

Informe Huella de Carbono 2024



humamobility®



Fecha	Revisión
05.02.2026	3



humamobility®



humamobility®

Índice

Presentación	7
Huella de Carbono	10
• Límites	11
• Metodología	16
• Procedimientos	17
• Significancia Fuentes Emisión Indirectas	18
• Incertidumbre	20
• Inventario de Emisiones	25
Resultados y Evolución de Emisiones	46
Plan de Mejora	52
Anexos	
• Verificación de EQA.....	72





humamobility®

01 **Presentación**

Hacia la Sostenibilidad
Sobre la Compañía



humamobility®

Hacia la Sostenibilidad

Nuestra Compañía representa una marca de movilidad personal de referencia en nuestro país y desde nuestra condición de liderazgo sentimos la necesidad de sumarnos al reto medioambiental de un modo más comprometido con la sociedad, por lo que urge en nosotros el compromiso de **integrar los principios de la sostenibilidad** en todas nuestras actividades y negocios.

Aunque llevamos más de 25 años volcados en impulsar un tipo de transporte eficiente, principalmente urbano y de muy bajas emisiones, en estos momentos, somos muy conscientes de la urgencia de abordar la sostenibilidad con un compromiso más ambicioso. Desde 2022 la Compañía también está volcada en impulsar la movilidad dos ruedas eléctricas.

Venimos desde hace tiempo reflexionando sobre la transformación de la Compañía hacia un modelo de empresa eficiente, sostenible y rentable, y con propuestas de movilidad sin emisiones de calidad que lideren la nueva movilidad. Nuestro proyecto empresarial nos ayudará a transformar la Compañía y a contribuir a descarbonizar un sector, el del transporte, que en su conjunto representa un 25 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en España.

En este marco, en 2021 iniciamos de manera voluntaria una línea nueva de trabajo, una labor de transparencia con nosotros mismos y con la sociedad. El cálculo de la Huella de Carbono de la organización nos aporta información nueva y nos ayuda a medir nuestros riesgos y las nuevas oportunidades para trabajar en conjunto por el medio ambiente de una manera integrada. Somos la primera compañía del sector de las dos ruedas en medir y registrar nuestra Huella de Carbono y el plan de mejora a cinco años en el Registro del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

El presente informe recoge el cálculo de la huella de carbono de la Compañía de 2024 y el plan de mejora en marcha (2021-2025). Este incluye un conjunto de actuaciones para mitigar la huella de carbono de nuestra organización en una apuesta clara por la sostenibilidad y el impacto positivo en la lucha contra el cambio climático.

Todos los datos han sido verificados por la entidad acreditada EQA, con la normativa UNE-EN ISO 14064-1: 2019.



amobility®

Sobre la Compañía

La Compañía HUMAN MOBILITY S.A (antes KYMCO Mobility S.A.) se fundó en 1994 en Madrid bajo la directriz de un plan de crecimiento a largo plazo, basado fundamentalmente en la creación de una red de distribución sólida, eficiente y rentable, y en la comercialización de una gama de vehículos de dos ruedas de gran calidad, innovadora, muy competitiva y de valor para el cliente final.

Nuestra actividad principal se centra en la representación de dos marcas de motocicletas, KYMCO (combustión) y YADEA (eléctrica) por el mercado nacional. En 2024, la compañía movió en torno a 2.400 toneladas de carga, entre vehículos y piezas de recambio, procedentes del mercado asiático, y posteriormente las distribuyó por España.

El desarrollo y la gestión del servicio de posventa es el principal baluarte de la Compañía. Hemos consolidado un sistema inédito de gestión de recambios, con una plataforma electrónica propia que permite ofrecer un servicio directo e inmediato (24 horas) de suministro de repuestos a los 922 puntos de venta y posventa en España.

En 2016, iniciamos una transformación digital, y desde entonces la operativa en la red se produce en un entorno totalmente digital de APP y tabletas electrónicas. Nos encontramos en constante evolución y desarrollo de nuevos productos y negocios que aportan soluciones de movilidad urbana y de valor a todos sus clientes, en el centro de todas sus decisiones. En 2022, iniciamos una nueva etapa con un proyecto muy ambicioso de representación de la marca YADEA, con el que la Compañía prevé contribuir a dinamizar la movilidad urbana sostenible.

Estamos especializados en la comercialización en el canal Particular. Trabajamos para liderar la transformación de la movilidad en línea con la integración de la sostenibilidad en toda la cadena para dotar de valor a la Compañía.



humamobility®



02

Huella de Carbono

- Límites del Informe
- Límites Físicos de la Organización
- Límites Operativos
- Metodología
- Procedimientos asociados al cálculo de huella
- Significancia de Fuentes Emisiones Indirectas
- Análisis de la Incertidumbre
- Inventario de Fuentes de Emisiones y Emisiones del año 2024
- Evolución



Límites del informe

La consultora El Cubo Verde Soluciones Ambientales S.L., especializada en sostenibilidad, cambio climático y energía, ha sido la responsable del cálculo de la Huella de Carbono de HUMAN MOBILITY S.A., mediante la norma de referencia empleada **UNE-EN ISO 14064-1:2019**.

Todo el proyecto se ha elaborado en 5 fases:

- . Delimitación operativa
- . Selección de los alcances e identificación de las fuentes de emisiones
- . Cálculo de la huella
- . Informe resumen de la huella de carbono y plan de mejora
- . Verificación y registro en el Registro Nacional de la Huella de Carbono.

El presente estudio de la Huella de Carbono incluye los cálculos de:

- . Categoría 1. Emisiones directas de GEI.
- . Categoría 2. Emisiones indirectas de GEI por energía importada.
- . Categoría 3. Emisiones indirectas de GEI causadas por el transporte.
- . Categoría 4. Emisiones indirectas de GEI por productos que utiliza la Organización.

Los cálculos realizados se detallan en la hoja de cálculo HC_HUMANMOBILITY_2024. El periodo de cálculo se sitúa entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024.

La Norma ISO de referencia propone además las categorías 5 y 6, “Emisiones por Uso de Producto” y “Otras Emisiones”, respectivamente. Estas categorías no aplican a nuestra organización, ya que el producto es en realidad un servicio, y no se han detectado otras fuentes de emisiones. No hay emisiones en estas subcategorías: “Emisiones directas por combustión estacionaria” (no hay calderas, turbinas, calentadores, etc.), “Emisiones y remociones directas de procesos industriales” (no tenemos procesos industriales), “Emisiones fugitivas directas por liberación de GEI en sistemas antropogénicos”, “Emisiones indirectas por la energía importada, excluyendo la electricidad” ni “Emisiones provenientes de los equipos arrendados”.



