Informe de Cambio Climático 2024

Luis Simões

www.luis-simoes.com

Sobre este informe

Este informe abarca las diferentes empresas propiedad del Grupo, es relativo a LS - Luís Simões, SGPS, S.A. y abarca todas las empresasque componen el perímetro de consolidación financiera:

- Luís Simões Logística Integrada, S.A. (Portugal) | Logística y transporte (LSLI PT)
- Luís Simões Logística Integrada, S.A. (España) | Logística y transporte (LSLI ES)
- LS Frota, Lda. | Transporte (LS Frota)
- Espaçotrans - Gestão Entrepostos Aduaneiros, Lda. | Gestión de depósitos aduaneros (Espaçotrans)
- Reta - Serviços Técnicos e Rent-a-Cargo, S.A. | Alquiler, venta y mantenimiento de vehículos (Reta)
- Diagonal - Corretores de Seguros, S.A. (Diagonal)
- LS - Gestão Empresarial e Imobiliária, S.A. (LSG)
- Patrimundus - Investimentos Imobiliários, S.A. | Inmobiliaria (Patrimundus)
- Solmoninhos - Consultoria, Gestão e Execução Imobiliária, S.A. | Inmobiliaria (Solmoninhos)

Luis Simões de ha comprometido con metas de reducción de GEI con SBTi, y este informe publica las emisiones de Luis Simões en 2023.

Para el recuento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) se consideran las emisiones directas (alcance 1), las emisiones relacionadas con la obtención de energía (alcance 2), y las emisiones relacionadas con la cadena de valor aguas arriba y aguas abajo (alcance 3).

Aunque se trata del año 2024, aún no se dispone de la contabilización de todas las emisiones de GEI de alcance 3, pero sí de las más representativas e incluidas en los objetivos del SBTi.

Además, este informe es la base de información de temas de energía y Cambio Climático del informe de Sostenibilidad

El cambio climático

E1-1, E1.SBM-3, E1.IRO-1, E1.MDR-P, E1.MDR-A, E1-3, E1.MDR-T, E1-4, E1-5, E1-6

El cambio climático es un tema central para un Grupo LS comprometido con la reducción de las emisiones de GEI y alineado con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 13, que gira en torno a adoptar medidas para combatir el cambio climático y su impacto.

HUELLA DE CARBONO

En 2021, el Grupo realizó un primer inventario de emisiones dentro de los alcances 1, 2 y 3 que abarcaba a todas sus empresas y actividades. Este ejercicio se actualizó todos los años teniendo en cuenta los mismos criterios de análisis y sin incluir futuras emisiones potenciales o reales, ya que no existe en este momento ninguna tecnología a la vista con impactos significativos en el perfil de emisiones de la empresa.

En 2024, las emisiones del alcance 1 del Grupo, relacionadas con las emisiones directas, ascendieron a un total de **23 596 tCO_2e** de emisiones no biogénicas y 1 642 tCO_2e de emisiones biogénicas. Las emisiones del alcance 2 del Grupo, que representan las emisiones relacionadas con la obtención de energía, ascendieron a **2 452 tCO_2e** en total según el método basado en el mercado, y 1 967 tCO_2e según el método basado en la ubicación. Las emisiones incluidas en el cálculo del alcance 2 no son biogénicas. El cálculo de las emisiones de los alcances 1 y 2 se realizó para cada empresa del Grupo Luís Simões[1]. Las emisiones referentes al año 2024 son equiparables a las de años anteriores.

Alcance 1

		Emisiones no biogénicas tCO_2e				Emisiones biogénicas tCO_2e			
País	**Empresa**	**2021** (año base)	**2022**	**2023**	**2024**	**2021** (año base)	**2022**	**2023**	**2024**
España	LSLI ES	4 431	4 442	4 293	5 089	232	231	386	516
	Total ES	**4 431**	**4 442**	**4 293**	**5 089**	**232**	**231**	**386**	**516**
Portugal	LSLI PT	16 131	16 310	15 563	15 090	827	845	1086	935
	Espaçotrans	2	2	4	1	0	0	0	-
	RETA	178	178	119	268	5	2	3	1
	Diagonal	0	0	0	0			-	-
	LS Frota	2 753	2 900	2 838	3 142	144	152	197	191
	LSG	4	2	0	5	0	0	0	0
	Total PT	**19 068**	**19 393**	**18 524**	**18 506**	**975**	**998**	**286**	**1 127**
Total Grupo		**23 498**	**23 835**	**22 818**	**23 596**	**1 207**	**1 230**	**1 673**	**1 643**

[1] Para calcular las emisiones de GEI del alcance 1 se utilizó el estándar *«The CHG Protocol: Corporate Accounting and Reporting Standard»* con los métodos *«Fuel-based method»*y *«Hybrid method»*,y con factores de emisión IPCC. Para el cálculo del alcance 2 se utilizó el estándar *«The Greenhouse Gas Protocol: «Scope 2 Guidance»* con el método *«Asset-specific»*y con factores de emisión directos de los proveedores y datos públicos de cada país.

