

El Grupo BMW se propone una ambiciosa meta de reducción de emisiones de CO2 para 2030: más de 200 millones de toneladas.

El Grupo BMW refuerza su objetivo de movilidad sostenible con unos objetivos ambiciosos de reducción de gases de efecto invernadero: en la Junta General de Accionistas celebrada ayer, la compañía ha anunciado que evitará la emisión de más de 200 millones de toneladas de CO2 de aquí a 2030. Esto equivale a más de 20 veces las emisiones anuales de CO2 de una ciudad con más de un millón de habitantes, como Múnich o Barcelona.

- Repensar, reducir, reutilizar y reciclar: el Grupo BMW convierte a economía circular en la temática central de su evento IAA Mobility 2021.
- La Neue Klasse: el desarrollo enfocado desde la idea de “primero lo secundario”
- Celdas de batería de la nueva generación: la huella de carbono de las baterías de alto voltaje se reducirá a la mitad.
- Los objetivos de CO2 para 2030 están validados por la Iniciativa de Objetivos Basados en la Ciencia
- Toda la producción y las instalaciones de la compañía serán completamente neutras en carbono a partir de 2021.
- Al menos el 50 por ciento de las ventas mundiales serán de modelos completamente eléctricos en 2030.
- Oliver Zipse: “queremos ser pioneros en la economía circular”

El Grupo BMW refuerza su proyecto de movilidad sostenible con unos ambiciosos objetivos de reducción de gases de efecto invernadero: en la Junta General de Accionistas celebrada hoy, la compañía ha anunciado que suprimirá la emisión de más de 200 millones de toneladas de CO2 de aquí a 2030. Esto equivale a más de 20 veces las emisiones anuales de CO2 de una ciudad con más de un millón de habitantes, como Múnich o Barcelona. Para lograrlo, el Grupo BMW está reduciendo la huella de carbono de sus vehículos en todo su ciclo de vida: desde la extracción de las materias primas, pasando por la producción y la fase de uso, hasta el reciclaje al final de la vida útil de los componentes. En el futuro, la prioridad será utilizar menos recursos.

“Un coche respetuoso con el medio ambiente no se crea únicamente utilizando energías verdes. Debemos diseñar nuestros vehículos para que sean sostenibles desde el primer día: reduciendo la cantidad de materiales utilizados para su fabricación y, sobre todo, planificando la reutilización y el reciclaje desde el principio. Ante el aumento de los precios de las materias primas, esto no es sólo un imperativo medioambiental, sino también empresarial”, aseguró Oliver Zipse, presidente del Consejo de Administración de BMW AG, en la Junta General Anual celebrada el miércoles 12 de mayo en Múnich. “El reto tecnológico para lograrlo es muy exigente. Por eso queremos ser líderes en economía circular y desempeñar un papel pionero en este segmento. Ya estamos trabajando actualmente en cuotas para el uso de material secundario en nuestra “Neue Klasse” (nueva clase), que son a la vez concretas y ambiciosas para lograr los altos estándares que nos hemos propuesto”.

“Repensar, reducir, reutilizar y reciclar”: el Grupo BMW ha convertido la economía circular en piedra angular de la IAA Mobility 2021

El Grupo BMW destacará el potencial futuro de la economía circular para la protección del medio ambiente y el clima en la IAA Mobility 2021 que se celebrará en septiembre. El enfoque “Repensar, reducir, reutilizar y reciclar” (RE:THINK, RE:DUCE, RE:USE, RE:CYCLE) de la compañía ofrece una visión holística de cómo se puede reducir drásticamente el uso de materias primas en los coches del futuro.

El Grupo BMW ya tiene previsto llevar la sostenibilidad al siguiente nivel en sus modelos de la “Neue Klasse” (la nueva clase) en los próximos años, reduciendo considerablemente su consumo de recursos por vehículo. El objetivo es aumentar sustancialmente el porcentaje de material secundario, como el acero, los plásticos y el aluminio reciclados. Ante la escasez de recursos naturales y el aumento de los precios de las materias primas, el Grupo BMW considera este paso como una palanca crucial para implementar las prácticas empresariales sostenibles y la creación de un claro imperativo de eficiencia.

Para lograrlo, el Grupo BMW ha iniciado un cambio de paradigma de los procesos de desarrollo con su enfoque de “primero lo secundario”, es decir, utilizando material secundario siempre que la calidad y la disponibilidad de los materiales lo permitan.

La huella de carbono de las baterías de alto voltaje se reducirá a más de la mitad.