Límites del informe

Año base y criterios de recálculo - Procedimiento:

Criterios de recálculo:

Se llevará a cabo un recálculo del año base, siempre que haya cambios acumulativos superiores al 10% en las emisiones totales a causa de:

- a) un cambio estructural en los límites del informe o de la organización (fusión, adquisición o desmantelamiento), o
- b) un cambio significativo en las metodologías de cálculo o en los factores de emisión y la detección de un error, o
- c) errores acumulativos.

Metodología de recálculo

La metodología para llevar a cabo el recálculo del año base se recoge en el procedimiento correspondiente.

El año base de nuestra organización es 2019, el cual se revisó en 2021 a fin de equipararlo con los requisitos de la nueva versión de la norma ISO 14.064-1:2019; el cálculo de la revisión del año base fue verificado. El procedimiento seguido para su revisión y los resultados obtenidos se recogen en el informe de huella de 2021.



Límites físicos de la organización

Las emisiones de GEI a nivel de instalación, asociadas a la actividad comercial han sido consolidadas a través del enfoque de control: se han incluido todas las emisiones significativas sobre las que la organización tiene control operacional, identificando las fuentes de emisiones directas e indirectas de GEI.

El alcance de la Huella de Carbono incluye las instalaciones de la sede de la Compañía - ubicada en los números 54 y 56 de la calle Laguna, en Alcorcón, Madrid (España)- y la instalación de un almacén que se encuentra en el municipio de Getafe (Madrid) -calle Torneros 26-.

La sede de la Organización se encuentra en un edificio de 4.200 metros cuadrados, sobre una parcela de 2.905 metros. Son dos naves gemelas unidas en su interior y con entradas a pie de calle independientes y con tres plantas (planta 1, a pie de calle; planta 2 y planta 3). La mayor parte del espacio está dedicado a zona de almacén, que suma en total 3.430 m². Tanto la planta 1 como la planta 3 son almacén en su totalidad. En la planta 1 se ubica la zona técnica que ocupa 70 metros cuadrados.

La Nave 1 (c/ Laguna 54) cuenta con 2.100 m², y está dedicada en su totalidad a almacén en sus tres plantas. La parte de oficina como tal se encuentra en la Nave 2 (c/ Laguna 56), con una zona de trabajo de 210 m² en la planta 2, además de 108 m² para reuniones, 80 m² de comedor, 40 m² de archivo. Los 262 m² restantes son sala servidores, sala mural (zona de trabajo de fotografías y exposición) vestíbulos y aseos.

En cuanto a la instalación de Getafe (c/ Torneros 26), dedicada al almacenaje de piezas de repuesto de grandes dimensiones, cuenta con 375 metros cuadrados.



Límites operativos

Al tratarse de una empresa de importación y distribución, la principal actividad con impacto en la generación de un mayor volumen de gases de efecto invernadero (GEIs) es la logística, tanto la referida a importación de bienes (scooters y piezas de recambio), como la referida a la de distribución nacional, dentro del territorio español, incluyendo los territorios insulares.

Las importaciones se realizan desde los puertos de Shanghái (China) y Kaohsiung (Taiwán) y tienen su destino en el puerto de Valencia, desde donde se distribuyen, según itinerarios, en medios de transporte terrestre, subcontratados a empresas de logística externas a la organización. La distribución se realiza a todas las comunidades autónomas peninsulares e insulares.

No hay emisiones de proceso, dado que no se trata de una actividad de extracción, producción o transformación. Las naves de la instalación se utilizan principalmente como oficina, almacén y punto de distribución.

No se realizan en la instalación actividades de montaje de piezas, ni de reparación.

El cálculo de los gases de efecto invernadero (GEI) considerados se limitan al $\text{CO}_{2\text{eq}}$ en las emisiones indirectas, y, en el caso de las emisiones directas, se cuantifican por separado y cuando corresponde CO_2 , CH_4 , N_2O , NF_3 y SF_6 y otros grupos apropiados de GEI (HFC, PCF, etc) en toneladas de $\text{CO}_{2\text{eq}}$.

El índice de actividad definido para la huella de carbono es:

CO_2 eq. por cada 100.000 € de facturación anual



Límites operativos

Estos son los detalles de cada bloque del estudio:

Categoría 1: Emisiones y remociones directas	Categoría 2: Emisiones indirectas de GEI por energía importada	Categoría 3: Emisiones indirectas de GEI causadas por transporte	Categoría 4: Emisiones indirectas de GEI por productos utilizados
Emisiones fugitivas directas	Consumo de electricidad	Logística de importación y transportes aguas arriba	Fabricación productos comprados
Flota de vehículos		Logística de distribución aguas abajo: Recambios y Vehículos	Producción bienes de capital, comprados y amortizados
		Desplazamiento de empleados a diario	
		Viajes comerciales	



Metodología

El cálculo de la huella de carbono es el producto del dato de actividad por el factor de emisión. El dato de actividad es el parámetro que define el grado o nivel de la actividad generadora de las emisiones de GEI. El factor de emisión supone la cantidad de GEI emitidos por cada unidad del parámetro “dato de actividad”. Como resultado de esta fórmula se obtiene una cantidad determinada de dióxido de carbono equivalente (CO₂eq).

Para el cálculo de nuestra Huella de Carbono, se han tomado como referencia las metodologías y factores de emisión relacionados a continuación; los factores de emisión concretos utilizados se recogen en los diferentes apartados de las categorías estudiadas. Los datos parciales de los cálculos se pueden seguir en el Excel de cálculo de huella ‘HC_HUMANMOBILITY_2024’.

- **ISO 14064-1:2019.** Gases de efecto invernadero. Parte 1: Especificación con orientación, a nivel de las organizaciones, para la cuantificación y el informe de las emisiones y remociones de gases de efecto invernadero.
- **Factores de emisión de MITECO:** Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono - Excel: factores de emisión. Se han utilizado los correspondientes al año 2024 en su versión 5.
<https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/registro-huella/inscripcion-registro.html>
- **Factores de emisión:** UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting 2024. “Conversion factors 2024_Full set for advanced user” – Versión 1.1 de 2024.
https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6722567487df31a87d8c497e/ghg-conversion-factors-2024-full_set_for_advanced_users_v1.1.xlsx
- **Factores de emisión de IDAE:** <https://www.idae.es/movilidad-sostenible/emisiones-de-co2-por-modos-de-transporte-motorizado>
- **Factores de emisión Red eléctrica española** https://www.ree.es/es/datos/generacion/no-renovables-detalle-emisiones-CO2?start_date=2024-01-01T00:00&end_date=2024-12-31T23:59&time_trunc=year&systemElectric=peninsular
- **Calculadora GEH Oficina Catalana del Canvi Climàtic de 28 de mayo de 2025:** [Calculadora de GEH pel càlcul 2024 versió 2025](#)
- **Calculadora ICAO (International Civil Organization):** <https://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx>
- **Agence de l’Environnement et de la Maitrise de l’Energie (ADEME):** <https://bilans-jeme.fr/fr/accueil/>