Alcance 2 (emisiones no biogénicas)

País	Empresa	Método basado en el mercado tCO$_2$e 2021 (año base)	2022	2023	2024	Método basado en la ubicación tCO$_2$e 2021 (año base)	2022	2023	2024
España	LSLI ES	1563	1712	1301	1059	977	1070	1228	875
	Total ES	**1563**	**1712**	**1301**	**1059**	**977**	**1070**	**1228**	**875**
Portugal	LSLI PT	1432	1348	1091	1259	1358	1279	891	987
	Espaçotrans	66	65	67	70	62	62	55	55
	RETA	99	96	59	47	121	118	48	36
	Diagonal	3	4	4	4	4	5	3	3
	LSG	18	19	14	12	17	18	11	9
	Solmoninhos	-	-	1	1	-	-	1	1
	Total PT	**1619**	**1533**	**1236**	**1393**	**1564**	**1482**	**1009**	**1091**
Total Grupo		**3182**	**3245**	**2538**	**2452**	**2541**	**2552**	**2237**	**1967**

En la fecha de elaboración de este informe todavía no se habían concluido los cálculos de emisiones del alcance 3 para el año 2024.

Alcance 3

Categoría[2]	Emisiones no biogénicas tCO$_2$e 2021	2022	2023	Emisiones biogénicas tCO$_2$e 2021	2022	2023
Categoría 1: bienes y servicios adquiridos	13 124	14 754	9 101	-	-	-
Categoría 2: bienes de capital	25 881	4 639	4 697	-	-	-
Categoría 3: actividades relacionadas con el combustible y la energía	7 950	6 077	5 853	186	189	184
Categoría 4: transporte y distribución aguas arriba	144 822	135 230	141 267	5502	4969	5390
Categoría 5: residuos	778	1 100	1 158	5	5	7
Categoría 6: viajes de negocios	3 830	684	606	30	36	49
Categoría 7: desplazamientos de empleados	3 849	3 678	3 266	203	218	194
Categoría 8: bienes alquilados aguas arriba	26	75	164	-	-	-
Categoría 11: uso de productos	5 015	6 143	7 271	-	-	-
Categoría 12: final de vida de productos vendidos	5	4	7	-	-	-
Categoría 13: bienes alquilados aguas abajo	3	3	1	-	-	-
Total[3]	**205 283**	**172 378**	**173 392**	**5926**	**5417**	**5824**

En el año 2024 se considerarán las mismas categorías para el cálculo del alcance 3, ya que las restantes no son aplicables a las actividades del Grupo LS [categoría 9 (transporte y distribución aguas abajo), categoría 10 (uso de productos vendidos), categoría 14 (franquicias) y categoría 15 (inversiones)].

Para calcular las emisiones de GEI se revisa el inventario y se trabaja en su mejora tanto aguas arriba como aguas abajo de la cadena de valor.

[2] Para calcular las emisiones de GEI del alcance 3 se utilizó el estándar «*The CHG Protocol: Corporate Value Chain (Scope 3) Standard*» con los métodos «Spend-based»,«Average-data method»,«Distance-based method»,«Hybrid method»,«Waste-type specific method»,«Fuel-based method»,«Supplier-specific method»,«Asset-specific» y «Products that directly consume energy (fuels or electricity) during use», y con factores de emisión EPA (NAICS), DEFRA, Bilans-ges, ICCT, IPCC, IEA, EcoTransIT, IDAE, Ecoinvent y datos públicos de cada país y de proveedores.

[3] Las emisiones dentro de cada alcance incluyen todas las empresas del Grupo Luís Simões.

MÉTODO DE CÁLCULO DE ALCANCE 3

Las metodologías utilizadas para calcular las emisiones de Alcance 3 se resumen en la siguiente tabla.

Categoría	Método del alcance/categoría	Tipo de datos de actividad	Factores de emisión	Fuente de los factores de emisión
1	*Spend-based* *Average-data method* *Distance-based method*	Datos primarios Datos por defecto	Datos secundarios	EPA (NAICS) DEFRA Bilans-ges ICCT Datos de proveedores IPCC
2	*Average-data method* *Spend-based method*	Datos primarios	Datos secundarios	Datos de proveedores EPA (NAICS)
3	*Average-data method*	Datos primarios	Datos secundarios	DEFRA Datos de proveedores IEA
4	*Average-data method* *Distance-based method* *Spend-based* *Hybrid method*	Datos primarios Datos de programa Datos por defecto	Datos secundarios	DEFRA EcoTransIT EPA (NAICS) IPCC
5	*Waste-type specific method* *Distance-based method*	Datos primarios Datos de programa	Datos secundarios	DEFRA EPA (NAICS) IPCC
6	*Spend-based* *Fuel-based method* *Distance-based method* *Asset-specific* *Supplier-specific method*	Datos primarios	Datos secundarios	EPA (NAICS) IPCC DEFRA
7	Distance-based method	Datos primarios	Datos secundarios	IPCC Datos de proveedores DEFRA IDAE
8	*Asset-specific*	Datos primarios	Datos secundarios (basados en la ubicación)	Datos públicos de cada país
11	*Products that directly consume energy (fuels or electricity) during use*	Datos modelados	Datos secundarios	IPCC
12	*Waste-type-specific method*	Datos modelados	Datos secundarios	Ecoinvent
13	*Asset-specific*	Datos primarios	Datos secundarios (basados en la ubicación)	Datos públicos de cada país

El porcentaje de emisiones calculado a partir de los datos obtenidos de los proveedores o socios de la cadena de valor se muestra en la siguiente tabla.