Las baterías de alto voltaje desempeñarán un papel único en este sentido. El proceso de fabricación y de producción de las celdas de batería depende en un gran porcentaje de la energía y, por tanto, supone un factor fundamental en la huella de carbono de cualquier coche eléctrico. Con la próxima generación de tecnología de baterías que se introducirá en la “Neue Klasse”, el Grupo BMW pretende reducir la huella de carbono de la batería de alto voltaje a menos de la mitad del valor de referencia de la actual tecnología de quinta generación.

Además del cambio a una energía verde que ya está implementado por los fabricantes de celdas, los nuevos conceptos de batería y de celdas, combinados con una química de celdas mejorada, también supondrán una contribución muy significativa.

Otro factor a tener en cuenta es el creciente porcentaje de material secundario en las celdas de la batería y en la batería de alto voltaje de forma conjunta. La carrocería del BMW iX, ya contiene hasta un 30 por ciento de aluminio secundario, y en la célula de la batería se utiliza hasta un 50 por ciento de níquel secundario, que es una materia prima fundamental. Al mismo tiempo, el Grupo BMW ha limitado el uso de materias primas críticas en la actual generación de celdas de batería, y ha reducido la cantidad de cobalto en el material del cátodo a menos del diez por ciento. El motor eléctrico ya no requiere el uso de materiales de los elementos conocidos como “tierras raras”.

El “diseño circular” como base de la economía circular.

Las necesidades de reciclaje ya se tienen en cuenta en el propio diseño del vehículo, debido a que la extracción pura de materiales es un reto central para los procesos de reciclaje actuales. Por ejemplo, el sistema eléctrico debe ser fácil de extraer, antes del reciclaje, para evitar que el acero se mezcle con el cobre del compartimento de cableado del vehículo. De lo contrario, el acero secundario dejaría de cumplir los estrictos requisitos de seguridad de la industria del automóvil. El uso de monomateriales (como, por ejemplo, en asientos) debe incrementarse de forma significativa para poder reintroducir la máxima cantidad posible en el ciclo de materiales.

Otro aspecto clave es la capacidad del desmantelamiento eficiente. Para que los materiales secundarios puedan competir en el mercado, tanto el vehículo como los componentes individuales deben desmantelarse de forma rápida y rentable como paso previo al reciclaje. Los requisitos previos para ello deben establecerse al diseñar el vehículo, por ejemplo, no asegurando las conexiones con adhesivo, sino diseñándolas de forma que puedan volver a separarse al final de la vida útil del vehículo y asegurando que los diferentes materiales no se mezclen entre sí.

Objetivos de reducción de CO2 validados por la Iniciativa de Objetivos Basados en la Ciencia: toda la producción será completamente neutra en carbono a partir de 2021.

El Grupo BMW ha convertido la sostenibilidad y la eficiencia de los recursos en el centro de su dirección estratégica en 2020 y, con este reajuste, busca un rumbo mucho más ambicioso que el objetivo de limitar el aumento de la temperatura global a dos grados. A lo largo del ciclo de vida de los vehículos y en los tres ámbitos considerados, el Grupo BMW ha establecido objetivos medibles y verificables que han sido validados por la Iniciativa de Objetivos Basados en la ciencia.

Tema	Reducción de CO ² hasta 2030 (desde 2019)	Objetivo climático equivalente
Ámbito de la producción y localización 1+2	-80% por vehículo	Más ambicioso que el objetivo de 1.5C °
Ámbito de la cadena de suministro de 3 en adelante	Al menos -20% por vehículo	Objetivo de 1.75C °
Fase de uso Ámbito 3 hacia abajo	Más del -40% por vehículo/km	Dentro del alcance del objetivo de 1.5 - 1.75C °
Ciclo de vida completo Ámbito1-3	al menos -33% por vehículo	Dentro del alcance del objetivo 1.5 - 1.75C °

Cada uno de estos objetivos representa una reducción sustantiva de emisiones – en otras palabras, una disminución real de las emisiones de CO2 por vehículo. Un factor clave es que la producción y todas las ubicaciones del Grupo BMW han estado obteniendo energía 100 por ciento verde desde finales de 2020. A partir de este año, el Grupo BMW también está compensando sus emisiones de CO2 restantes (Alcance 1+2) a través de medidas de compensación seleccionadas, que también cubren las emisiones de los coches y los viajes de negocio de la compañía, por ejemplo. Esto significa que, desde 2021 en adelante, toda la producción del Grupo BMW, incluyendo todas sus ubicaciones en todo el mundo, será completamente neutra en carbono neto.

