

Relatório de Alterações Climáticas

2024



Luis Simões

www.luis-simoes.com

Enquadramento

O relato de emissões de alterações climáticas é anualmente efetuado no CDP *Climate*, relativo à LS - Luís Simões, SGPS, S.A.

O relatório integra as várias empresas detidas pelo Grupo que integram o perímetro de consolidação financeira:

- LS - Luís Simões, SGPS, S.A.
- Luís Simões Logística Integrada, S.A. (Portugal) | Logística e Transportes (LSLI PT)
- Luís Simões Logística Integrada, S.A. (Espanha) | Logística e Transportes (LSLI ES)
- LS Frota, Lda. | Transportes (LS Frota)
- EspaçoTrans - Gestão Entrepósitos Aduaneiros, Lda. | Gestão Entrepósitos Aduaneiros (EspaçoTrans)
- Reta - Serviços Técnicos e Rent-a-Cargo, S.A. | Aluguer, venda e manutenção de viaturas (Reta)
- Diagonal - Corretores de Seguros, S.A. (Diagonal)
- LS - Gestão Empresarial e Imobiliária, S.A. (LSG)
- Patrimundus - Investimentos Imobiliários, S.A. | Imobiliária (Patrimundus)
- Solmoninhos - Consultoria, Gestão e Execução Imobiliária, S.A. | Imobiliária (Solmoninhos)

A Luís Simões comprometeu-se com metas de redução de emissões de GEE com base na ciência, através da SBTi.

Para a contabilização de emissões de gases de efeito de estufa (GEE), consideram-se as emissões diretas (âmbito 1), as emissões indiretas relacionadas com a obtenção de eletricidade (âmbito 2), e as emissões relacionadas com a cadeia de valor *upstream* y *downstream* (âmbito 3).

Embora seja relativo ao ano de 2024, ainda não está disponível a contabilização de todas as emissões de GEE de âmbito 3, sendo que as mais representativas e incluídas nos objetivos SBTi estão reportadas.

Este relatório inclui ainda informação relativa aos temas de energia e alterações climáticas conforme o relatório de sustentabilidade alinhado com os ESRS, sendo um complemento do mesmo.

Alterações climáticas

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

As alterações climáticas são um tema central para o Grupo LS, que tem estado comprometido com a redução de emissões de GEE, alinhando-se com o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 13, que visa a adoção de medidas para combater as alterações climáticas e os seus impactos.

PEGADA DE CARBONO

Em 2021, o Grupo fez o seu primeiro exercício de inventário relativo às emissões dos âmbitos 1, 2 e 3 cobrindo todas as empresas e atividades. Este exercício tem sido atualizado anualmente, considerando os mesmos critérios de análise e sem incluir emissões potenciais ou reais futuros, uma vez que não há, no momento, visibilidade novas tecnologias com impactos significativos no perfil emissor da empresa.

Em 2024 as emissões de âmbito 1 do Grupo, relacionadas com emissões diretas, representaram um total de emissões não biogénicas de **23 596 tCO₂e**, e emissões biogénicas 1642 tCO₂e. As emissões de âmbito 2 do Grupo, que representam as emissões de aquisição de energia, tiveram um total de **2452 tCO₂e**, pela abordagem de mercado, e 1967 tCO₂e pela abordagem de localização. As emissões consideradas para o cálculo de âmbito 2 são não biogénicas. O cálculo das emissões de âmbito 1 e 2 foram realizados para cada empresa do Grupo.¹ As emissões referentes ao ano 2024 são equiparadas aos anos anteriores.

Âmbito 1

País	Empresa	Emissões não biogénicas (tCO ₂ e)				Emissões biogénicas (tCO ₂ e)			
		2021 (ano base)	2022	2023	2024	2021 (ano base)	2022	2023	2024
Espanha	LSLI ES	4431	4442	4293	5089	232	231	386	516
	Total ES	4431	4442	4293	5089	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	2753	2900	2838	3142	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	1127
	Total Grupo	23 498	23 835	22 818	23 596	1207	1230	1673	1643

¹ . Para o cálculo das emissões GEE de âmbito 1 foi utilizado o standard “The GHG Protocol: Corporate Accounting and Reporting Standard” com as metodologias “Fuel-based method” e “Hybrid method” e com fatores de emissão IPCC. Para o cálculo de âmbito 2 foi utilizado o standard “The Greenhouse Gas Protocol: Scope 2 Guidance” com a metodologia “Asset-specific” e com fatores de emissão diretos dos fornecedores e de dados públicos de cada país.

