

BMW
GROUP



VEHICLE FOOTPRINT.

Studio sull'ecobilancio della BMW 120 con una dichiarazione di validità del TÜV Rheinland e ulteriori informazioni sul suo impatto ecologico e sociale. Dati all'inizio della produzione del veicolo nel luglio 2024.

INDICE.



Pagina	Contenuto
03	1. Informativa sul veicolo oggetto dello studio sull'ecobilancio
04	2. Ecobilancio
07	2.1. Materiali utilizzati per il veicolo
08	2.2. Potenziale di riscaldamento globale durante il ciclo di vita
09	2.3. Provvedimenti per la riduzione del potenziale di riscaldamento globale
10	2.4. Altre categorie di impatto sull'ambiente
11	3. Produzione e fabbisogno d'acqua
12	4. Possibilità di riciclaggio al termine del ciclo di vita
13	5. Sostenibilità sociale nella catena di fornitura
14	6. Valutazione e conclusioni

1. INFORMATIVA SUL VEICOLO OGGETTO DELLO STUDIO SULL'ECOBILANCIO.

Dettagli tecnici relativi al veicolo oggetto dello studio sull'ecobilancio

Tipo di trasmissione	BMW 120
Cambio	Benzina- Mild-Hybrid da 48 Volt
Tipo di trazione	7 rapporti, automatico
Potenza in kW (CV)	Trazione anteriore
Velocità massima in km/h	125 (170)
Peso veicolo in kg	226
Consumo di energia, WLTP combinato in l/100 km	1.462
Emissioni di CO ₂ , WLTP combinato in g/km	5,6
Classe CO ₂ ¹	127
	D

¹In conformità con l'ordinanza sull'etichettatura del consumo energetico delle autovetture (PKW-EnVKV) secondo la legge tedesca

La BMW Serie 1 coniuga una dinamica di marcia eccitante dal design sportivo con una tecnologia innovativa.

Veicolo di ispirazione. La plastica utilizzata per la copertura del motore è ottenuta per circa il 70% da materiale secondario. Per i cerchi in lega leggera si utilizza alluminio secondario per circa il 70%; il basamento è realizzato per circa il 56% con alluminio secondario. Con riferimento all'intero veicolo, la percentuale di materia prima secondaria della BMW 120 è pari a circa il 21%. Questi valori sono stati calcolati al momento dell'inizio della produzione nel 2024, sia sulla base di attestazioni specifiche dei fornitori, sia sulla base dei valori medi del settore e includono gli scarti di produzione.

Nella sua quarta generazione la Serie 1 si presenta come innovativa, individuale e intelligente.

2. ECOBILANCIO.

Pensare a lungo termine ed agire in modo orientato al cliente. Questi sono gli obiettivi fondamentali del BMW Group, che sono ancorati nella strategia della nostra azienda, che presuppone l'attuazione contemporanea e di pari importanza di obiettivi ambientali, economici e sociali. La valutazione degli effetti sull'ambiente di una BMW fa parte della nostra responsabilità del prodotto. Con l'aiuto di un ecobilancio osserviamo l'intero ciclo di vita di un veicolo e dei suoi componenti.

Gli effetti rilevanti per l'ambiente e i potenziali di miglioramento vengono individuati in modo trasparente già nella fase di sviluppo di un veicolo. Le decisioni prese tengono conto fin dall'inizio degli aspetti ambientali.

L'ecobilancio della BMW 120 è stato creato all'inizio della produzione nel luglio 2024, modellato con l'aiuto del software LCA for Experts 10 (dati aggiornati al: 2023) della società Sphera e completato con le percentuali di materiale secondario e d'impiego di energie rinnovabili attraverso i dati specifici dei fornitori. Se non diversamente specificato, tutti i fattori di emissione utilizzati sono tratti dal software.

Si tiene conto di un chilometraggio di 200.000 km nel ciclo di marcia armonizzato a livello mondiale (WLPT).

La rappresentazione in modo comparabile dei risultati e delle applicazioni di processo è particolarmente impegnativa nel caso di prodotti complessi come i veicoli. Esperti esterni verificano la corrispondenza con la norma ISO 14040/44. Ad eseguire questa verifica è l'Istituto di controllo tecnico indipendente TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH.

