del año pasado para reducir significativamente las emisiones de CO2, al tiempo que se compromete a seguir un rumbo claro que respalde el objetivo de 1,5 grados para combatir el calentamiento global.

**Buenos Aires, 02 de septiembre de 2021.** BMW Group está aumentando el ritmo de sus esfuerzos para combatir el cambio climático. De cara a la introducción de Neue Klasse, la compañía está fortaleciendo aún más sus objetivos autodefinidos, anunciados en el verano del año pasado, para reducir significativamente las emisiones de CO2, al tiempo que se compromete a seguir un rumbo claro que respalde el objetivo de 1,5 grados para la limitación del calentamiento global. El Neue Klasse también introducirá el aumento del uso de materiales secundarios con un enfoque firme en los principios de la economía circular, al tiempo que impulsará mejores condiciones para establecer un mercado de materiales secundarios.

Para lograr una mayor reducción de las emisiones de CO2, la atención se centra en la fase de utilización de los vehículos, que representan el 70% de la huella de CO2 de BMW Group. Para 2030, las emisiones de CO2 por vehículo y kilómetro conducido se reducirán al menos a la mitad con respecto a los niveles de 2019. El compromiso de todos los fabricantes a la hora de combatir el cambio climático se puede comparar mejor si se analiza el ciclo de vida completo de un vehículo, incluida la producción y la cadena de suministro. Aquí, BMW Group está planeando una reducción de las emisiones de CO2 por vehículo de al menos un 40%.

“La forma en que las empresas están lidiando con las emisiones de CO2 se ha convertido en un factor importante a la hora de juzgar las acciones corporativas. El factor decisivo en la lucha contra el calentamiento global es la fuerza con la que podemos mejorar la huella de carbono de los vehículos a lo largo de toda su vida útil. Es por eso que nos estamos fijando objetivos transparentes y ambiciosos para la reducción sustancial de las emisiones de CO2; estos están validados por la Science Based Targets Initiative y ofrecerán una contribución eficaz y cuantificable”, dijo Oliver Zipse, presidente del Consejo de Administración de BMW AG, el jueves en Munich. “Con el Neue Klasse estamos afinando significativamente nuestro compromiso y también comprometiéndonos con un rumbo claro para lograr el objetivo de 1,5 grados”.

BMW Group es el primer fabricante de automóviles alemán en unirse a la ambición empresarial de 1,5 ° C de la iniciativa basada en la ciencia y está comprometido con el objetivo de la neutralidad climática total en toda la cadena de valor para 2050, a más tardar. Esto significa que la empresa también forma parte de la iniciativa internacional Race to Zero. La empresa está convencida de que esto se puede lograr mediante la innovación, en lugar de una prohibición general de tecnologías individuales.

El impulsor más poderoso en este camino hacia la neutralidad climática es la movilidad eléctrica, y el Neue Klasse de BMW Group está listo para proporcionar un impulso adicional significativo al mercado. Durante los próximos diez años, la empresa pondrá en circulación alrededor de diez millones de vehículos totalmente eléctricos. Ya en 2030, al menos la mitad de las ventas globales de BMW Group serán vehículos totalmente eléctricos, y la marca MINI ofrecerá exclusivamente vehículos totalmente eléctricos a partir de 2030.

BMW Group sigue cumpliendo con los estrictos criterios de la Science Based Targets Initiative, cuando se trata de medir la reducción de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> de los vehículos de la empresa mientras circulan por las carreteras. Por ejemplo, las emisiones de la producción de combustible o electricidad se incluyen en el cálculo y el consumo se basa en el ciclo WLTP más un diez por ciento. Con su estrategia actual de productos y electrificación, la compañía está en camino de cumplir con el objetivo de la flota de la UE para 2030.

### **Más allá de la electricidad verde: mayor enfoque en el uso de recursos en el futuro.**

BMW Group tiene claro que el simple hecho de aumentar el número de vehículos eléctricos en la carretera no conduce automáticamente a una movilidad respetuosa con el clima. La empresa comprende que también es crucial reducir el uso de materia prima y la explotación de recursos que es perjudicial para el medio ambiente y su procesamiento, a menudo intensivo en CO<sub>2</sub>, especialmente cuando se trata de la fabricación de automóviles, una de las industrias con mayor uso intensivo de recursos.

“2017 fue la primera vez que la población mundial consumió más de 100 mil millones de toneladas de recursos en un solo año, una tendencia que nosotros en la industria automotriz también debemos contrarrestar”, exigió Zipse. “Este es un tema estratégico, que se refiere no solo a la sostenibilidad ecológica sino también económica; la evolución actual de los precios de las materias primas demuestra el impacto que debe esperar una industria que depende de recursos limitados”.