Âmbito 2

País	Empresa	Abordagem de mercado (tCO ₂ e)				Abordagem de localização (tCO ₂ e)			
		2021 (ano base)	2022	2023	2024	2021 (ano base)	2022	2023	2024
Espanha	LSLI ES	1 563	1 712	1 301	1 059	977	1 070	1 228	875
	Total ES	1 563	1 712	1 301	1 059	977	1 070	1 228	875
Portugal	LSLI PT	1 432	1 348	1 091	1 259	1 358	1 279	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	1 619	1 533	1 236	1 393	1 564	1 482	1 009	1 091
	Total Grupo	3 182	3 245	2 538	2 452	2 541	2 552	2 237	1 967

À data de elaboração deste relatório ainda não foram concluídos os cálculos de emissões de âmbito 3 para o ano 2024.

Âmbito 3

Categoria ²	Emissões não biogénicas (tCO ₂ e)			Emissões biogénicas (tCO ₂ e)		
	2021 (ano base)	2022	2023	2021 (ano base)	2022	2023
Categoria 1: Bens e serviços adquiridos	13 124	14 754	9 101	-	-	-
Categoria 2: Bens de capital	25 881	4 639	4 697	-	-	-
Categoria 3: Atividades relacionadas com combustível e energia	7 950	6 077	5 853	186	189	184
Categoria 4: Transporte e distribuição a montante	144 822	135 230	141 267	5 502	4 969	5 390
Categoria 5: Resíduos	778	1 100	1 158	5	5	7
Categoria 6: Viagens de negócios	3 830	684	613	30	36	49
Categoria 7: Deslocações de colaboradores	3 849	3 678	3 266	203	218	194
Categoria 8: Bens arrendados a montante	26	75	164	-	-	-
Categoria 11: Uso de produtos	5 015	6 143	7 271	-	-	-
Categoria 12: Fim de vida de produtos vendidos	5	4	7	-	-	-
Categoria 13: Bens arrendados a jusante	3	3	1	-	-	-
Total³	205 283	172 378	173 392	5 926	5 417	5 824

Para o ano 2024, serão consideradas as mesmas categorias para o cálculo do âmbito 3, uma vez que as restantes não são aplicáveis à atividade do Grupo [categoria 9 (*Transporte e distribuição downstream*), categoria 10 (*Uso de produtos vendidos*), categoria 14 (*Franquias*) e 15 (*Investimentos*)].

Para o cálculo de emissões GEE será revisto o inventário, trabalhando na sua melhoria, tanto a montante como a jusante da cadeia de valor.

² Para o cálculo das emissões GEE de âmbito 3 foi utilizado o standard “The GHG Protocol: Corporate Value Chain (Scope 3) Standard” com as metodologias “Spend-based”, “Average-data method”, “Distance-based method”, “Hybrid method”, “Waste-type specific method”, “Fuel-based method”, “Supplier-specific method”, “Asset-specific” e “Products that directly consume energy (fuels or electricity) during use” e com fatores de emissão EPA (NAICS), DEFRA, Bilans-ges, ICCT, IPCC, IEA, EcoTransIT, IDAE, Ecoinvent e dados públicos de cada país e de fornecedores

³ As emissões incluem todas as empresas do Grupo Luís Simões.

METODOLOGIA DE CÁLCULO DE ÂMBITO 3

A identificação das metodologias utilizadas para o cálculo das emissões de âmbito 3, encontram-se resumidas na tabela seguinte.

Categoria Âmbito 3	Metodologia do âmbito /categoria	Tipologia de dados de atividade	Fatores de emissão	Fonte dos fatores de emissão
1	Spend-based Average-data method Distance-based method	Dados primários Dados default	Dados secundários	EPA (NAICS) DEFRA Bilans-ges ICCT Dados de fornecedores IPCC
2	Average-data method Spend-based method	Dados primários	Dados secundários	Dados de fornecedores EPA (NAICS)
3	Average-data method	Dados primários	Dados secundários	DEFRA Dados de fornecedores IEA
4	Average-data method Distance-based method Spend-based Hybrid method	Dados primários Dados de programa Dados default	Dados secundários	DEFRA EcoTransIT EPA (NAICS) IPCC
5	Waste-type specific method Distance-based method	Dados primários Dados de programa	Dados secundários	DEFRA EPA (NAICS) IPCC
6	Spend-based Fuel-based method Distance-based method Asset-specific Supplier-specific method	Dados primários	Dados secundários	EPA (NAICS) IPCC DEFRA
7	Distance-based method	Dados primários	Dados secundários	IPCC Dados de fornecedores DEFRA IDAE
8	Asset-specific	Dados primários	Dados secundários (location-based)	Dados públicos de cada país
11	Products that directly consume energy (fuels or electricity) during use	Dados modelados	Dados secundários	IPCC
12	Waste-type-specific method	Dados modelados	Dados secundários	Ecoinvent
13	Asset-specific	Dados primários	Dados secundários (location-based)	Dados públicos de cada país

A percentagem de emissões calculadas utilizando dados obtidos de fornecedores ou parceiros da cadeia de valor é apresentada na tabela seguinte.