Per l'ecobilancio della BMW 120 si utilizza il metodo CML-2001, che è stato sviluppato dall'Istituto di Scienze Ambientali dell'Università di Leiden (Paesi Bassi) nel 2001. Questo metodo per la valutazione dell'impatto ambientale viene utilizzato in molti ecobilanci nel settore automobilistico. Il suo obiettivo è la rappresentazione di tutti i flussi di materiale e di energia tra l'ambiente e il sistema di prodotto nel ciclo di vita.



DICHIARAZIONE DI VALIDITÀ DELLO STUDIO SULL'ECOBILANCIO.



Validation

TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH confirms that a critical review of the life cycle assessment (LCA) study of BMW AG, Petuelring 130, 80788 München for the following passenger car:

BMW 120 – 2024 model year

was performed.

Proof has been provided that the requirements of the international standards

- ISO 14040:2006 + A1:2020: Environmental management – life cycle assessment – principles and framework
- ISO 14044:2006 + A1:2018 + A2:2020: Environmental management – life cycle assessment – requirements and guidelines
- ISO/TS 14071:2014: Environmental management – life cycle assessment – critical review processes and reviewer competencies: additional requirements and guidelines to ISO 14044

are fulfilled.

Results:

- The LCA study was carried out according to the international standards ISO 14040:2006 + A1:2020 and ISO 14044:2006 + A1:2018 + A2:2020. The methods used and the modelling of the product system correspond to the state of the art. They are suitable to fulfill the goals stated in the study. The report is comprehensive and provides a transparent description of the framework of the LCA study.
- The assumptions used in the LCA study especially energy consumption based on the current WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) were verified and discussed.
- The assessed samples of data and environmental information included in the LCA study are plausible.

Review process and level of detail:

Verification of input data and environmental information as well as the check of the LCA process was performed in course of a critical data review. The data review considered the following aspects:

- Check of the applied methods and the product model,
- Inspection of technical documents (e.g. type approval documents, parts lists, supplier information, supplier information on secondary material content, measurement results, etc.) and
- Check of input data (e.g. weights, materials, secondary material content, energy consumption, emissions, etc.).

Cologne, 30th July 2024



Norbert Heidelmann
Department Manager for Carbon and Energy Services

Jocelyn Sobiech
Sustainability Expert

Responsibilities:

Sole liability for the content of the LCA rests with BMW AG. TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH was commissioned to review said LCA study for compliance with the methodical requirements, and to verify and validate the correctness and credibility of the information included therein.

2. ECOBILANCIO.

Il limite di sistema dell'ecobilancio è rappresentato nella figura 1 e va dall'estrazione di materie prime fino al riciclaggio al termine del ciclo di vita del veicolo, passando per la produzione dei materiali e dei componenti, la logistica e la fase di utilizzo.

I materiali residui riutilizzabili derivanti dai processi di produzione sono introdotti in un circuito interno e sono compresi nella valutazione. Essi comprendono, ad esempio, gli sfridi da punzonatura risultanti dalla produzione di componenti in acciaio o alluminio. I materiali impiegati per la fabbricazione di attrezzi e la costruzione di luoghi di produzione non rientrano in questo ecobilancio.

Per quanto concerne la fase di utilizzo si fa ricorso ai record di dati per il mix di carburante UE-28 disponibili al pubblico concernenti la disponibilità di carburante. Nell'ambito dell'analisi non si tiene conto della manutenzione dei veicoli.

Nell'ambito dell'ecobilancio la fase di riutilizzo (end-of-life) viene rappresentata secondo processi standard di svuotamento di liquidi d'esercizio e smontaggio ai sensi del decreto sui veicoli da rottamare, la separazione di metalli nel processo di rottamazione e il recupero energetico delle parti non metalliche (frazione leggera da rottamazione). Non vengono rilasciati crediti ecologici per i materiali secondari prodotti e per il recupero di energia attraverso l'utilizzo termico. Si tiene conto solo dei costi e delle emissioni dei processi di recupero.