Con el creciente número de vehículos que funcionan con baterías, existe una demanda creciente de muchos productos básicos como el cobalto, el níquel y el aluminio, que son necesarios para las baterías de alto voltaje de los vehículos. Sin embargo, existe un gran potencial para la reutilización de materiales en el sentido de una economía circular y, junto con socios especialistas, BMW Group ya ha demostrado que es factible desde el punto de vista tecnológico lograr una eficiencia de reciclaje de más del 90 por ciento.

La cantidad de níquel secundario que se utiliza para la batería de alto voltaje en el BMW iX ya llega al 50 por ciento, y la carcasa de la batería contiene hasta un 30 por ciento de aluminio secundario. BMW Group tiene como objetivo mejorar estas cifras aún más para las futuras generaciones de productos.

Además de la disponibilidad cada vez más escasa de materias primas y los aumentos resultantes de los precios de estas, existen muchas razones de sostenibilidad para utilizar más materiales secundarios y avanzar hacia una economía circular.

El suministro de materiales secundarios es considerablemente menos intensivo en CO<sub>2</sub> que en el caso de los materiales primarios y puede mejorar significativamente la huella de CO<sub>2</sub>, especialmente dentro de la cadena de suministro. En el caso del aluminio secundario, el ahorro de CO<sub>2</sub> en comparación con el material primario constituye un factor de aproximadamente 4 a 6, mientras que el acero y los termoplásticos se sitúan entre 2 y 5 aproximadamente.

La extracción de recursos para materias primas, particularmente a través de la minería, tiene un impacto significativo en la capacidad regenerativa básica de los ecosistemas. Este impacto se puede reducir en gran medida aumentando el uso de materiales secundarios.

La extracción y el comercio de materiales conflictivos conlleva el posible riesgo de infracciones asociadas de las normas ambientales y sociales. BMW Group ha establecido numerosas medidas para contrarrestar este riesgo, incluida la pertenencia a la Iniciativa de Minerales Responsables. Sin embargo, la estrategia más eficiente para evitar riesgos es minimizar la extracción de dichos materiales primarios.

**Enfoque "Secundario primero": materiales cruciales para vehículos con alto contenido secundario.**

Como parte de su enfoque holístico de la sostenibilidad, BMW Group tiene como objetivo aumentar significativamente el porcentaje de materiales

secundarios en sus vehículos. En promedio, los vehículos actuales se fabrican utilizando casi un 30 por ciento de materiales reciclados y reutilizables. Con el enfoque "Secundario primero", BMW Group planea aumentar sucesivamente esta cifra al 50 por ciento.

Por supuesto, es crucial que la calidad, seguridad y confiabilidad de los materiales cumplan con los mismos altos estándares que los existentes para los materiales primarios, por lo que es esencial que la disponibilidad en el mercado de materiales de tan alta calidad aumente considerablemente. Para lograr esto, son necesarios enfoques e iniciativas políticas intersectoriales.

Basado en los cuatro principios Re: pensar, Re: ducir, Re: utilizar, Re: ciclar, BMW Group está impulsando sus actividades en el campo de la economía circular, un área en la que está llevando a cabo un trabajo pionero. Por ejemplo, la producción de vehículos ahora implica una mayor separación y reciclaje de grupos de materiales cruciales, de modo que la industria pueda reutilizarlos en el marco de "circuitos cerrados".

### **Cooperación con BASF y el Grupo ALBA.**

Dentro de la cadena de suministro y dependiendo de la disponibilidad del mercado, los materiales secundarios se utilizan cada vez más en los vehículos de BMW Group. Además, junto con sus socios, la empresa está dando un impulso importante a la hora de desarrollar materiales secundarios. Un ejemplo es el proyecto piloto de la empresa con BASF y el Grupo ALBA para aumentar el reciclaje de plásticos utilizados en automóviles.

El objetivo del proyecto es reducir el uso de plásticos primarios mediante un sistema integral de reciclaje. Con este fin, el Grupo ALBA analiza los vehículos de BMW Group al final de su vida útil para establecer si es posible una reutilización del plástico de un automóvil a otro. En un segundo paso, BASF evalúa si se puede utilizar el reciclaje químico de los residuos preclasificados para obtener aceite de pirólisis. Esto se puede utilizar luego como base para nuevos productos hechos de plástico. En el futuro, se podría fabricar un nuevo revestimiento de puerta u otros componentes a partir de un panel de instrumentos usado, por ejemplo.