% Emissões calculadas com base em informação de elementos da cadeia de valor

Categoria	2021	2022	2023
Categoria 1: Bens e serviços adquiridos	ND	0,00%	0,02%
Categoria 2: Bens de capital	ND	0,00%	0,00%
Categoria 3: Atividades relacionadas com combustível e energia	ND	0,00%	0,38%
Categoria 4: Transporte e distribuição a montante	ND	0,00%	0,00%
Categoria 5: Resíduos	ND	0,00%	0,00%
Categoria 6: Viagens de negócios	ND	5,14%	2,94%
Categoria 7: Deslocações de colaboradores	ND	0,01%	0,00%
Categoria 8: Bens arrendados a montante	ND	0,00%	0,00%
Categoria 11: Uso de produtos	ND	0,00%	0,00%
Categoria 12: Fim de vida de produtos vendidos	ND	0,00%	0,00%
Categoria 13: Bens arrendados a jusante	ND	0,00%	0,00%

INTENSIDADE DE EMISSÕES DE CARBONO

A intensidade das emissões por receitas líquidas (tCO₂e /M€), tanto para a abordagem de localização como para a abordagem de mercado, ainda não foi calculada para o ano de 2024, uma vez que à data deste relatório não foi concluído o cálculo de emissões de âmbito 3.

Abordagem de localização (não biogénico)	2021	2022	2023	2024
Emissões A1 (tCO₂e)	23 498	23 835	22 818	23 596
Emissões A2 (tCO₂e)	2 541	2 552	2 237	1 967
Emissões A3 (tCO₂e)	205 283	172 378	173 392	ND
Total Emissões A1+A2+A3	231 322	198 764	198 447	ND
Abordagem de localização (tCO ₂ e)				
Total Vendas Líquidas em € (Grupo Luís Simões)	241 826 146	269 297 357	277 152 144	298 742 212
Intensidade A1+A2+A3 (tCO₂e /M€)	956,57	738,08	716,02	ND

Abordagem de mercado (não biogénico)	2021	2022	2023	2024
Emissões A1 (tCO₂e)	23 498	23 835	22 818	23 596
Emissões A2 (tCO₂e)	3 182	3 245	2 538	2 452
Emissões A3 (tCO₂e)	205 283	172 378	173 392	ND
Total Emissões A1+A2+A3	231 963	199 457	198 747	ND
Abordagem de mercado (tCO ₂ e)				
Total Vendas Líquidas em € (Grupo Luís Simões)	241 826 146	269 297 357	277 152 144	298 742 212
Intensidade A1+A2+A3 (tCO₂e /M€)	959,22	740,66	717,11	ND

METAS E REDUÇÃO DE EMISSÕES

Em 2023, o Grupo assumiu o compromisso de reduzir as suas emissões absolutas de GEE até 2032:

- Âmbito 1 e 2 em 50,4 % até 2032, a partir do ano de referência de 2021;
- Âmbito 3, Categoria 4 em 9%, a partir do ano de referência de 2021, que corresponde a reduzir as emissões de atividades relacionadas com combustível e energia e do transporte e distribuição a montante em 35,6% por tonelada-quilómetro.

Estas metas de curto prazo asseguram o alinhamento com o acordo de Paris, através de metas de redução de emissões alinhadas com o cenário de 1,5°C no caso das emissões de âmbito 1 e 2, e com o cenário de menos de 2°C nas emissões de âmbito 3, e foram aprovadas pela *Science Based Targets initiative* (SBTi) em 2024.

Meta SBTi	Ano base	Ano objetivo	Redução objetivo absoluta	Redução objetivo de intensidade	Ambição da meta	Cobertura da meta	Método utilizado
Âmbitos 1+2	2021	2032	50,40%	NA	Alinhada com 1,5°C	100%	Absolute contraction (âmbito 2 considerado com método baseado no mercado)
Âmbito 3 (Categoria 4)	2021	2032	9%	35,60%	Alinhada com menos de 2°C	70,55% (âmbito 3), 100% (âmbito 3 categoria 4)	SDA transport (freight - total heavy freight road (MFT & HFT))

De acordo com as metas aprovadas pela SBTi, para efeitos de redução de emissões de âmbito 3, apenas é considerada a categoria 4, que abrange as atividades relacionadas com combustível e energia e ao transporte e distribuição a montante. O transporte de mercadorias é a principal atividade da LS e a que gera maior impacto ambiental.