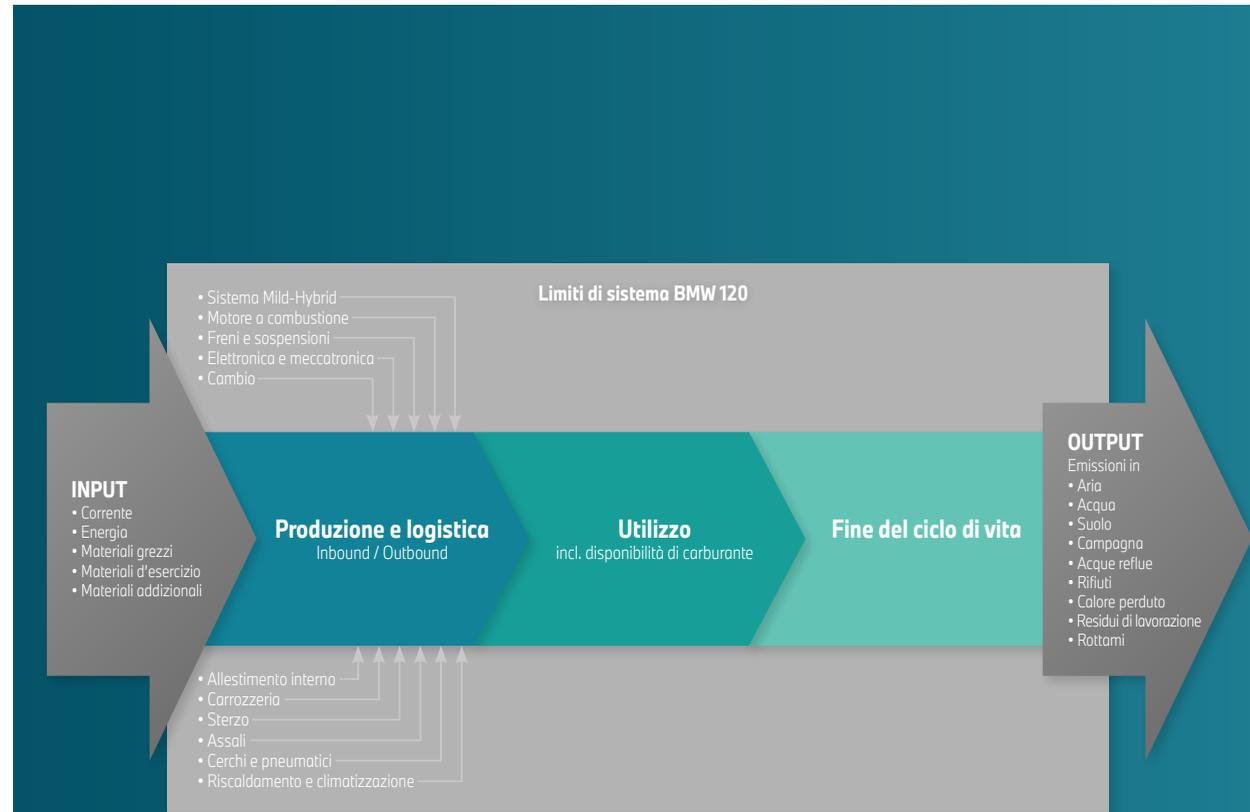


Fig. 1: limiti di sistema ecobilancio BMW 120

2.1. MATERIALI UTILIZZATI PER IL VEICOLO.

I dati relativi al prodotto come dati dei componenti e dei materiali, quantità, spese di produzione e logistica sono dati primari rilevati da BMW Group.

Per l'ecobilancio si considera il peso come "massa in stato pronto per la marcia senza guidatore e bagaglio più l'equipaggiamento in pelle sintetica". Questo peso è rappresentato attraverso un'estrazione dei componenti del veicolo e della composizione dei relativi materiali da un elenco pezzi specifico per il veicolo.

Nella figura 2 viene rappresentata la composizione dei materiali della BMW 120.

Il peso della BMW 120 è dato per il 53% da acciaio e materiali ferrosi e per il 13% da leghe leggere ottenute prevalentemente da alluminio. Il gruppo dei polimeri ha anche una percentuale elevata con il 21%. Altri materiali sono pari al 3,0%. Materiali non ferrosi pari al 3,3%. I polimeri di processo rappresentano l'1,9%. I materiali d'esercizio rappresentano circa il 4,4%. Comprendono gli oli e il liquido dei freni, il refrigerante e l'acqua di lavaggio. La percentuale dei metalli speciali come lo stagno è di gran lunga inferiore all'1%.