Comunicación corporativa

Para el Grupo BMW, una cosa es cierta: tales medidas son un factor importante para compensar el impacto neto de las emisiones dañinas para el clima – sin embargo, no deben retrasar las medidas sustantivas que pueden generar una reducción real de las emisiones. Por esta razón, el Grupo BMW solo aplica estas medidas para sus restantes emisiones de carbono que todavía son inevitables – por ejemplo, por el uso de plantas de cogeneración altamente eficientes.

“En lo que respecta al Grupo BMW: evitar viene antes que compensar. De esta manera, ya hemos reducido nuestro consumo de energía por vehículo producido en más de un tercio desde los niveles de 2006 e incluso pudimos reducir las correspondientes emisiones de CO₂ por vehículo producido en más del 70 por ciento”, dijo Zipse.

El Grupo BMW es el primer fabricante de automóviles que se fija objetivos concretos para reducir las emisiones de CO₂ en su cadena de suministro para 2030. Además del uso de energía verde para la producción intensiva de celdas de batería de quinta generación, se han iniciado otras medidas – por ejemplo, la energía solar se usará en un futuro para la producción de aluminio, que también consume mucha energía. El Grupo BMW está también invirtiendo en un método innovador para la producción de acero sin carbono, desarrollado por la startup estadounidense Boston Metal, a través de su fondo de capital de riesgo, BMW I Ventures.

2030: al menos el 50 por ciento de las ventas globales totalmente eléctricas.

Un factor clave para la descarbonización de la movilidad individual y el factor más importante para reducir las emisiones de CO₂ durante la fase de uso será el aumento masivo de la electromovilidad – que el Grupo BMW ha intensificado aún más en los años recientes. La compañía ofrecerá cinco modelos totalmente eléctricos a finales de este año: el BMW i3*, el MINI SE* y el BMW iX3, así como los dos principales productos en innovación, el BMW iX* y el BMW i4*. Estos irán seguidos en los próximos años por las versiones totalmente eléctricas del BMW Serie 5 de alto volumen y el BMW X1. También se les unirá el BMW Serie 7, el sucesor del MINI Countryman y otros modelos. Para 2023, el Grupo BMW tendrá por lo menos un modelo totalmente eléctrico en las carreteras en aproximadamente el 90 por ciento de sus segmentos de mercado actuales.

Desde ahora hasta el 2025, el Grupo BMW aumentará sus ventas de modelos totalmente eléctricos en un promedio de más del 50 por ciento anual, es decir, más de diez veces el número de unidades vendidas en 2020. En base a su pronóstico de mercado actual, la compañía también espera que al menos el 50 por ciento de sus ventas globales provengan de vehículos totalmente eléctricos en 2030. La cifra real puede variar significativamente de un mercado a otro y en última instancia dependerá, en gran medida, de cuánto se avance en la expansión de la infraestructura de carga a nivel regional.

En este punto, ya no habrá ninguna posición de segmento en el catálogo de productos completo del Grupo BMW donde la compañía no ofrezca al menos un modelo totalmente eléctrico. De hecho, los segmentos individuales pueden ser atendidos exclusivamente por modelos totalmente eléctricos. La compañía también será capaz de manejar un porcentaje mucho mayor de vehículos totalmente eléctricos si la demanda se desarrolla en concordancia. En total, durante los próximos diez años, el Grupo BMW pondrá en circulación en las carreteras alrededor de diez millones de vehículos totalmente eléctricos.

Comunicación corporativa

BMW Motorrad CE 04.

BMW Motorrad también está ampliando su gama de vehículos eléctricos de dos ruedas para espacios urbanos: en #NEXTGen 2020, la compañía compartió una visión concreta de cómo podría verse un vehículo de producción que podría llevar la electromovilidad en las ciudades a un nivel completamente nuevo, tanto técnica como ópticamente, con la BMW Motorrad Definition CE 04. El Grupo BMW presentará el modelo de producción correspondiente este verano.

*Datos de consumo/emisiones:

BMW iX: Consumo de energía en kWh/100 km: 22.5-19.5 WLTP. Los datos son preliminares y se basan en pronósticos.

BMW i3 (120 Ah): Consumo de energía en kWh/100 km combinados: 13.1 NEDC, 16.3-15.3 WLTP.

BMW i3s (120 Ah): Consumo de energía en kWh/100 km combinados: 14.6-14.0 NEDC, 16.6-16.3 WLTP.

MINI Cooper SE: Consumo de energía en kWh/100 km combinados: 16.9-14.9 NEDC, 17.6-15.2 WLTP.

BMW iX3: Consumo de energía en kWh/100 km combinados: 17.8-17.5 NEDC, 19.0-18.6 WLTP.

BMW i4: este es un modelo de pre-producción, aún no hay cifras de homologación disponibles.