	2021 Ano Base (tCO ₂ e)	2032 Ano Objetivo (tCO ₂ e)	Redução (tCO ₂ e)
Âmbito 1	23 498	11 655	11 843
Âmbito 2 (abordagem de mercado)	3182	1578	1 604
Âmbito 1+2 ³	26680	12 233	14 447
Âmbito 3	114 822	131 781	13 041
Total	171502	144014	11 843

SEGUIMENTO DAS METAS DE REDUÇÃO DE EMISSÕES (SBTi):

O controlo das fronteiras na contabilização de emissões (nomeadamente para metas) foi assegurado tendo em conta que são consideradas todas as emissões das empresas do Grupo Luís Simões. Além disso, a metodologia de consolidação usada para o cálculo do inventário GEE foi através do controlo financeiro. Tal como presente no "*Near-Term Approval Letter*" emitido pela SBTi, com a aprovação das metas, a cobertura do inventário para metas é de 100% nos âmbitos 1+2 e de 100% no âmbito 3 categoria 4. As determinações anuais do inventário e valor das emissões GEE consideram exatamente a mesma lógica e limites definidos aquando das metas SBTi, de modo a garantir coerência nos valores.

	2021	2022	2023	2024
Real A1+A2 (tCO ₂ e)	26 680	27 079	25 355	26 048
Meta SBTi A1+A2 (tCO ₂ e)	NA	25 458	24 235	23 013
Real A3 (tCO ₂ e)	144 822	135 230	141 267	-
Meta SBTi A3 (tCO ₂ e)	NA	143 636	142 450	-
Real A3 Intensidade (gCO ₂ e/t.km)	102,66	102,16	99,48	-
Meta SBTi A3 Intensidade (gCO ₂ e/t.km)	NA	99,34	96,02	-

As **emissões de âmbitos 1 e 2** são consideradas num valor único conjunto para efeitos de redução. Deste modo, o valor base para a redução das emissões de GEE de âmbito 1+2 é de 26.680 tCO₂e, referente ao ano 2021.

De acordo com as metas estabelecidas, em 2032 o valor de emissões de GEE de âmbito 1+2 deverá ser de 13.233 tCO₂e. De notar que para efeitos das metas aprovadas pela SBTi, é considerado o cálculo de âmbito 2 pela abordagem de mercado.

As **emissões de GEE de âmbito 3 categoria 4** têm como base o valor de 144.822 tCO₂e, referente ao ano 2021. A meta SBTi para o âmbito 3 categoria 4 é de atingir uma redução de 35,6% por tonelada-quilómetro (t.km), o que equivale a 9% em termos absolutos. Assim, o valor de emissões que se pretende atingir com esta meta em 2032 é de 131.781 tCO₂e. Esta redução corresponde a um valor de intensidade de 102,66 gCO₂e/t.km (em 2021) para um valor de 66,12 gCO₂e/t.km (em 2032).

No âmbito da submissão e aprovação das metas SBTi, a LS elaborou um plano com o objetivo de reduzir as emissões centrado na contabilização das emissões globais do Grupo e das emissões associadas à atividade dos clientes, e ainda na estruturação de um conjunto de indicadores de suporte a essas iniciativas de redução das emissões. Assim o plano para alcançar a meta divide-se por iniciativas nos três âmbitos:

Âmbito 1: Introdução de biocombustíveis (HVO), com menores emissões associadas, e da substituição da frota atual por Gígaliners e Duotrailers;

Âmbito 2: Investimento na produção de energia renovável e compra de certificados de energia verde através dos fornecedores de energia;

Âmbito 3 (categoria 4): Elaboração de uma política de compra responsável com seleção de fornecedores, utilização de biocombustíveis (HVO) nos serviços de transporte subcontratado, melhoria no planeamento de rotas e aumento dos fatores de carga nas viaturas subcontratadas, seleção de serviços de transporte subcontratado que têm os últimos padrões de classe EURO de emissões (classe EURO V ou superior), e melhoria de eficiência no transporte, substituindo

serviços de transporte subcontratado com Euro-Modulares, através do aumento da capacidade de carga da frota própria.

As iniciativas de âmbito 3 são focadas na categoria 4 por representar o maior volume de emissões, fazendo parte do core business do Grupo.