% Emisiones calculadas a partir de información de la cadena de valor

Categoría	2021	2022	2023
Categoría 1: bienes y servicios adquiridos	n/d	0 %	0,02 %
Categoría 2: bienes de capital	n/d	0 %	0 %
Categoría 3: actividades relacionadas con el combustible y la energía	n/d	0 %	0,38 %
Categoría 4: transporte y distribución aguas arriba	n/d	0 %	0 %
Categoría 5: residuos	n/d	0 %	0 %
Categoría 6: viajes de negocios	n/d	5,14 %	2,94 %
Categoría 7: desplazamientos de empleados	n/d	0,01 %	0 %
Categoría 8: bienes alquilados aguas arriba	n/d	0 %	0 %
Categoría 11: uso de productos	n/d	0 %	0 %
Categoría 12: final de vida de productos vendidos	n/d	0 %	0 %
Categoría 13: bienes alquilados aguas abajo	n/d	0 %	0 %

La intensidad de las emisiones por ingresos netos ($tCO_2e/M€$) tanto para el método basado en la ubicación como para el método basado en el mercado todavía no ha sido calculada para el año 2024, ya que en la fecha de elaboración de este informe no se había concluido el cálculo de las emisiones del alcance 3.

Método basado en la ubicación (no biogénico)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Emisiones A1 (tCO_2e)	23 498	23 835	22 818	23 596
Emisiones A2 (tCO_2e)	2 541	2 552	2 237	1 967
Emisiones A3 (tCO_2e)	205 283	172 378	173 392	n/d
Total de emisiones (A1+A2+A3) Método basado en la ubicación **(tCO_2e)**	**231 322**	**198 764**	**198 447**	**n/d**
Total de ventas netas en € (Grupo Luís Simões)	241 826 146	269 297 357	277 152 144	298 742 212
Intensidad A1+A2+A3 ($tCO_2e/M€$)	**956,57**	**738,08**	**716,02**	**n/d**

Método basado en el mercado (no biogénico)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Emisiones A1 (tCO_2e)	23 498	23 835	22 818	23 596
Emisiones A2 (tCO_2e)	3182	3245	2538	2452
Emisiones A3 (tCO_2e)	205 283	172 378	173 392	n/d
Total de emisiones (A1+A2+A3) Método basado en la ubicación **(tCO_2e)**	**231 963**	**199 457**	**198 747**	**n/d**
Total de ventas netas en € (Grupo Luís Simões)	241 826 146	269 297 357	277 152 144	298 742 212
Intensidad A1+A2+A3 ($tCO_2e/M€$)	**959,22**	**740,66**	**717,11**	**n/d**

METAS Y REDUCCIÓN DE EMISIONES

En 2023, el Grupo asumió el compromiso de reducir sus emisiones absolutas de GEI antes de 2032:

- Alcances 1 y 2 en un 50,4 % antes de 2032, a partir del año de referencia 2021.
- Alcance 3, categoría 4, en un 9 % a partir del año de referencia de 2021, lo que corresponde a reducir las emisiones de actividades relacionadas con el combustible y la energía y del transporte y la distribución aguas arriba en un 35,6 % por tonelada-kilómetro.

Estas metas a corto plazo garantizan el cumplimiento del Acuerdo de París gracias a un objetivo de reducción de emisiones en consonancia con el escenario de 1,5ºC en el caso de las emisiones de los alcances 1 y 2, y con el escenario de menos de 2ºC en las emisiones del alcance 3, y fueron aprobadas por la *Science Based Targets initiative* (SBTi) en 2024.

Meta SBTi	Año base	Año objetivo	Reducción absoluta objetivo	Reducción de intensidad objetivo	Meta final	Cobertura de la meta	Método utilizado
Alcances 1 y 2	2021	2032	50,40 %	n/a	1,5ºC	100 %	*Absolute contraction* (alcance 2 considerado según el método basado en el mercado)
Alcance 3 (categoría 4)	2021	2032	9 %	35,60 %	Menos de 2ºC	70,55 % (alcance 3), 100 % (alcance 3, categoría 4)	*SDA transport (freight - total heavy freight road (MFT & HFT))*

De acuerdo con las metas aprobadas por la SBTi, para evaluar la **reducción de emisiones** en el alcance 3 solo se considera la categoría 4, la cual abarca las actividades relacionadas con el combustible y la energía y con el transporte y la distribución aguas arriba. El transporte de mercancías es la principal actividad de LS, y la que genera un mayor impacto medioambiental.