Procedimientos asociados al Cálculo de Huella

1. Procedimiento para la **gestión de la información GEI, conservación de los documentos y mantenimiento de los registros**. Este procedimiento tiene como objeto definir el proceso para proceder a la recopilación de datos necesarios para calcular la huella de carbono, establecer los responsables de recopilación de datos para cada categoría de la huella de carbono, así como definir los registros que deben mantenerse. Este procedimiento recoge asimismo el compromiso de la organización en la realización de una auditoría interna anual, cuyos puntos más importantes son la revisión del inventario de GEI y de la exactitud de los datos. Esta auditoría se le encarga a la consultora que realiza el cálculo de la huella de carbono cada año.
2. Procedimiento para **determinar la significancia de las fuentes de emisión indirectas** de la huella de carbono. Este procedimiento tiene como objeto definir el proceso para identificar y valorar la importancia o significancia de las fuentes de emisiones indirectas.
3. Procedimiento para **revisar y recalcular el año base** y así asegurar su representatividad. Se llevará a cabo un recálculo del año base, siempre que haya cambios acumulativos superiores al 10% en las emisiones totales.



Significancia Fuentes de Emisión Indirectas

En esta anualidad 2024 hemos incluido en el cálculo de huella las emisiones indirectas recogidas a continuación, al considerarlas significativas según los criterios establecidos:

- las categorías 3.1 y 3.2, emisiones debidas al transporte aguas arriba y aguas abajo, por cumplir varios criterios: son las categorías con más emisiones y representan las inquietudes de las partes interesadas;
- las categorías 3.3 y 3.4, emisiones debidas al desplazamiento de los empleados y a viajes comerciales, como motivación para los empleados a reducir el consumo energético y por tener influencia en su reducción;
- las categorías 4.1 y 4.2, emisiones debidas a los bienes comprados por la organización y a los comprados y amortizados, superan la magnitud mínima establecida como significativa para las emisiones.

Las siguientes categorías han quedado fuera del cálculo de la huella, al no considerarse significativas:

- la categoría 4.3, emisiones debidas a la disposición de los residuos, por el bajo porcentaje que supuso en la huella de 2022 (0,23%), por el esfuerzo que supone tomar los datos, por tratarse en parte de residuos de uso de oficinas que no van a poder reducirse y, sobre todo, porque los relacionados directamente con el proceso de la organización (cartones y plásticos), son llevados a reciclar y, por tanto, la carga ambiental derivada de su gestión como residuo, recae en la organización que vaya a comprar y usar esos productos reciclados.
- la categoría 4.4, servicios-emisiones debidas al consumo y disposición del agua en nuestras oficinas, por suponer un porcentaje mínimo en 2022 (0,0038%) y, al ser el agua que se consume en oficinas, no es posible implantar acciones de reducción.



Significancia Fuentes de Emisión Indirectas

CRITERIOS PARA DETERMINAR LA SIGNIFICANCIA DE LAS FUENTES DE EMISIÓN INDIRECTAS		
CRITERIOS	FUENTES SIGNIFICATIVAS: SE INCLUIRÁ EN EL CÁLCULO DE HUELLA	FUENTES NO SIGNIFICATIVAS: PODRÁN EXCLUIRSE DEL CÁLCULO DE HUELLA
Magnitud de las emisiones	Toda fuente de emisiones que suponga al menos un 2% del total de la huella de carbono	<p>a) Fuentes de emisiones que supongan menos del 2% del total de la huella de carbono.</p> <p>b) Fuentes de emisiones que supongan menos del 5% de total, cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se considere difícil su cálculo, el seguimiento de la evolución o no se pueda influir en su reducción. • Si el coste de la obtención de datos fuera elevado o desproporcionado a los fines perseguidos de obtener un cálculo de huella representativo de nuestra actividad e hiciera desestimar este ejercicio. • Si los datos obtenidos fueran poco exactos o fiables y con escasa trazabilidad.
Requisitos legales	Toda fuente de emisiones que requiera ser informada debido a requisitos legales.	
Inquietudes de las partes interesadas	Fuentes de emisiones debidas a la logística de importación y distribución contratada a terceros.	
Compromiso del empleado: emisiones que podrían motivar al empleado a reducir el consumo energético o de bienes	Fuentes de emisiones por desplazamiento de empleados al lugar de trabajo.	
	Fuentes de emisiones por consumibles de oficina.	
Nivel de influencia en las fuentes: capacidad de dar seguimiento y reducir emisiones.	Fuentes cuyos datos aseguren una trazabilidad y el seguimiento de su evolución, así como la capacidad de influir en la reducción de emisiones.	
Acceso a la información: costo de obtención de datos	Cuando se disponga de datos fácilmente accesibles y fiables.	
Nivel de exactitud de los datos asociados		



Análisis de la Incertidumbre

La incertidumbre estimada en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) resulta de la combinación entre la incertidumbre de los factores de emisión empleados y la de los datos de actividad correspondientes (datos de masa, volumen de combustible, energía o valor monetario). Para minimizar la incertidumbre, se han seleccionado factores de emisión procedentes de fuentes oficiales y reconocidas internacionalmente, específicas para cada categoría de emisión.

El método para evaluar la incertidumbre se recoge en las siguientes tablas:

Parámetros	Importancia	Tipología		Valoración
Datos de actividad	33%	Específicos de la organización		1,0
		No específicos de la organización		0,0
Factor de emisión	33%	Específicos para el dato de actividad		1,0
		No específico	Valor monetario	0,0
			Categoría general	0,0
	Producto similar		0,5	
	33%	Fuente oficial o reconocida		1,0
		Otras fuentes	Europeas	0,5
No europeas			0,0	

	Incertidumbre	Calidad dato
0-33%	Alta	Mala
34-67	Media	Media
68-100%	Baja	Buena



Análisis de la Incertidumbre

Los resultados obtenidos se recogen en la siguiente tabla:

Parámetros	Categoría 1	Categoría 2	Categoría 3				Categoría 4
			Agua arriba	Distribución	Empleados	Viajes negocio	
Datos de actividad	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor de emisión	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00
	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	100%	100%	100%	100%	67%	100%	67%

Total	100%	100%	100%	100%	67%	100%	67%	90%
Incertidumbre	Baja	Baja	Baja	Baja	Media	Baja	Media	Baja
Calidad datos	Buena	Buena	Buena	Buena	Media	Buena	Media	Buena

Así, la evaluación global de la incertidumbre y calidad de los datos para 2024 es:

Incertidumbre global	Baja
Calidad datos global	Buena



Análisis de la Incertidumbre

Categoría 1: Para las emisiones de la flota propia los factores de emisión empleados son los publicados en 2024 por MITECO, aplicados al consumo de combustible contabilizado vía facturas y disponiendo del dato exacto de consumo en litros.