PLANO DE DESCARBONIZAÇÃO

O Grupo Luís Simões iniciou, em 2024, o seu processo de descarbonização, alinhado com os compromissos globais de mitigação das alterações climáticas. A LS definiu um conjunto de iniciativas estratégicas, monitorizadas e acompanhadas de perto pelas áreas de negócio. Estas iniciativas têm como objetivo reduzir as emissões de GEE e estão alinhadas com os compromissos e especificidades do Grupo. Para garantir um acompanhamento eficaz, foi estabelecido um Comité de Descarbonização, liderado pela área de Sustentabilidade da Direção de Processos e Compliance. Este Comité tem a função de acompanhar o progresso das iniciativas e as diversas áreas do grupo com impacto direto no processo, para desta forma dar passos firmes no caminho da descarbonização.

A supervisão da execução deste Plano de Descarbonização ocorre através da realização de três reuniões anuais que envolvem as diversas áreas da empresa com responsabilidades nesta matéria, reportando-se semestralmente ao Conselho de Administração a informação sobre a eficácia das iniciativas e o cumprimento anual das metas assumidas perante a SBTi. Adicionalmente, o Grupo incluiu a descarbonização como meta estratégica na Visão Estratégica 2025/29, aprovada em 2024.

Em 2024, foi implementado um processo de acompanhamento trimestral de indicadores para a descarbonização, com o objetivo de identificar e monitorizar as iniciativas que contribuem para a redução das emissões. Este processo permite garantir e acompanhar o cumprimento das metas internas e externas (SBTi). No decorrer do ano, foram acompanhadas as seguintes iniciativas:

- Efeito Modernização de frota
- Inclusão de Euro-Modulares
- Inclusão de viaturas elétricas
- Redução do consumo da frota
- Redução de quilómetros em vazio
- Inclusão de viaturas eletrificadas na atribuição de veículos a colaboradores
- Instalação de Painéis Solares Fotovoltaicos nos COL's
- Utilização de biocombustível HVO

Em 2025, para além da das iniciativas em curso, estão previstas as seguintes ações adicionais:

- Instalação de Painéis Solares Fotovoltaicos nos centros de Espanha
- Promoção de Logística Colaborativa com Clientes
- Introdução de viaturas elétricas de transporte de mercadorias
- Renovação de frota própria para uma mais eficiente
- Redução do consumo da frota própria existente, através da implementação de medidas de eficiência

Considerando que, em 2024, as iniciativas indicadas foram estruturadas perante uma perspetiva qualitativa e com contabilizações indiretas de impacto na descarbonização, não é possível indicar de forma clara e direta o seu impacto nas emissões do Grupo. No entanto, é importante destacar a evolução positiva ao longo de 2024, refletindo o esforço das diversas áreas na temática da descarbonização. Em 2024, não existiram recursos financeiros específicos alocados a estas

iniciativas. Todos os investimentos são analisados caso a caso, por meio de investimento direto da LS ou através da colaboração com clientes e parceiros. No futuro, a LS pretende aprofundar a análise da alocação de recursos financeiros específicos a esta matéria.

Durante o ano de 2025, prevê-se a quantificação do impacto das medidas de descarbonização de forma a analisar se as ações previstas serão suficientes ou se será necessário adotar medidas adicionais para alcançar as metas definidas. O processo irá incluir uma avaliação detalhada dos custos associados às medidas e os investimentos necessários para a sua implementação. Adicionalmente, em 2025, a LS irá automatizar o processo de cálculo das emissões de GEE, o que permitirá uma reação mais rápida nas ações implementadas.

A LS reconhece a necessidade de envolver os fornecedores e, em particular, os fornecedores subcontratados de transporte para reduzir as emissões de âmbito 3. Por isso, está prevista uma estreita colaboração com os fornecedores com o objetivo de alinhar práticas e processos que contribuem para a redução das emissões no setor.

O Grupo entende que a descarbonização requer um forte compromisso de todos os níveis da Empresa, especialmente do Conselho de Administração e das áreas de negócio com maior responsabilidade na implementação das ações. Neste sentido, a partir de 2025, o sistema de prémios de desempenho será revisto para integrar algumas variáveis que medem o dinamismo das iniciativas previstas.

RISCOS CLIMÁTICOS

O Grupo ainda não deu início à avaliação de cenários de risco decorrentes das alterações climáticas e do seu impacto potencial nos seus armazéns, instalações ou atividades comerciais. Não obstante, foi possível desde já classificar os principais riscos associados às alterações climáticas, de acordo com riscos físicos e de transição, tal como se pode observar na tabela seguinte.