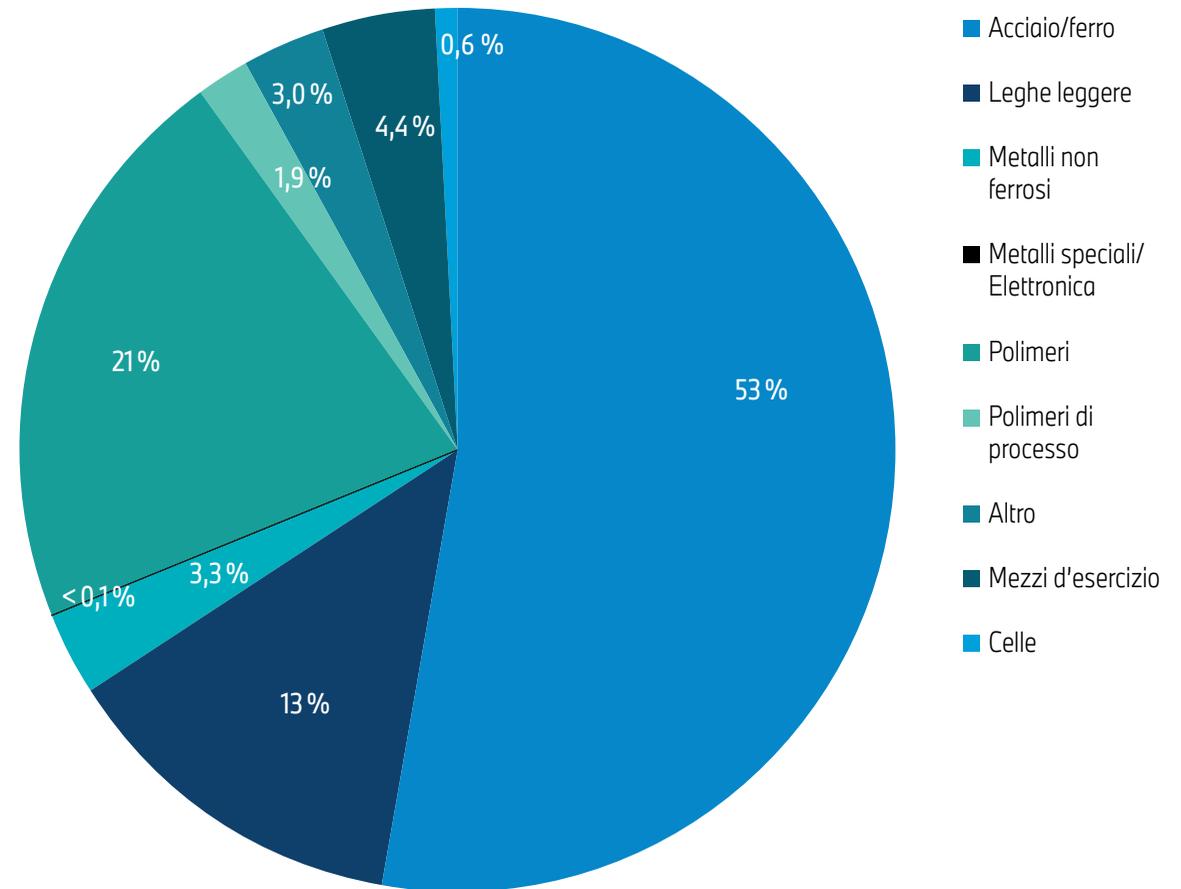


Fig. 2: composizione dei materiali della BMW 120 all'inizio della produzione. I valori indicati possono presentare differenze di arrotondamento.

2.2. POTENZIALE DI RISCALDAMENTO GLOBALE DURANTE IL CICLO DI VITA.

Potenziale di riscaldamento globale [CO₂e] della BMW 120 nel ciclo di vita



Fig. 3: si è tenuto conto dell'intera quantità di monossido di carbonio (CO₂) e di altre emissioni a effetto serra come, ad esempio, il metano o il biossido di azoto. Le equivalenti di CO₂ (CO₂e) sono un'unità di misura necessaria per esprimere in modo uniforme l'impatto sul clima dei diversi gas serra.

Per il conteggio dell'elettricità verde si tiene conto sia della corrente proveniente da impianti di generazione di energia rinnovabile propri e da contratti con fornitori diretti nonché di corrente ricavata da fonti d'origine certificata. Non si tiene conto di misure di compensazione.