### **Ciclo cerrado en lugar de reciclaje descendente: el "diseño circular" como base de una economía circular.**

Para lograr tasas de reciclaje más altas y, al mismo tiempo, garantizar la alta calidad de los materiales secundarios, los materiales deben extraerse en su forma más pura lo antes posible durante el proceso de reciclaje. Por ejemplo, los sistemas de cableado a bordo deben ser fáciles de quitar para evitar mezclar acero con cobre de los mazos de cables de los vehículos. Si esta mezcla tiene lugar, el acero secundario pierde sus propiedades materiales

esenciales y, por lo tanto, ya no cumple con los altos requisitos de seguridad de la industria automotriz. Para respaldar esta extracción temprana y fácil de materiales, el interior de un automóvil debe estar hecho cada vez más de monomateriales, de modo que al final del ciclo de vida del automóvil, la mayor cantidad posible se pueda transferir nuevamente al ciclo de material utilizable. Básicamente, reducir la cantidad de materiales puede ayudar a mejorar la calidad de los materiales reciclados. Actualmente, los vehículos constan de entre 8.000 y 10.000 materiales diferentes.

Para lograr esto, BMW Group se está enfocando ahora en un concepto de "Diseño Circular", que está diseñado para garantizar la capacidad económica de desmantelamiento de los vehículos. Es fundamental que el desmontaje del vehículo y sus componentes individuales sea rápido y rentable para garantizar que los precios de los materiales secundarios sean competitivos. Todo comienza con la construcción del vehículo, que debe realizarse de tal manera que permita la eliminación de materiales al final de la vida útil del vehículo sin que se mezclen diferentes tipos de material entre sí.

### **RE: BMW en la IAA Mobility: una visión visionaria de la economía circular.**

BMW Group ha colocado la economía circular en el centro de su presencia en la IAA Mobility 2021 en Múnich, donde la compañía ofrecerá una perspectiva visionaria sobre los potenciales de una economía circular y la movilidad sostenible. El BMW i Vision Circular encarna el ambicioso reclamo de la empresa de ser el fabricante más sostenible para la movilidad individual premium.

Este vehículo visionario, diseñado de acuerdo con los cuatro principios de la economía circular Re: pensar, Re: ducir, Re: utilizar, Re: ciclar, muestra cómo podría verse la movilidad urbana individual, sostenible y lujosa en 2040. El BMW i Vision Circular es fabricado 100 por ciento con materias primas secundarias o materias primas renovables, y es 100 por ciento reciclable.

Este automóvil demuestra que la protección del clima y la movilidad individual no necesariamente se contradicen entre sí. Por el contrario, muestra que, utilizando nuevas tecnologías e innovación, BMW Group puede cumplir con los requisitos del planeta para una mayor sostenibilidad sin que los clientes tengan que renunciar a la movilidad individual.

\*\*\*

#### **Acerca de BMW Group**

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls-Royce y BMW Motorrad, BMW Group es el fabricante Premium líder en vehículos y motocicletas; el cual, a su vez, proporciona servicios financieros y

productos de movilidad de alta calidad. Al ser una empresa global, BMW Group opera 31 instalaciones de producción y ensamble en 15 países y cuenta con una red global de ventas en más de 140 países.

En 2020, BMW Group vendió más de 2,3 millones vehículos y más de 169 mil motocicletas en todo el mundo. La ganancia antes de los impuestos para el ejercicio 2020 fue de aproximadamente 5 mil 222 millones de euros sobre ingresos que ascienden a 98 mil 990 millones de euros. Al 31 de diciembre de 2020, BMW Group contaba con una mano de obra de 120.726 empleados.

El éxito de BMW Group siempre se ha basado en el pensamiento a largo plazo y la acción responsable. La compañía marcó el rumbo del futuro en una etapa temprana y de manera consistente, haciendo que la sostenibilidad y la gestión eficiente de los recursos sean fundamentales para su dirección estratégica, desde la cadena de suministro, pasando por la producción hasta el final de la vida útil de todos los productos.

#### **Acerca de BMW Group Latinoamérica**

BMW Group en la región de Latinoamérica comercializa las tres marcas BMW, MINI y BMW Motorrad; así como en algunos países también se incluye la submarca BMW i. BMW Group México inició sus actividades a finales de 1994 y por tanto celebró en 2019 el 25 aniversario de presencia en este país. En la región de Latinoamérica el primer importador se ubicó en Ecuador en 1958, con lo que se tiene presencia desde hace más de 50 años.

El Grupo cuenta con dos plantas en Brasil, una ubicada en Araquari, Santa Catarina, con enfoque en la producción de autos. La otra planta se ubica en Manaus, Amazonas, la cual es la primera instalación que fabrica vehículos de dos ruedas de la marca fuera de Alemania. En julio de 2014, se anunció la inversión de mil millones de dólares para la construcción y operación de una planta de producción en San Luis Potosí, México; la cual inició operaciones en 2019 con la nueva generación del BMW Serie 3.

Además, cuenta con una organización de servicio y postventa, que ofrece atención a clientes.

#### **Para mayor información favor de contactar a:**

Gonzalo Rodiño  
Tania Silva

[gonzalo.rodino@bmw.com.ar](mailto:gonzalo.rodino@bmw.com.ar)  
[tania.silva@partner.bmw.com.ar](mailto:tania.silva@partner.bmw.com.ar)