Respecto a las emisiones fugitivas, contamos con los registros de mantenimiento donde se indica qué gases se reponen y en qué cantidad.

Categoría 2: Para los consumos eléctricos (emisiones indirectas), el factor de emisión es el indicado por Red Eléctrica Española (ree.es) ya que se selecciona el FE con enfoque de ubicación, un factor que se corrige y actualiza anualmente. Para el cálculo según el enfoque de mercado se utiliza el factor de emisión de MITECO. Como dato de actividad, se dispone del consumo exacto recogido en las facturas.

Categoría 3: La más representativa de la actividad de HUMAN MOBILITY (92% de la huella de carbono correspondiente a 2024).

Importación: La incertidumbre podría venir asociada a las fuentes consultadas para obtener las características de los buques cargueros y la distancia a cubrir entre un puerto y otro. No obstante, esta incertidumbre la consideramos baja, dado que se ha optado por fuentes contrastadas de rutas de barcos contenedores.

En 2024 el tráfico marítimo por el Canal de Suez se suspendió, por tanto las emisiones se han visto afectadas dado que las rutas de importación han bordeado Sudáfrica por el Cabo de Buena Esperanza, con un trayecto significativamente más largo en kilómetros (31,9% más la ruta desde Kaohsiung; y un 31% más desde Shanghái) y en tiempo (un 34% más, en concreto, 52,8 días de media frente a los 39,34 días el año anterior).

2023

Origen Importación	Distancia a Valencia millas	Distancia a Valencia km
KAOHSIUNG	9.512	17.616
SHANGHÁI	10.041	18.596

2024

Origen Importación	Distancia a Valencia millas	Distancia a Valencia km
KAOHSIUNG	12.546	23.235
SHANGHÁI	13.159	24.370

Análisis de la Incertidumbre

En cuanto a las distancias, han sido calculadas a partir de las millas marítimas entre puertos que muestra la web de la red marítima “sea-distances.org” que monitoriza el tráfico de buques en 14 tipos diferentes de regiones geográficas en el mundo como mares, estrechos, canales, arrecifes, etc. Esta red utiliza la Calculadora de Distancia Marítima de puerto a puerto, la Carta Náutica y el Mapa Interactivo de los principales 300 ríos, mares y objetos oceánicos y regiones.

Para calcular la huella de carbono, se ha tenido en cuenta la capacidad de cada buque, los kms recorridos y la carga de HUMAN MOBILITY en cada expedición, teniendo todos estos datos, valoramos que hay una incertidumbre mínima, dado que las cantidades de cada expedición y los buques empleados son datos registrados por HUMAN MOBILITY y el resto de información procede de las fuentes de información identificadas anteriormente.

Con respecto al **transporte en el interior de la península e islas** hasta los concesionarios o distribuidores oficiales de vehículos y recambios, HUMAN MOBILITY carece de flota propia para este fin. Todo el transporte se contrata por agencia y a través de compañías logísticas. Aunque se ha contactado con ellas, estas empresas no proporcionan facturas de consumo de camiones.

Desde 2021, REDUR (distribución de recambios en península) calcula su huella de carbono utilizando los factores de emisión de la norma ISO 16258 “Metodología para el cálculo y la declaración del consumo de energía y de las emisiones de gases de efecto invernadero en los servicios de transporte” (transporte de mercancías y de pasajeros) y nos facilita las emisiones debidas a nuestras expediciones.

En el cálculo de la huella de carbono de los **desplazamientos de los empleados**. Utilizamos tanto los factores de emisión de MITECO, como los de DEFRA e IDEA. Se realiza una encuesta a los trabajadores para recopilar los datos de actividad, pero se desconoce el tipo de conducción que realiza cada empleado (ecológica, deportiva...), la ocupación real del vehículo y su estado de mantenimiento.

Respecto al **transporte por viajes comerciales**, utilizamos factores de emisión de ICAO (*International Civil Organization*) y de la Generalitate Cataluña, además del kilometraje real entre origen y destino.

Análisis de la Incertidumbre

Y, por último, en la **Categoría 4** (Emisiones indirectas de GEI por productos que utiliza la organización), es donde la incertidumbre también podemos considerarla **alta**, por utilizar factores de emisión de fuentes muy diversas que, en algunos casos, tienen una incertidumbre intrínseca más elevada. Por ejemplo, para el caso de las emisiones debidas a producción de los bienes de capital comprados y amortizados, los factores de emisión monetarios tienen una **incertidumbre inherente elevada**. Esta incertidumbre es más o menos importante según la categoría de compra considerada. No existe un método riguroso para determinar la incertidumbre de estos factores de emisión monetarios. Así, la incertidumbre aumenta en sectores en los que los productos son muy heterogéneos (por ejemplo, productos químicos), y la incertidumbre disminuye en sectores con productos relativamente homogéneos, por ejemplo, "industria del papel y el cartón" y en actividades terciarias.