Questo ecobilancio tiene conto del potenziale di riscaldamento globale (Global Warming Potential, GWP) della BMW 120 durante l'intero ciclo di vita. Al fine di valutare l'impatto sul clima si tiene conto delle emissioni a effetto serra che sono legate alla catena di fornitura delle materie prime, alla logistica di trasporto e alla produzione negli stabilimenti BMW, all'utilizzo e al recupero o allo smaltimento del prodotto. La valutazione del GWP è focalizzata momentaneamente sul settore automobilistico.

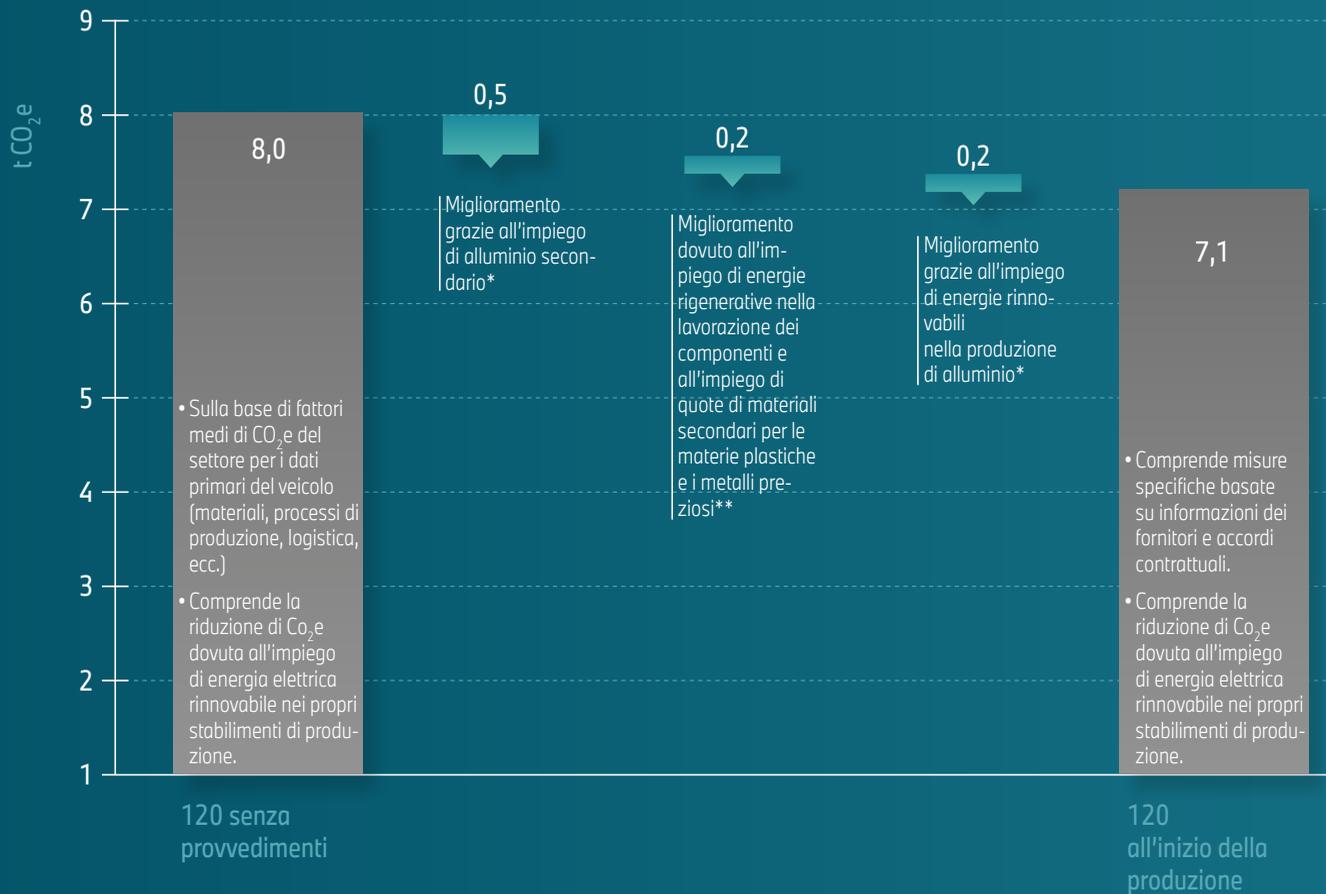
La figura 3 mostra il potenziale di riscaldamento globale della BMW 120 durante il suo ciclo di vita.