	2021 Año base (tCO_2e)	**2032** Año objetivo (tCO_2e)	**Reducción** (tCO_2e)
Alcance 1	23 498	11 655	11 843
Alcance 2 (método basado en el mercado)	3182	1578	1604
Alcances 1 y 2[4]	**26 680**	**12 233**	**14 447**
Alcance 3	**114 822**	**131 781**	**13 041**
Total	**171 502**	**144 014**	**11 843**

[4] Se desglosan las emisiones de los ámbitos 1 y 2 en emisiones del ámbito 1 y emisiones del ámbito 2 solo para ilustrar las reducciones en cada ámbito.

SEGUIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES (SBTI):

El control de las fronteras en el recuento de las emisiones (en concreto, para las metas) ha quedado garantizado, ya que se consideran todas las emisiones de las empresas del Grupo Luís Simões. Además, la consolidación utilizada para el cálculo del inventario de GEI se realizó a través del control financiero. Tal como se indica en la *«Near-Term Approval Letter»* de la SBTi, con la aprobación de las metas, la cobertura del inventario para las metas es del 100 % tato en los alcances 1 y 2 como en la categoría 4 del alcance 3. Las estimaciones anuales del inventario y el valor de las emisiones de GEI consideran exactamente la misma lógica y los mismos límites definidos junto con las metas de la SBTi, para garantizar la coherencia de los valores.

	2021	2022	2023	2024
Real A1+A2 (tCO_2e)	26 680	27 079	25 355	26 048
Meta SBTi A1+A2 (tCO_2e)	*n/a*	25 458	24 235	23 013
Real A3 (tCO_2e)	144 822	135 230	141 267	-
Meta SBTi A3 (tCO_2e)	*n/a*	143 636	142 450	-
Intensidad real A3 (gCO_2e/t.km)	102,66	102,16	99,48	-
Meta de intensidad SBTi A3 (gCO_2e/t.km)	*n/a*	99,34	96,02	-

Las **emisiones en los alcances 1 y 2** se consideran como un valor único conjunto a efectos de reducción. De este modo, el valor base para la reducción de las emisiones de GEI en los alcances 1 y 2 es de 26 680 tCO_2e referido al año 2021, y de acuerdo con las metas establecidas, el valor de las emisiones de GEI en los alcances 1 y 2 deberá ser de 13 233 tCO_2e en 2032. Es necesario señalar que para las metas aprobadas por la SBTi se utiliza el cálculo del alcance 2 según el método basado en el mercado.

Las **emisiones de GEI en la categoría 4 del alcance 3** tiene como base el valor de 144 822 tCO_2e, referido al año 2021. La meta SBTi para la categoría 4 del alcance 3 pasa por alcanzar una reducción del 35,6 % por tonelada-kilómetro (t.km), lo cual equivale a un 9 % en términos absolutos. Así pues, el valor de las emisiones que se pretende alcanzar con esta meta en 2032 es de 131 781 tCO_2e. Esta reducción equivale a pasar de un valor de intensidad de 102,66 gCO_2e/t.km en 2021 a un valor de 66,12 gCO_2e/t.km en 2032.

Por lo que respecta a la presentación y aprobación de las metas SBTi, LS elaboró un plan para reducir las emisiones centrado en el recuento de las emisiones globales del Grupo y de las emisiones asociadas a la actividad de sus clientes, así como en la definición de un conjunto de indicadores para apoyar estas iniciativas de reducción. El plan para alcanzar esta meta se divide en iniciativas para los tres alcances:

> *Alcance 1:* introducción de biocombustibles (HVO), con menores emisiones asociadas, y sustitución de la flota actual por *gigaliners* y *duotrailers*.
>
> *Alcance 2:* inversión en la producción de energía renovable y adquisición de certificados de energía verde a través de los proveedores de energía.

Alcance 3 (categoría 4): elaboración de una política de compras responsable con selección de proveedores, uso de biocombustibles (HVO) en los servicios de transporte subcontratados, mejora de la planificación de las rutas, selección de servicios de transporte subcontratados que alcancen los más recientes estándares de clase EURO en sus emisiones (clase EURO V o superior), y mejora de la eficiencia del transporte mediante la sustitución del transporte subcontratado por euromodulares a través del aumento de la capacidad de carga de la flota propia.

Las iniciativas del alcance 3 se centran en la categoría 4 por representar el mayor volumen de emisiones y formar parte del *core business* del Grupo.

PLAN DE DESCARBONIZACIÓN

El Grupo Luís Simões puso en marcha en 2024 su proceso de descarbonización de acuerdo con los compromisos globales de mitigación del cambio climático. Para ello, definió una serie de iniciativas estratégicas, monitorizadas y supervisadas de cerca por las diferentes áreas comerciales. Estas iniciativas tienen como objetivo reducir las emisiones de GEI y se ajustan a los compromisos y especificidades del Grupo. Para garantizar un seguimiento eficaz, se creó un Comité de Descarbonización liderado por el área de Sostenibilidad del la Dirección de Procedimientos y Cumplimiento Normativo. Este comité debe supervisar el avance de las iniciativas y las diferentes áreas del Grupo que influyen de manera directa en el proceso, con el fin de dar pasos firmes en el camino hacia la descarbonización.