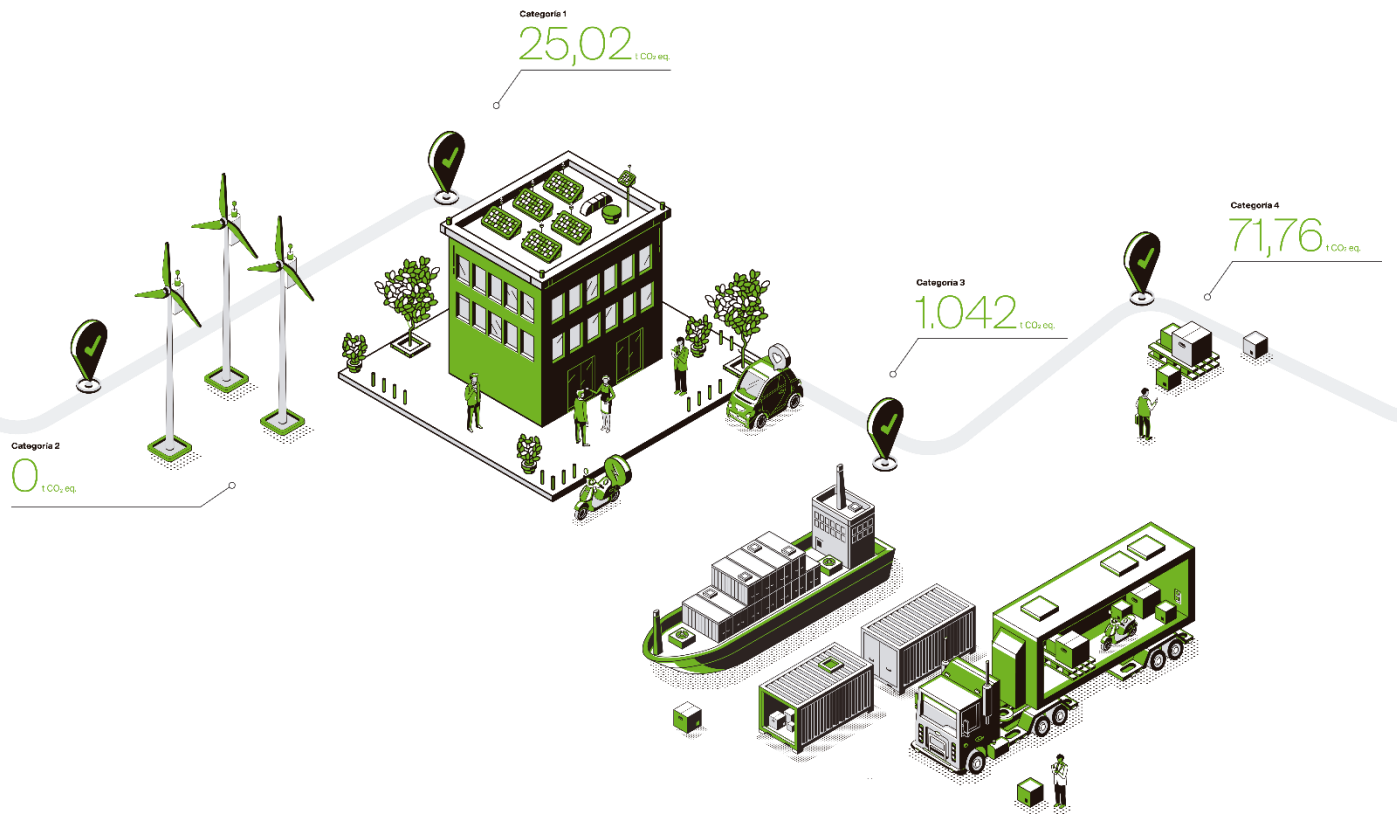
Dentro de la Categoría 4, en lo que respecta a las emisiones por fabricación de los bienes comprados por la organización, las emisiones engloban un conjunto muy amplio de tipologías de los materiales comprados. Por otro lado, para cuantificar el factor de emisión asociado a productos, para un mismo producto, el factor de emisión puede variar en función de variables tales como el proceso de fabricación, las materias primas utilizadas, la energía consumida, la eficiencia del proceso, etc., así como el impacto del transporte asociado a la fabricación y distribución de los productos.

Por todo esto, los factores de emisión de los productos comprados presentan una gran dificultad en su estandarización, ya que para su obtención hay que tener en cuenta multitud de variables que el comprador desconoce.





Inventario de Emisiones

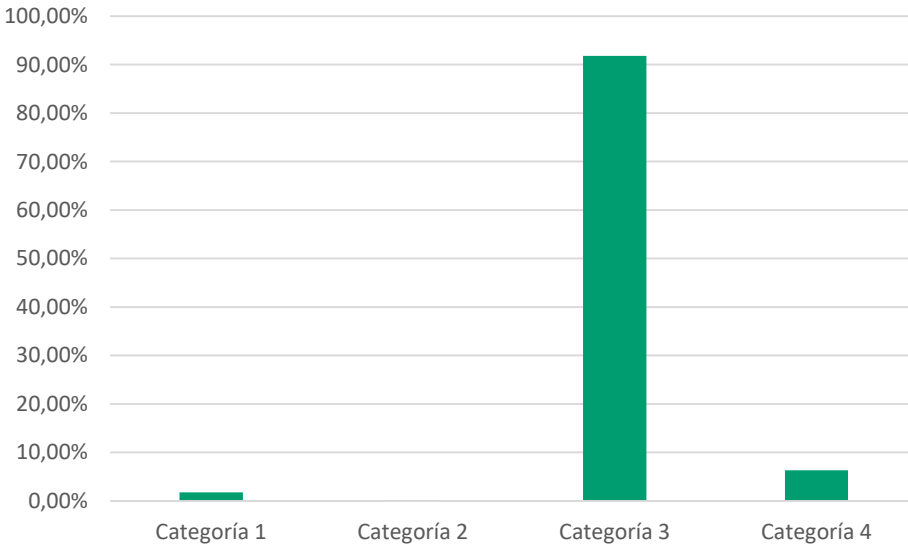


Inventario de Emisiones

Los resultados de los valores de las Categorías 1, 2, 3 y 4 correspondientes a 2024 se muestran a continuación expresados en T **CO₂ eq.**:

Categoría 1: Emisiones directas	Categoría 2: Emisiones indirectas de GEI por energía importada	Categoría 3: Emisiones indirectas de GEI causadas por transporte	Categoría 4: Emisiones indirectas de GEI por productos utilizados
16,30	8,02 - Enfoque ubicación 4,02 - Enfoque mercado	1.011,71	60,50

Reparto Huella de Carbono por Categorías, 2024.



Inventario Fuentes de emisiones y Emisiones Categoría 1

La Categoría 1 incluye las emisiones procedentes del consumo de combustibles fósiles en la instalación, las asociadas a la flota de vehículos de la Compañía y a las emisiones fugitivas. Las emisiones en 2024 ascienden a **16,30 toneladas T CO₂eq.**

Instalación: No existen calderas que empleen combustibles fósiles para satisfacer las demandas térmicas en la producción de agua caliente sanitaria ni tampoco para la calefacción de la sede de la Compañía. Todas las calderas son eléctricas, y sus emisiones están contabilizadas en la Categoría 2 (emisiones indirectas de GEI por energía importada). En la hoja de cálculo “HC_HUMANMOBILITY_2024” que acompaña a este informe, se recogen los inventarios de los equipos existentes en la compañía: calderas, equipos de climatización y equipos de extinción de incendios.