La BMW 120 considerata per questo ecobilancio viene consegnata ai clienti finali con 7,1 t di CO₂e, di cui circa 0,2 t sono imputabili alla logistica in entrata e in uscita. La logistica in entrata comprende tutti i trasporti di merci di fornitori agli stabilimenti di produzione e il traffico all'interno dello stabilimento. La logistica in uscita dallo stabilimento nei mercati mondiali viene determinata sulla base delle pianificazioni relative al volume previsto.

Per il calcolo della fase di utilizzo della BMW 120 si tiene conto del consumo WLTP (valore medio del range di valori WLTP) e di un chilometraggio di 200.000 km.

Le emissioni della fase di utilizzo influenzano significativamente l'impatto climatico della vettura. Sulla base del mix di carburanti UE-28, queste ammontano a 31,3 t di CO₂e.

2.3. PROVVEDIMENTI PER LA RIDUZIONE DEL POTENZIALE DI RISCALDAMENTO GLOBALE.



Per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità nella fase di produzione della BMW 120 sono stati adottati diversi provvedimenti.

Nella figura 5 sono illustrati i provvedimenti che contribuiscono a migliorare il potenziale di riscaldamento globale nella fase di produzione di circa l'11% rispetto ai valori medi del settore secondo il software e il database LCA for Experts 10. L'impiego di fonti di energia rinnovabile nella produzione interna non è stato indicato separatamente come provvedimento ed è già incluso nelle 8,0 t di CO₂e. I valori indicati possono presentare differenze di arrotondamento.

Tenuto conto di questi provvedimenti, il valore di CO₂e al momento della consegna del veicolo è di 7,1 t.

* Supporto albero di trasmissione, ruote, carrozzeria, componenti del cambio e del motore, ecc.

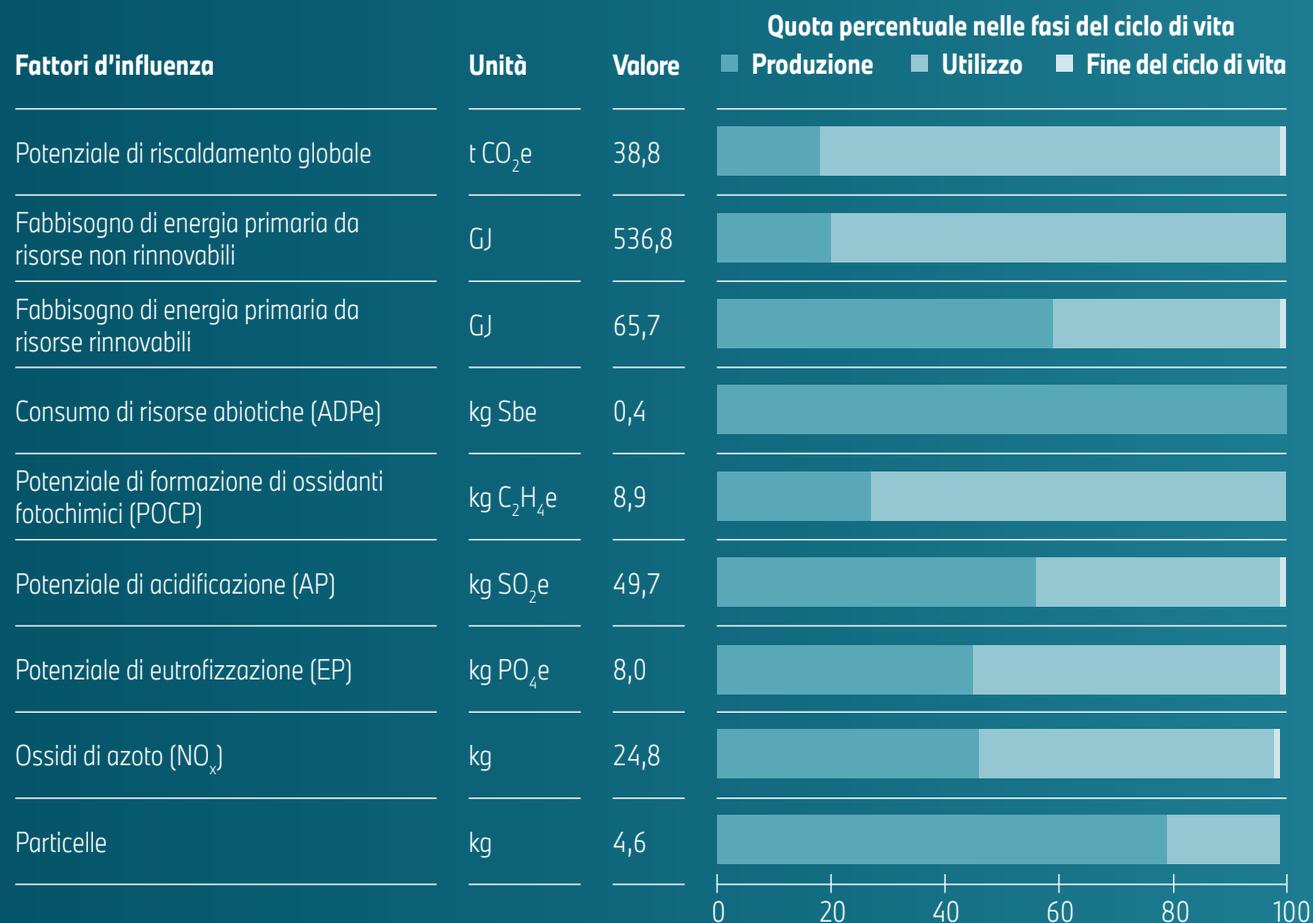
** Carico di metalli preziosi nell'impianto di scarico