Risco Físico Agudo	# Eventos Climáticos Extremos	O aumento da frequência e da gravidade de fenómenos meteorológicos extremos representa um maior risco de ocorrência de danos nos centros logísticos e de transporte do Grupo, levando à interrupção da atividade operacional, custos de reparação e aumento dos custos de seguros, com impacto nos ativos em Portugal e Espanha. Este tipo de eventos climáticos implica ainda o risco de disrupção de infraestruturas rodoviárias e impedimento à circulação. Algumas situações de emergência estão incluídas na avaliação de risco ambiental, mas outras como a vulnerabilidade das instalações, por exemplo face a inundações, ainda não estão incluídas na avaliação.
Risco Físico Crónico	#Alterações de Temperatura	A Associação Europeia de Energia (EEA) destaca o sul da Europa e a Península Ibérica como das regiões da Europa potencialmente mais afetadas pelas alterações climáticas. De acordo com o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), os cenários climáticos mais gravosos para Portugal (RCP 8.5) preveem que o aumento da temperatura possa chegar a +5° C em 2100 (aplicável a temperaturas mínimas, médias e máximas). O aumento das temperaturas pode ter um impacto significativo nos custos do Grupo devido à necessidade de maior refrigeração nas suas instalações, nas operações em Portugal e Espanha. Algumas situações de emergência estão incluídas na avaliação de riscos ambientais, faltando agora incluir a avaliação, quer da vulnerabilidade das instalações, quer das operações de transporte em zonas mais vulneráveis. A escassez de água e o aumento de temperaturas pode ter impacto na produção dos nossos clientes (alimentação e bebidas) e implicar uma redução de vendas (a quantificar).

Relatório de Alterações Climáticas e Desempenho Ambiental 2024

Risco Transição - Regulamentação Atual	#Aumento Taxa de Carbono	<p>A atual regulamentação relacionada com o clima vigente nos países onde o Grupo opera (Portugal e Espanha) tem impacto económico e financeiro na empresa.</p> <p>São disso exemplo as taxas de carbono em vigor, que colocam uma taxa adicional sobre os combustíveis fósseis, aumentando os seus preços.</p> <p>O risco associado à regulamentação é avaliado e gerido no âmbito do sistema de gestão ambiental ao abrigo da ISO 14001:2015, de modo a assegurar que as operações do Grupo estão em conformidade com a lei.</p> <p>O Grupo está atento aos planos de gestão das alterações climáticas e da energia dos países onde opera, nomeadamente no que respeita às taxas de carbono e aos preços dos combustíveis fósseis. A empresa segue continuamente o desenvolvimento de políticas e regulamentos relacionados com o clima através da sua participação em grupos de trabalho especializados e associações de Transporte e Logística.</p>
Risco Transição - Regulamentação Emergente	#Aumento Preço Combustível	<p>A regulamentação emergente relacionada com o clima, aplicável nos países onde o Grupo tem operações (Portugal e Espanha) pode conduzir a um aumento dos custos operacionais.</p> <p>Como exemplo, são de referir os novos impostos e regulamentos sobre a energia que são mais rigorosos no que respeita à eficiência energética. O Grupo está atento aos planos e iniciativas relacionados com as alterações climáticas e a gestão energética dos dois países, nomeadamente no que respeita às taxas de carbono e aos preços dos combustíveis fósseis e outras energias. São caso disso as novas taxas e regulamentações (no âmbito dos gases com efeito de estufa, energias renováveis e eficiência energética, por exemplo) que decorrem do quadro legislativo em evolução sobre a energia e o clima, nomeadamente na União Europeia. A empresa acompanha continuamente a evolução das políticas e regulamentações relacionadas com o clima através da sua participação em grupos de trabalho especializados e associações de Transportes e Logística.</p>
Riscos de Transição - Tecnológicos	# Elevado custo de Soluções de baixas emissões	<p>A tecnologia atual e as tendências do mercado, alinhadas com as regulamentações relacionadas com o clima, estão a conduzir a soluções de baixas emissões. A dificuldade associada às tecnologias mais limpas é o seu custo, muitas vezes mais elevado em relação às tecnologias atuais, implicando um impacto económico e financeiro nas empresas.</p> <p>Ainda assim, o Grupo LS tem trabalhado para acompanhar as novas tecnologias de baixas emissões e, em alguns casos, já fez investimentos, nomeadamente: nas viaturas de ligeiros atribuídas a colaboradores (cerca de 39% são elétricos ou híbridos); na instalação, nos armazéns logísticos de novas câmaras frigoríficas com gases de refrigeração de baixo impacto ambiental (menor GWP). Utilização de combustível alternativo -HVO</p> <p>A empresa acompanha continuamente a evolução das políticas, da regulamentação e das tecnologias relacionadas com o clima através da sua participação em grupos de trabalho especializados e em associações de transportes e logística.</p>