- Ninguno de estos elementos ha sido reemplazado o sustituido durante 2024.
- En esta anualidad no ha habido recarga de gases refrigerantes.
- Sí ha habido retimbrado de un extintor: 5 Kg CO₂ – Factor de emisión de MITECO 2024, según Sexto Informe de Evaluación del IPCC

PCA GAR	Kg CO ₂ 2024
1	5

En cuanto a las emisiones de la **flota de vehículos**, estas proceden de nuestros turismos, furgonetas y motos. El inventario y el cálculo de emisiones se recoge en la hoja de cálculo “HC_HUMANMOBILITY_2024” que acompaña a este informe.

Emisiones Categoría 1 (T CO₂ eq.) 2024



Inventario Categoría 1

FACTORES DE EMISIÓN utilizados: Se han seguido las indicaciones de MITECO en cuanto a la proporción de biocombustible utilizado. Se ha tomado la opción más conservadora, es decir, E5 en gasolina y B7 en gasóleo A.

Factores de emisión de MITECO_ 2024		CO ₂ e (kg/ud)	CO ₂ (kg/ud)	CH ₄ (g/ud)	N ₂ O (g/ud)
Gasolina E5 (l)	Turismos (M1)	2,249	2,237	0,226	0,022
	Furgonetas y furgones (N1)	2,246	2,235	0,181	0,021
	Motocicletas (L3e, L4e, L5e, L6e, L7e)	2,336	2,270	1,911	0,047
Diesel B7 (l)	Turismos (M1)	2,517	2,488	0,004	0,105
	Furgonetas y furgones (N1)	2,505	2,486	0,003	0,071
Ad Blue (l)	Furgonetas y furgones (N1)	0,260			
	Turismos (M1)	0,260			

Fórmula química	Nombre	PCA GAR
CO ₂	Dióxido de Carbono	1
CH ₄	Metano	27,9
N ₂ O	Óxido nitroso	273

Emisiones por tipología de vehículo 2024.

	Tn CO ₂	Tn CH ₄ (CO ₂ e)	Tn N ₂ O (CO ₂ e)	Tn CO ₂ eq
Turismos	6,94	0,003	0,041	6,986
Furgonetas	8,279	0,000	0,065	8,344
Motos y Quads	0,939	0,022	0,005	0,966
			TOTAL	16,30

Inventario Categoría 1

Emisiones directas de GEI, cuantificadas por separado para CO₂, CH₄, N₂O, NF₃, SF₆ y otros grupos apropiados de GEI (HFC, PFC, etc.) en toneladas de CO₂e

	Tn CO ₂	Tn CH ₄ en CO ₂ e	Tn N ₂ O en CO ₂ e	Tn CO ₂ e
Combustión móvil en flota propia	16,158	0,025	0,111	16,297
Emisiones fugitivas	0,005			0,005
Total	16,163	0,025	0,111	16,302



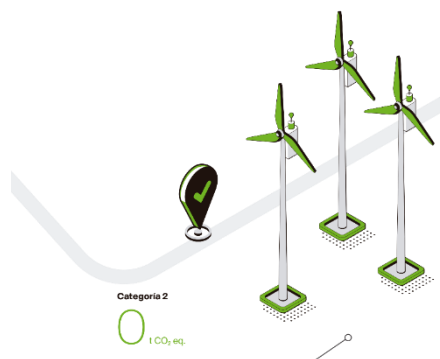
Inventario Fuentes de emisiones y Emisiones Categoría 2

El resultado de la Categoría 2 incluye las emisiones derivadas del consumo anual de energía eléctrica de las dos naves de Alcorcón (Nave 1 y Nave 2), donde se ubica la sede de la Compañía, y del almacén de Getafe. El consumo de energía eléctrica cubre la iluminación, la producción de agua caliente sanitaria, la climatización y el equipamiento diverso de oficina.

La Compañía es la responsable de la gestión del suministro eléctrico de la Nave 1, en propiedad; mientras que el suministro eléctrico de la Nave 2 y del almacén, ambos en alquiler, corresponde a su propiedad, quien emite factura con los consumos de energía eléctrica desagregados.

La Nave 1 y el Almacén reciben el suministro eléctrico de la comercializadora Endesa Energía S.A.U; y la Nave 2 procede de Alpex Ibérica de Energía. Endesa Energía S.A.U ha realizado redenciones de garantía de origen que cubren la totalidad de MWh consumidos. Por su parte, Alpex Ibérica de Energía, empresa comercializadora de energía en la nave 2, no certifica el origen renovable de la energía.

En 2024 hemos tenido 0 emisiones en las instalaciones gestionadas directamente, gracias a la iniciativa de la compañía de contratar desde mediados de 2021 el servicio de suministro de electricidad con comercializadoras con garantías de origen renovables. Por otro lado, en 2023 se instalaron 190 paneles solares, lo que nos permite cubrir una gran parte de nuestro consumo.



Inventario Categoría 2

El resultado en las emisiones de GEI tras la implantación de las acciones señaladas es el siguiente:

➤ Enfoque de mercado:

- En la instalación alquilada, la compañía no puede certificar el origen renovable y, por ello, el resultado total de emisiones en 2024 es de **4,02 T CO₂eq.**
- Factores de emisión utilizados: MITECO - ENDESA ENERGÍA S.A.U. 0,275 kg CO₂e/kWh y ALPEX IBERICA DE ENERGIA, S.L 0,275 kg CO₂e/kWh

➤ Enfoque de ubicación:

- el resultado total de emisiones en 2024 es de **8,02 T CO₂eq.**
- Factor de emisión utilizado: Red Eléctrica Española (categoría peninsular) 0,08 TCO₂eq/MWh

➤ **La compañía ha evitado 23,65 T CO₂eq durante 2024** al adquirir electricidad con garantía de origen renovable y **15,98 toneladas** por consumo de electricidad producida con los paneles solares. En total **39,32 toneladas CO₂eq evitadas.**

➤ Con las medidas adoptadas de consumo responsable y la instalación de paneles solares en 2023, hemos alcanzado una **reducción de consumo** de fuentes externas en 2024 superior al **30%** desde 2019.