La supervisión de la ejecución de este plan de descarbonización se lleva a cabo a través de tres reuniones anuales en las que participan las diferentes áreas de la empresa con responsabilidades en esta materia, e informando semestralmente al Consejo de Administración sobre la eficacia de las iniciativas y el cumplimiento anual de los objetivos fijados por la SBTi. Además, el Grupo inició la descarbonización como una meta de su Visión Estratégica 2025/29, aprobada en 2024.

En 2024 se puso en marcha el seguimiento trimestral de los indicadores de la descarbonización, con el objetivo de identificar y monitorizar las iniciativas que contribuyen a la reducción de las emisiones. Este procedimiento permite garantizar y supervisar el cumplimiento de las metas internas y externas (SBTi). A lo largo del año, se supervisaron las siguientes iniciativas:

- Efecto de la modernización de la flota
- Introducción de euromodulares
- Introducción de vehículos eléctricos
- Reducción del consumo de la flota
- Reducción del número de kilómetros en vacío
- Introducción de vehículos electrificados en la asignación a los empleados
- Instalación de paneles solares fotovoltaicos en los centros de operaciones logísticas
- Utilización de biocombustible HVO

Para 2025, además de las iniciativas en curso, están previstas las siguientes medidas extraordinarias:

- Instalación de paneles solares fotovoltaicos en los centros de España
- Fomento de la logística colaborativa entre los clientes
- Introducción de vehículos eléctricos de transporte de mercancías
- Renovación de la flota propia con una más eficiente
- Reducción del consumo de la flota propia existente mediante la adopción de medidas de eficiencia

Teniendo en cuenta que en 2024 las iniciativas mencionadas se estructuraban desde el punto de vista cualitativo y con mediciones indirectas del impacto en la descarbonización, no es posible indicar de forma clara y directa su influencia en las emisiones del Grupo. Sin embargo, es importante destacar su evolución positiva a lo largo del año, lo que refleja el trabajo de las diferentes áreas en torno a la descarbonización. Este año no se destinaron recursos financieros específicos a estas iniciativas. Todas las inversiones se analizan caso por caso, tanto las inversiones directas de LS como las que cuentan con la participación de clientes y colaboradores. En el futuro, LS tiene la intención de analizar con más detalle la asignación de recursos financieros específicos a esta materia.

Para 2025 está prevista la cuantificación del impacto de las medidas de descarbonización para poder saber si serán suficientes o si será necesario adoptar medidas adicionales para alcanzar las metas establecidas. El proceso incluirá una evaluación detallada de los costes asociados a las medidas y las inversiones necesarias para su adopción. Además, este año LS automatizará el cálculo de las emisiones de GEI, lo que permitirá actuar más rápidamente en las medidas implementadas.

Para reducir las emisiones del alcance 3, LS reconoce la necesidad de implicar a los proveedores, y más concretamente a los proveedores de transporte subcontratados. Por este motivo, está previsto entablar una estrecha colaboración con ellos para coordinar las actividades y procedimientos que contribuyen a la reducción de las emisiones del sector.

El Grupo entiende que la descarbonización requiere un decidido compromiso a todos los niveles de la empresa, especialmente del Consejo de Administración y de las áreas comerciales con mayor responsabilidad en la implementación de medidas. Así pues, a partir de 2025 se revisará el sistema de primas de desempeño para incluir variables que permitan medir la eficacia de las iniciativas previstas.