Relatório de Alterações Climáticas e Desempenho Ambiental 2024

Risco Transição - Regulamentação Atual ou Emergente	# Cumprimento legal	Os impactos da regulamentação climática no Grupo são sobretudo indiretos (por ex. aumento dos custos de combustível e eletricidade). Os riscos legais aplicados ao Grupo são medidos e monitorizados através do programa de Compliance. Nos últimos anos não foram aplicadas às operações coimas ambientais relacionadas com as alterações climáticas ou outras.
Risco Transição - Mercado	#Exigências de Clientes	A alteração das exigências dos clientes devido à pressão das alterações climáticas pode exigir que o Grupo, para se manter competitivo, tenha de estar capacitado para oferecer soluções de transporte mais sustentáveis. Desde 2018, foram incorporados 23 Euro-Modulares (Gigaliners) e Duotrailers (Portugal e Espanha) em operações de transporte para melhorar a eficiência energética das operações de transporte. Em 2024 o Grupo tinha sete Gigaliners e um Duotrailer movidos a HVO.
Risco Transição - Reputacional	#Mudança nas preferências dos Clientes	O aumento da procura por parte dos clientes de soluções de transporte mais sustentáveis (menos carbono) pode colocar o Grupo em risco de perder a sua reputação enquanto entidade de referência no que se refere à sustentabilidade. Este risco é gerido pelos gestores de conta que, em conjunto com a direção, avaliam os serviços prestados e as expectativas dos clientes. O Grupo está também presente em plataformas como a Ecovadis ou a Sedex, que avaliam a performance e informam sobre as melhores práticas e as expectativas dos clientes.

CONSUMO DE ENERGIA E EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

A eficiência energética faz parte da estratégia ambiental da empresa, e os impactos ambientais aplicáveis são medidos dentro do Sistema de Gestão Ambiental, sendo os mais significativos os consumos de combustível e eletricidade, para os quais são estabelecidos controlos operacionais e ações de monitorização nos Centros.

A monitorização do consumo energético e a identificação das fontes é fundamental para a potenciar o desempenho energético do Grupo. Em 2024, o Grupo Luís Simões consumiu 109 773 MWh de energia renovável e não renovável:

		Consumo de energia (MWh)				
Tipo de energia	País	Empresa	2021	2022	2023	2024
Renovável	Espanha	LSLI ES	928	1 495	1 017	1 370
		LSLI PT	5	5	72	782
	Portugal	RETA	3	3	104	259
		LSG	-	-	33	34
		Solmoninhos	-	-	3	2
	Grupo LS	Total	936	1 503	1 229	2 446
Não renovável	Espanha	LSLI ES	25 097	25 692	24 768	27 643
		LSLI PT	71 330	71 948	68 558	66 602
	Portugal	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 energia	Total	109 763	111 935	106 929	109 773	

O Grupo LS está abrangido em Portugal pela legislação de consumo de energia no setor do transporte e como consumidor intensivo de energia no COL do Carregado. Em Espanha o Grupo está abrangido pela legislação de consumo de energia, que engloba todas as atividades desenvolvidas. Em conformidade com a referida legislação, existem dois Planos de Eficiência Energética da frota em Portugal, e um Acordo de Racionalização de Consumo de Energia para o COL do Carregado. Em Espanha, existe um Plano de Racionalização de Consumo de Energia que engloba a frota e os Centros Logísticos de maior dimensão.

A importância da certificação de edifícios e operações está diretamente ligada à eficiência dos mesmos e à redução no consumo de recursos. O Grupo possui certificação LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) em Cabanillas e Guadalajara, BREAM (*Building Research Establishment Environmental Assessment Method*) em Liça d'Amunt e certificação Energética B atribuída pela ADENE (Agência para a Energia) em Gaia 1. O Centro de Operações Logísticas do Carregado 1 e 2 estão abrangidos por um Plano de Racionalização a 8 anos com seguimento bienal, para implementação das medidas de redução de consumo de energia e seu seguimento.

A otimização do espaço, é um dos fatores que contribuem para a eficiência energética. Em Guadalajara a LS implementou um armazém automático de mais de 86000 paletes, no Carregado 2 o armazém automático tem capacidade para mais de 50000 paletes, o COL Leixões tem 2 Drive in para

compactação de armazenamento de paletes, permitindo aumentar a capacidade de armazenagem do produto com maior eficiência.

A eficiência energética das instalações é gerida pela área de manutenção e evidenciada em auditorias e através do acompanhamento dos indicadores apropriados. Nas operações logísticas e nas operações de transporte, a eficiência energética do serviço é gerida e assegurada pelas áreas de negócio (transporte e logística).