➤ **Reducción de emisiones absolutas desde el año base: 89,86%.**

Los cálculos correspondientes se recogen en la hoja de cálculo "HC_HumanMobility_2024" que acompaña a este informe.



humanmobility®

Inventario Fuentes de emisiones y Emisiones Categoría 3

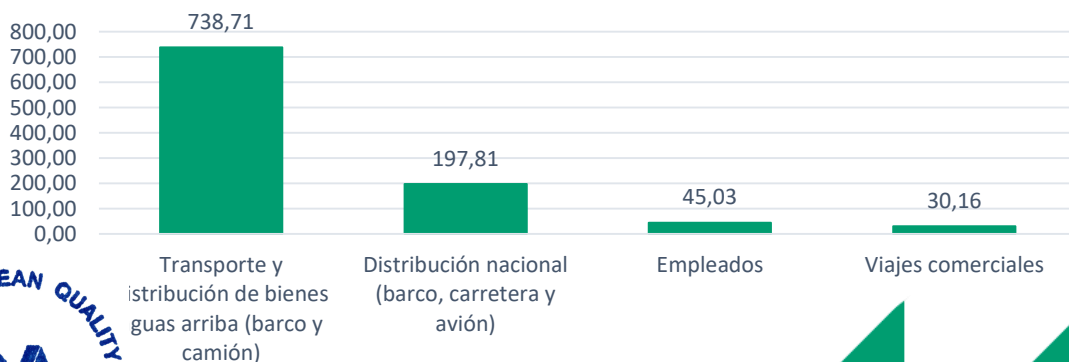
Las emisiones de Categoría 3 (emisiones indirectas de GEI causadas por el transporte) provienen de las importaciones de scooters y piezas de recambio (transporte marítimo), de la distribución nacional (transporte rodado, marítimo y aéreo), del desplazamiento diario de los empleados, y de los viajes de negocio.

La fuente principal de emisiones se origina con **el transporte marítimo transoceánico** (logística de importación) y con la **distribución de la mercancía (scooters y piezas de recambios)** a todo el territorio nacional, incluyendo los territorios insulares (Islas Canarias e Islas Baleares).

En el año 2024 se han generado unas emisiones de **1.011,71 T CO_{2eq}** distribuidas en las siguientes subcategorías:

- **738,71 T CO_{2eq}** causadas por el transporte de bienes aguas arriba, proveniente de los fletes contratados por la organización.
- **197,81 T CO_{2eq}** procedentes del transporte y la **distribución de los bienes** por todo el territorio nacional, por barco, carretera y avión.
- **45,03 T CO_{2eq}** procedentes del traslado diario de los **empleados** a la instalación.
- **30,16 T CO_{2eq}** procedentes de los **viajes** comerciales de los empleados y derivados de las acciones de comunicación.

Los desgloses de rutas, carga transportada y los cálculos de emisiones se recogen en la hoja de cálculo "HC_HumanMobility_2024".

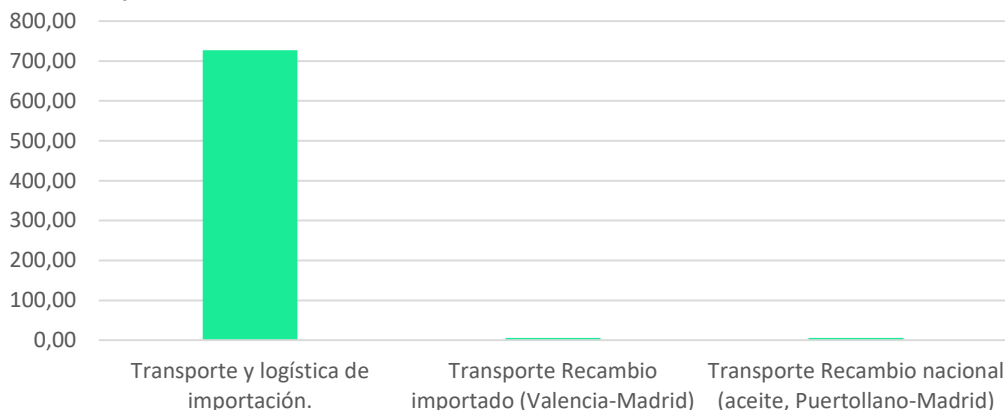


Inventario Categoría 3

A continuación, se describen las **particularidades de las emisiones derivadas del transporte y distribución de bienes aguas arriba (738,71 T CO₂e)**, en la que distinguimos tres niveles:

- a) transporte marítimo de la mercancía adquirida en mercados internacionales desde Asia a España (726,91 T CO₂e);
- b) el transporte por carretera del recambio importado de Valencia a Madrid (6,05 T CO₂e), y
- c) el transporte por carretera del recambio nacional de Puertollano a Madrid (5,74 T CO₂e).

Emisiones transporte y distribución de bienes aguas arriba, fletes pagados por la Organización, 2024



a) Transporte y logística de importación (vía marítima).

Nuestra principal actividad relacionada con el transporte radica en la importación de vehículos y piezas de recambio, que se fabrican en China y Taiwán. Las importaciones realizadas en 2024 se han realizado vía marítima en **85 expediciones** (137 en 2021, 149 en 2022 y 105 en 2023) desde 2 puertos asiáticos Shanghái y Kaohsiung, con destino a Valencia. Todo lo que se fabrica desde las plantas de China parten de los puertos de Shanghái y lo fabricado en Taiwán parte del puerto de Kaohsiung.

En 2024 las emisiones originadas debido a este transporte ascienden a **726,91 T CO₂e**.



Inventario Categoría 3

Factores de emisión: Para el factor de emisión a aplicar en el cálculo de las emisiones en la importación, se ha tenido en cuenta el tamaño del buque empleado (capacidad de TEU), habiendo identificado previamente cada uno de los cargueros en los que se han realizado expediciones durante la anualidad 2024 desde los puertos internacionales anteriormente mencionados, la carga total de HUMAN MOBILITY, el puerto de destino y la distancia recorrida (km).

Type	Size	Unit	kg CO ₂ e	kg CO ₂	kg CH ₄	kg N ₂ O
Container ship	8000+ TEU	tonne.km	0,01265	0,01250	0,00000	0,00015
	5000–7999 TEU	tonne.km	0,01681	0,01660	0,00001	0,00020
	3000–4999 TEU	tonne.km	0,01681	0,01660	0,00001	0,00020
	2000–2999 TEU	tonne.km	0,02025	0,02000	0,00001	0,00039
	1000–1999 TEU	tonne.km	0,03250	0,03210	0,00001	0,00044
	0–999 TEU	tonne.km	0,03675	0,03630	0,00001	0,00044
	Average	tonne.km	0,01612	0,01592	0,00001	0,00019

FUENTE: “Greenhouse gas reporting: conversion factors 2024” “Conversion factors 2024: full set (for advanced users)”



Inventario Categoría 3

b) Transporte Recambio importado (vía terrestre)

Las piezas de recambio importadas desde Asia se trasladan en su totalidad desde Valencia a Madrid (sede de la organización), para su posterior distribución en el mercado nacional.

En 2024 las emisiones originadas debido a este transporte ascienden a **6,05 T CO₂e.**

Emisiones (T CO₂ eq.) Transporte Recambio importado 2024.