RIESGOS CLIMÁTICOS

El Grupo todavía no ha iniciado la evaluación de los escenarios de riesgo derivados del cambio climático y de su posible impacto en sus almacenes, instalaciones y actividades comerciales. Sin embargo, ya se han clasificado los principales riesgos asociados al cambio climático en riesgos físicos y de transición, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tipo de Riesgo	Riesgo	Explicación
Riesgo físico agudo	#Eventos climáticos extremos	El aumento de la frecuencia y la gravedad de los fenómenos meteorológicos extremos representa un mayor riesgo de daños en los centros logísticos y de transporte del Grupo, lo que puede desembocar en interrupciones en las actividades operativas, costes de reparación y aumento del gasto en seguros, lo cual afectaría a los activos en España y Portugal. Este tipo de eventos climáticos conlleva también el riesgo de que resulte imposible la circulación por carretera. Algunas situaciones de emergencia ya están contempladas en la evaluación del riesgo medioambiental, pero otras, como la vulnerabilidad de las instalaciones en caso de inundación, por ejemplo, todavía no han sido incluidas.
Riesgo físico crónico	#Cambios de en las temperaturas	La Asociación Europea de la Energía señala el sur de Europa y la península ibérica como las regiones europeas potencialmente más afectadas por el cambio climático. De acuerdo con el Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC), los escenarios climáticos más graves para Portugal (RCP 8.5) prevén un aumento de las temperaturas de hasta 5 ºC en 2100 (aplicable a temperaturas mínimas, medias y máximas). Este aumento de las temperaturas puede influir considerablemente en los costes del Grupo debido a la necesidad de una mayor refrigeración en sus instalaciones en España y Portugal. Algunas situaciones de emergencia ya están contempladas en la evaluación de riesgos medioambientales, por lo que ahora falta incluir la evaluación de la vulnerabilidad de las instalaciones y de las operaciones de transporte en las zonas más vulnerables. La escasez de agua y el aumento de las temperaturas pueden influir en la producción de nuestros clientes (alimentación y bebidas) y conllevar una reducción de las ventas (que habrá que cuantificar).
Riesgo de transición: normativa vigente	#Aumento del impuesto sobre el carbono	La normativa sobre el clima vigente en los países en los que opera el Grupo (España y Portugal) ejerce un impacto económico y financiero en la empresa. Un ejemplo de ello son los impuestos al carbono que gravan los combustibles fósiles, aumentando su precio. El sistema de gestión medioambiental evalúa y controla el riesgo asociado a la normativa de acuerdo con la norma ISO 14001:2015, para garantizar que las operaciones del Grupo se ajustan a la ley. El Grupo permanece atento a los planes de gestión del cambio climático y de la energía de los países en los que opera, sobre todo en lo que respecta a los impuestos al carbono y los precios de los combustibles fósiles. La empresa sigue de cerca la evolución de las políticas y normativas relacionadas con el clima a través de la participación en grupos de trabajo especializados y asociaciones de transporte y logística.

Tipo de Riesgo	Riesgo	Explicación
Riesgo de transición: normativas emergentes	#Aumento del precio del combustible	Las nuevas normativas relacionadas con el clima aplicables en los países en los que opera el Grupo (España y Portugal) podrían provocar un aumento de los costes de explotación. A modo de ejemplo, se pueden mencionar los nuevos impuestos y reglamentos energéticos, más estrictos en materia de eficiencia energética. El Grupo permanece atento a los planes e iniciativas relacionadas con el cambio climático y la gestión energética en ambos países, sobre todo en lo que respecta a los impuestos al carbono y los precios de los combustibles fósiles y otras fuentes de energía. Un ejemplo de ello son los nuevos impuestos y normativas (gases de efecto invernadero, energías renovables y eficiencia energética, por ejemplo) derivados de la evolución del marco legislativo sobre energía y clima, sobre todo en la Unión Europea. La empresa sigue de cerca la evolución de las políticas y normativas relacionadas con el clima a través de la participación en grupos de trabajo especializados y asociaciones de transporte y logística.
Riesgos de transición: tecnológicos	# Elevado coste de las soluciones de bajas emisiones	Como consecuencia de las normativas relacionadas con el clima, la tecnología actual y las tendencias del mercado están conduciendo a soluciones de bajas emisiones. El problema de las tecnologías más limpias es su coste, ya que suele ser superior al de las tecnologías actuales, lo cual supone un impacto económico y financiero para las empresas. Aun así, el Grupo LS se ha esforzado por mantenerse al día de las nuevas tecnologías de bajas emisiones y, en algunos casos, ha invertido en vehículos ligeros para los empleados (alrededor del 39 % son eléctricos o híbridos), en la instalación de nuevas cámaras frigoríficas en los almacenes logísticos con gases refrigerantes de bajo impacto medioambiental (menor GWP), y en el uso de combustible alternativo HVO. La empresa sigue de cerca la evolución de las políticas, normativas y tecnologías relacionadas con el clima a través de la participación en grupos de trabajo especializados y asociaciones de transporte y logística.
Riesgo de transición: normativas actuales o emergentes	# Cumplimiento normativo	Las repercusiones de la normativa climática en el Grupo son principalmente indirectas (por ejemplo, aumento de los costes de combustible y electricidad). Los riesgos legales para el Grupo se miden y monitorizan a través del programa de cumplimiento normativo. En los últimos años no se han recibido sanciones medioambientales por cuestiones relacionadas con el cambio climático y similares.
Riesgo de transición: mercado	#Demandas de los clientes	La evolución de las exigencias de los clientes por la presión del cambio climático puede obligar al Grupo a brindar soluciones de transporte más sostenibles para seguir siendo competitivo. Desde 2018, se han introducido 23 euromodulares (gigaliners) y duotrailers en España y Portugal para mejorar la eficiencia energética de las operaciones de transporte. En 2024, el Grupo cuenta con siete gigaliners y un *duotrailer* movidos por HVO.
Riesgo de transición: reputación	#Cambio en las preferencias de los clientes	El aumento de la demanda de los clientes de soluciones de transporte más sostenibles (con menos emisiones de carbono) podría poner al Grupo en riesgo de perder su reputación como referente en materia de sostenibilidad. Este riesgo lo gestionan los responsables de cuentas que evalúan junto con la Dirección los servicios prestados y las expectativas de los clientes. El Grupo también se encuentra presente en plataformas como Ecovadis o Sedex, que evalúan el desempeño e informan de las mejores prácticas y las expectativas de los clientes.