Fig. 5: influenza degli obiettivi di sviluppo sul potenziale di riscaldamento globale della fase di produzione della BMW 120

2.4. ALTRE CATEGORIE D'IMPATTO SULL'AMBIENTE.

Nella tabella 1 viene indicato in CO₂e il potenziale di riscaldamento globale della BMW 120. Sono inoltre indicate ulteriori categorie di considerevole impatto sull'ambiente con valori percentuali nelle fasi del ciclo di vita:

- Il fabbisogno di energia primaria ricavata da risorse rinnovabili e non rinnovabili. Anche l'energia primaria necessaria (p.es. carbone, radiazione solare) per la generazione di energia e per la produzione di materiale.
- Il fattore abiotico ossia il consumo di risorse che non hanno vita indica la penuria di risorse. Più un elemento è scarso e più il consumo è elevato, tanto più elevato è l'apporto al potenziale di esaurimento abiotico ADPe.
- Il potenziale di formazione di ossidanti fotochimici (PCOP) esprime la formazione di ozono a livello del suolo (p.es. smog estivo) dovuta alle emissioni.
- Il potenziale di acidificazione (AP) quantifica e valuta l'effetto acidificante di emissioni speciali.
- Il potenziale di eutrofizzazione (EP) descrive l'apporto indesiderato di sostanze nutritive nelle acque o nel suolo (eccesso di fertilizzante).
- Gli ossidi di azoto (NO_x) contribuiscono tra l'altro alla formazione di polveri sottili e ozono. L'NO₂ è ad esempio un gas lacrimogeno.
- Le particelle riuniscono corpuscoli di diverse dimensioni.



Tab. 1: categorie di impatto sull'ambiente con valori percentuali nelle fasi del ciclo di vita della BMW 120

3. PRODUZIONE E FABBISOGNO D'ACQUA.

Gli stabilimenti di produzione della BMW 120 sono Lipsia, Hams Hall, Landshut e Berlino. Il montaggio dell'intero veicolo avviene nello stabilimento di Lipsia, il motore a combustione viene prodotto nello stabilimento di Hams Hall. I singoli componenti della carrozzeria provengono dallo stabilimento di Landshut, i dischi dei freni dallo stabilimento di Berlino.

Tutti e quattro gli stabilimenti ricavano l'intero fabbisogno esterno di energia elettrica da fonti rinnovabili, utilizzando, tra l'altro, certificati di origine. Il BMW Group acquista esclusivamente certificati di energie rinnovabili, la cui generazione non viene sovvenzionata. In questo modo si esclude una doppia imputazione ("double-counting"). Inoltre, viene generata elettricità da fonti energetiche rinnovabili anche all'interno dello stabilimento. Per coprire il fabbisogno di calore si utilizza gas metano, olio combustibile e calore proveniente da impianti di co-generazione (KWK).