No que respeita ao uso de gases refrigerantes, nomeadamente em câmaras de temperatura controlada, a preocupação sobre a redução do seu Potencial de Aquecimento Global existe e tem vindo a ser considerada através do uso de gases com menos Potencial de Aquecimento Global.

É de destacar a aprovação da Política de Uso da Energia em 2024, com foco no uso consciente de energia, na eficiência das operações e equipamentos, e na transição energética.

ENERGIA RENOVÁVEL

Em 2024, o consumo de energia renovável inclui autoprodução de energia elétrica, autoprodução de energia térmica (solar) e utilização de HVO na frota. O consumo de energia renovável duplicou face a 2023, representando atualmente mais de 2% do consumo energético total. A autoprodução de energia representa apenas o consumo energético, excluindo os excedentes. Desde 2023, a Luís Simões tem apostado na utilização de HVO na sua frota, alinhando-se com o compromisso de adotar combustíveis alternativos de menor impacto ambiental.

Percentagem de energia renovável consumida face ao consumo energético total

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

Algumas instalações da LS em Portugal e Espanha, como o COL do Carregado, o edifício da Sede em Moninhos, os Centros de Assistência Técnica da RETA no Carregado e em Gaia, os centros de Centralidad, Guadalajara e Lliçá d'Amunt, contam com a instalação de painéis solares fotovoltaicos para autoconsumo, possibilitando a redução de emissões resultantes do consumo de eletricidade. Em 2023 a produção fotovoltaica correspondia a 7% do consumo total de eletricidade, e em 2024 este valor aumentou para 12%.

Em 2024, o Grupo Luís Simões não apresenta consumo de eletricidade, calor, vapor e arrefecimento comprados ou adquiridos provenientes de fontes renováveis, nem energia verde certificada com garantias de origem ou certificados de energias renováveis.

Relatório de Alterações Climáticas e Desempenho Ambiental 2024

De seguida, apresentam-se as fontes de energia renovável identificadas conforme o consumo de cada empresa.

Autoprodução de energia elétrica em MWh

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

As Empresas EspaçoTrans, Diagonal e LSFrota não registaram produção de energia elétrica.

Autoprodução de energia térmica (solar) em 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

As Empresas LSLI ES, EspaçoTrans, Diagonal e LSFrota e LGS não registaram produção de energia térmica.

Compra de energia verde certificada em MWh

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

Utilização de HVO na frota em MWh

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

As Empresas LSLI PT, EspaçoTrans, Retta, Diagonal e LSFrota e LGS não registaram utilização de HVO na Frota.

ENERGIA NÃO RENOVÁVEL

No contexto do consumo de energia não renovável, a utilização de combustível na frota e nas instalações representa a parcela mais relevante deste indicador. Para efeitos de abordagem conservadora e por ausência estruturada de um mix energético por parte do fornecedor de eletricidade (com desagregação dos consumos), o Grupo LS considera toda a eletricidade comprada como sendo de fonte fóssil. Segue-se o consumo de eletricidade na rede, que tem sido menos relevante ao longo dos anos, reflexo do aumento da utilização de fontes de energia.

O consumo de gás natural ainda faz parte da matriz energética do Grupo, no entanto, desde 2021, não há utilização de gás butano nas instalações. Além disso, não há consumo de combustíveis derivados do carvão ou de produtos do carvão nem consumo de energia nuclear.

Percentagem de energia não renovável consumida face ao consumo energético total

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

De seguida, apresentam-se as fontes de energia não renovável identificadas conforme o consumo de cada empresa.

Utilização de eletricidade da rede em MWh

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
Espanha	LSLI ES	7 319	7 917	7 580	7 234
	LSLI PT	7 383	6 951	5 498	5 839
	Espaçotrans	339	336	339	326
Portugal	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	

Utilização de diesel na frota e nas instalações em MWh

País	Empresa	2021	2022	2023	2024
Espanha	LSLI ES	17 778	17 775	17 187	20 409
	LSLI PT	63 479	64 856	62 893	60 603
	Espaçotrans	1	2	3	-
Portugal	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	

Utilização de gás natural e butano nas instalações em 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

Em 2021, apenas para a empresa LSLI PT, 1% (4,95 MWh) do consumo energético era proveniente de gás butano, que deixou de ser utilizado a partir desse ano.

NOTA FINAL

A informação constante neste relatório ao nível da energia permite dar suporte à quantificação de emissões de Carbono.

É a este nível de desagregação que a Luis Simões reporta no CDP Climate anualmente.