CONSUMO DE ENERGÍA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

E1.IRO-1

La eficiencia energética forma parte de la estrategia medioambiental de la empresa, y sus repercusiones se miden dentro del sistema de gestión medioambiental, siendo los más importantes el consumo de combustible y electricidad, para los cuales se establecen controles operativos y medidas de seguimiento en los diferentes centros.

La monitorización del consumo energético y la identificación de las fuentes resultan fundamentales para mejorar el rendimiento energético del Grupo. En 2024, el Grupo Luís Simões consumió 109 773 MWh de energía renovable y no renovable:

Consumo de energía (MWh)

Tipo de energía	País	Empresa	2021	2022	2023	2024
Renovable	España	LSLI ES	928	1 495	1 017	1 370
	Portugal	LSLI PT	5	5	72	782
		RETA	3	3	104	259
		LSG	-	-	33	34
		Solmoninhos	-	-	3	2
	Grupo LS	**Total**	**936**	**1 503**	**1 229**	**2 446**
No renovable	España	LSLI ES	25 097	25 692	24 768	27 643
	Portugal	LSLI PT	71 330	71 948	68 558	66 602
		Espaçotrans	340	338	342	326
		RETA	883	681	513	296
		Diagonal	18	20	19	18
		LS Frota	11 051	11 649	11 423	12 363
		LSG	108	105	71	75
		Solmoninhos	-	-	7	4
	Grupo LS	**Total**	**108 826**	**110 432**	**105 700**	**107 327**
Consumo de energía		**Total**	**109 763**	**111 935**	**106 929**	**109 773**

El Grupo LS se somete en Portugal a la legislación sobre el consumo de energía en el sector del transporte y como gran consumidor de energía en el centro de operaciones logísticas de Carregado. En España, el Grupo registra el consumo de energía de todas sus actividades. De acuerdo con dicha legislación, existen actualmente dos planes de eficiencia energética de la flota en Portugal y un plan de racionalización del consumo de energía para el centro de operaciones logísticas de Carregado y un plan de racionalización del consumo de energía para el centro de Gaia 1. En España existe un plan de racionalización del consumo de energía que abarca la flota y los centros logísticos de mayor tamaño.

La importancia de la certificación de edificios y operaciones guarda una estrecha relación con su eficiencia y con la reducción del consumo de recursos. El Grupo cuenta con el certificado LEED *(Leadership in Energy and Environmental Design)* en Cabanillas y Guadalajara, con el certificado BREEAM *(Building Research Establishment Environmental Assessment Method)* en Lliçà d'Amunt, y con el certificado energético B de ADENE en Gaia 1. Los centros de operaciones logísticas 1 y 2 de Carregado se encuentran bajo un plan de racionalización a 8 años con seguimiento bienal para la adopción de medidas de reducción del consumo de energía.

La optimización del espacio es uno de los factores que contribuyen a la eficiencia energética. En Guadalajara, LS ha puesto en marcha un almacén automático con más de 86 000 palés. En Carregado 2, el almacén automático tiene una capacidad de más de 50 000 palés. Y el COL Leixões cuenta con dos *drive in* de compactación y almacenaje de palés que permite mejorar la capacidad de almacenamiento de productos gracias a su mayor eficiencia.

La eficiencia energética de las instalaciones se gestiona desde el departamento de Mantenimiento y se registra en las auditorías gracias al seguimiento de los indicadores apropiados. En las operaciones de logística y de transporte, la eficiencia energética del servicio se gestiona desde las respectivas áreas comerciales (logística y transporte).

Con respecto al uso de gases refrigerantes en las cámaras de temperatura controlada, la preocupación por su potencial contribución al calentamiento global es una realidad que ha conducido a considerar la posibilidad de utilizar gases con un menor potencial.

Es necesario subrayar la aprobación en 2024 de una política de uso de la energía centrada en el uso consciente de la energía, en la eficiencia tanto de operaciones como de equipamientos, y en la transición energética.

ENERGÍA RENOVABLE

En 2024, el consumo de energía renovable contempla la autoproducción de energía eléctrica y térmica (solar), y el uso de HVO en la flota. El consumo de energía renovable se duplicó en comparación con 2023, y representa actualmente más del 2 % del consumo energético total. La autoproducción de energía representa solo el consumo energético, ya que no contempla los excedentes. Desde 2023, Luís Simões apuesta por el uso de HVO en la flota por haberse comprometido a adoptar combustibles alternativos de menor impacto medioambiental.