Molti processi di produzione come la verniciatura dei veicoli richiedono molta acqua. Nel 2023 il consumo medio di acqua potabile di tutte le sedi di produzione mondiali è stato pari a 1,78 m³* per veicolo nuovo.

*Fonte: <https://www.bmwgroup.com/de/bericht/2023/index.html>
I dati relativi al fabbisogno di acqua non fanno parte dell'ecobilancio.



4. POSSIBILITÀ DI RICICLAGGIO AL TERMINE DEL CICLO DI VITA.



BMW tiene conto degli impatti sull'ambiente lungo tutto il ciclo di vita di un veicolo nuovo. Dalla fabbricazione al recupero passando per l'utilizzo e il service. Un riciclaggio efficiente è pianificato già nella fase di sviluppo e produzione. Il "Design for Recycling" viene applicato e assicura un riciclaggio efficiente di veicoli da rottamare. Un esempio è costituito dall'estrazione totale e semplice dei materiali d'esercizio (ad es. il refrigerante).

Naturalmente, le automobili costruite da BMW soddisfano a livello internazionale i requisiti di legge in materia di riciclaggio di veicoli usati, componenti e materiali. In riferimento all'intero veicolo, almeno l'85% dei materiali viene riciclato e almeno il 95%, compreso il riciclaggio termico, viene riciclato in conformità ai requisiti di legge (Direttiva europea sui veicoli fuori uso ELV 2000/53/CE).

Il riciclaggio dei veicoli da rottamare avviene in aziende di smontaggio riconosciute. Il BMW Group e le sue società distributrici nazionali offrono un servizio di riciclaggio con oltre 2.800 centri di raccolta in 30 paesi. I quattro livelli di riciclaggio comprendono il ritiro controllato, il pretrattamento, lo smontaggio e il riciclaggio del veicolo restante.

I dati su questa pagina non fanno parte dell'ecobilancio.

5. SOSTENIBILITÀ SOCIALE NELLA CATENA DI FORNITURA.



Il rispetto di standard ambientali e sociali nella rete dei fornitori è l'obiettivo dichiarato del BMW Group. Ciò comprende il rispetto dei diritti umani e la diligenza dovuta nell'estrazione delle materie prime.

Acquistiamo componenti, materiali e prestazioni a livello internazionale da molte località di produzione e consegna. Trasmettiamo gli obblighi di diligenza sociale ed ecologica dovuta come parte di standard di sostenibilità vincolanti a livello contrattuale. Affrontiamo i rischi individuati nella rete con misure di prevenzione, responsabilizzazione e rimedio. Sono ancorate in modo sistematico nei nostri processi.

Nel caso di catene di fornitura critiche l'obbligo di diligenza aziendale costituisce una sfida particolare. Ciò è imputabile alla complessa rintracciabilità delle risorse naturali al fine di garantire la necessaria trasparenza. Ecco perché, ad esempio, dal 2012 siamo attivamente impegnati nell'Aluminium Stewardship Initiative, nello sviluppo e nell'attuazione di uno standard di certificazione per ridurre al minimo il rischio di impatti ambientali negativi e di eventuali violazioni dei diritti umani nell'estrazione dell'alluminio. Dal 2019 facciamo certificare la fonderia di metalli leggeri BMW Landshut secondo questo standard della Chain of Custody. In questo modo l'origine e i metodi di estrazione delle materie prime sono completamente rintracciabili. Gli standard ambientali e sociali diventano più trasparenti.

Ulteriori informazioni sul controllo e il miglioramento degli standard ambientali e sociali nell'estrazione e nel trattamento delle materie prime sono disponibili qui: <https://www.bmwgroup.com/en/sustainability/our-focus/environmental-and-social-standards/supply-chain.html>

I dati su questa pagina non fanno parte dell'ecobilancio.

6. VALUTAZIONE E CONCLUSIONI.

La BMW Serie 1 coniuga una dinamica di marcia eccitante dal design sportivo con una tecnologia innovativa.

L'ecobilancio della BMW 120 è stato certificato dall'Istituto indipendente TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH. Mostra che il BMW Group attua provvedimenti per ridurre l'impatto sull'ambiente.