Porcentaje de energía renovable consumida frente a consumo energético total

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
España	LSLI ES	0,8 %	1,3 %	1 %	1,2 %
Portugal	LSLI PT	0 %	0 %	0,1 %	0,7 %
	RETA	0 %	0 %	0,1 %	0,2 %
	LSG	0 %	0 %	0 %	0 %
	Solmoninhos	0 %	0 %	0 %	0 %
Grupo LS		0,9 %	1,3 %	1,1 %	2,2 %

Algunas instalaciones de LS en España y Portugal, como el centro de operaciones logísticas de Carregado, el edificio de la sede en Moninhos, los centros de asistencia técnica de RETA en Carregado y en Gaia, y el centro de Lliçà d'Amunt, cuentan con paneles solares fotovoltaicos para el autoconsumo que permiten reducir las emisiones resultantes del consumo de electricidad. En 2023, la producción fotovoltaica correspondía al 7 % del consumo total de electricidad, pero en 2024 esa cifra se elevó al 12 %.

En 2024, el Grupo Luís Simões no adquiere electricidad, calor, vapor o refrigeración procedente de fuentes renovables, ni energía verde certificada con garantías de origen o certificados de energías renovables.

A continuación, se presentan las fuentes de energía renovable identificadas de acuerdo con el consumo de cada empresa.

Autoproducción de energía eléctrica - MWh

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
España	LSLI ES	219	809	780	837
Portugal	LSLI PT	0	0	67	776
	RETA	0	0	101	257
	LSG	0	0	33	34
	Solmoninhos	0	0	3	2
Grupo LS		219	809	984	1 906

Las empresas Espaçotrans, Diagonal y LS Frota no produjeron energía eléctrica.

Autoproducción de energía térmica (solar) MWh

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
Portugal	LSLI PT	5	5	5	6
	RETA	3	3	3	2
Grupo LS		8	8	8	8

Las empresas LSLI ES, Espaçotrans, Diagonal, LS Frota y LGS no produjeron energía térmica.

Compra de energía verde certificada - MWh

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
España	LSLI ES	709	686	0	0

Uso de HVO en la flota - MWh

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
España	LSLI ES	-	-	237	533

Las empresas LSLI PT, Espaçotrans, Reta, Diagonal, LS Frota y LGS no utilizaron HVO en la flota.

ENERGÍA NO RENOVABLE

El uso de combustible en la flota y en las instalaciones representa la parcela más importante del consumo de energía no renovable. Para llevar a cabo un abordaje más conservador, y ante la ausencia de un mix energético estructurado por el proveedor de electricidad (con desglose de consumos), el Grupo LS considera que toda la electricidad adquirida es de origen fósil. Le sigue el consumo de electricidad en la red, menos relevante con el paso de los años como consecuencia del uso de nuevas fuentes de energía. El consumo de gas natural todavía forma parte de la matriz energética del Grupo, si bien desde 2021 ya no se utiliza gas butano en las instalaciones. Además, no se consumen combustibles derivados del carbón, productos con carbón ni energía nuclear.

Porcentaje de energía no renovable consumida frente a consumo energético total

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
España	LSLI ES	22,9 %	23 %	23,2 %	25,2 %
Portugal	LSLI PT	65 %	64,3 %	64,1 %	60,7 %
	Espaçotrans	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %
	RETA	0,8 %	0,6 %	0,5 %	0,3 %
	Diagonal	0 %	0 %	0 %	0 %
	LS Frota	10,1 %	10,4 %	10,7 %	11,3 %
	LSG	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
	Solmoninhos	0 %	0 %	0 %	0 %
Grupo LS	TOTAL	99,1 %	98,7 %	98,9 %	97,8 %

A continuación, se presentan las fuentes de energía no renovable identificadas de acuerdo con el consumo de cada empresa.

Uso de electricidad de la red - MWh

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
España	LSLI ES	7 319	7 917	7 580	7 234
Portugal	LSLI PT	7 383	6 951	5 498	5 839
	Espaçotrans	339	336	339	326
	RETA	509	495	296	216
	Diagonal	18	20	19	18
	LSG	94	100	69	55
	Solmoninhos	-	-	7	4
Grupo LS		15 662	15 818	13 809	13 691

Uso de diésel en la flota y en las instalaciones - MWh

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
España	LSLI ES	17 778	17 775	17 187	20 409
Portugal	LSLI PT	63 479	64 856	62 893	60 603
	Espaçotrans	1	2	3	-
	RETA	346	155	181	46
	LS Frota	11 051	11 649	11 423	12 363
	LSG	14	5	2	21
Grupo LS		92 667	94 441	91 689	93 442

Uso de gas natural y butano en las instalaciones - MWh

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
Portugal	LSLI PT	469	142	167	160
	RETA	28	31	35	35
Grupo LS		497	173	202	195

En 2021, solo un 1 % (4,95 MWh) del consumo energético de la empresa LSLI PT procede del gas butano, y se deja de utilizar a partir de ese mismo año.

NOTA FINAL

La información contenida en este informe energético se utiliza para cuantificar las emisiones de carbono.

Es a este nivel de desagregación que Luis Simões informa anualmente a CDP Climate.