Origen	Destino	km	T	Kg CO ₂ eq.
Valencia	Madrid	359	149,02	6.051,28

FACTORES DE EMISIÓN

		100% Laden			
		kg CO ₂ eq.	kg CO ₂	kg CH ₄	kg N ₂ O
Articulated (>3.5 - 33t)	tonne.km	0,11311	0,11111	0,00002	0,00198

FUENTE: "UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting" - Version 1.1 / Year 2024.

Categoría: Freightng goods



Inventario Categoría 3

c) Transporte Recambio nacional (vía terrestre)

Además de la importación de vehículos y piezas de recambio que se fabrican en China y Taiwán, la Compañía ha adquirido aceite WORKS, un tipo de recambio propio de la Compañía que se vende en exclusiva en la red KYMCO y se produce y se envasa en el Complejo Industrial de Puertollano (Ciudad Real), de Repsol.

El aceite envasado se transporta desde la refinería de Repsol de Puertollano a la sede de la compañía en Alorcón (247 kilómetros) en un camión tráiler de 12 metros con remolque. Hay tres formatos: cajas de 12 botellas de un litro cada una; bidones de 208 litros; y bidones de 60 litros. El transportista es Translogística Puertollano S.L. proveedor de Repsol.

Las emisiones en 2024 ascienden a 5,74 T CO₂e.

Carga Tn	Factor emisión Kg CO ₂ e /ton.km(**)	Emisiones T CO ₂ eq.
343,84	0,06763	5,74

FUENTE: "UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting" - Version 1.1 / Year 2024. Categoría: Freightng goods: Los factores deben utilizarse específicamente para el envío de mercancías por tierra, mar o aire a través de una empresa tercera.

tonne.km	Total Kg CO ₂ e per unit	Kg CO ₂ e of CO ₂ per unit	Kg CO ₂ e of CH ₄ per unit	Kg CO ₂ e of N ₂ O per unit
Articulated (>3.5 - 33t)	0,06763	0,06667	0,00001	0,00095

km	tn	Total kg CO ₂ e	kg CO ₂ e of CO ₂	kg CO ₂ e of CH ₄	kg CO ₂ e of N ₂ O
247,00	343,84	5.743,65	5.662,12	0,85	80,68

El desglose de datos referidos a Recambio nacional (aceite), km y peso transportado, se recogen en la hoja de cálculo "HC_HumanMobility_2024".



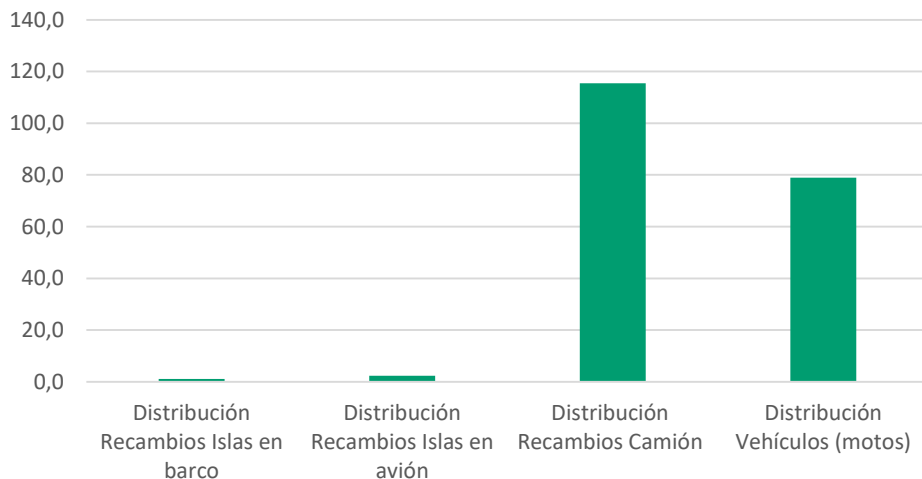
Inventario Categoría 3

A continuación, se detalla la información de las **Emisiones Transporte y distribución de bienes**. Toda la carga (recambio y motos) viaja a diferentes puntos de la España, principalmente por medios terrestres (camiones). Sus emisiones ascienden a **197,81 T CO₂e**.

La distribución de mercancía se organiza de esta manera:

- **Recambio:** Todas las piezas de recambio, incluido el aceite WORKS, salen desde Alcorcón (Madrid) a los diferentes puntos de venta, según pedido, por carretera, en **camiones**. A las islas Baleares y a las islas Canarias se distribuyen por **barco y avión**.
- **Motos:** los vehículos se trasladan directamente desde Valencia, por camiones a todos los puntos de la península; por ferris a las islas Baleares; y por barcos contenedores a las islas Canarias.

Emisiones Transporte y Distribución de bienes, por producto y tipo de transporte (T CO₂ eq.), 2024.



Inventario Categoría 3

Distribución Recambio Barcos y Avión, 2024.

Una parte de los recambios viaja por barco y avión a los diferentes puntos de las islas en barcos ferry (**RoRo-Ferry -2000 +LM** a las Islas Baleares) y en barcos contenedores (**Container ship 0-999 TEU**) a las islas Canarias. Pero previamente la carga se transporta desde la sede (Alcorcón) en camiones (**Camión plataforma**) hasta los puntos de salida del barco (Barcelona o Cádiz). La mercancía en avión sale desde Madrid en un **Carguero ATR** para Mallorca, Menorca e Ibiza; y en un **Boeing 777** a Tenerife y Las Palmas.

Para el cálculo de la huella de carbono en la distribución por barco (afecta tanto a los recambios como a los vehículos) se han utilizado factores de emisión (*) teniendo en cuenta el tipo de vehículo empleado (capacidad de TEU) y la carga y se ha realizado el cálculo de la huella considerando la distancia en kilómetros a cubrir en cada expedición, considerando la hipótesis de un vehículo al 100% de carga.

Las emisiones de 2024 ascienden a **0,65 TCO2e** en el transporte en camión, **0,39 TCO2e** en el transporte en barco y **2,33 TCO2e** en avión. En total: 3,36 TCO2e.

FACTORES DE EMISIÓN:

	Factor Emisión CO2e	FE CO ₂	FE CH ₄	FE N ₂ O	Unidad
Camión artic (>3.5 - 33t) al 100% carga	0,06763	0,06667	0,00001	0,00095	kg GEI/tn.km
RoRo-Ferry 2000+ LM al 100% carga	0,05012	0,04950	0,00002	0,00060	kg GEI/tn.km
Container ship 0-999 TEU	0,03675	0,03630	0,00001	0,00044	kg GEI/tn.km

FUENTE: "UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting" - Version 1.1 / Year 2024. Categoría: Freightng goods: Los factores deben utilizarse específicamente para el envío de mercancías por tierra, mar o aire a través de una empresa tercera.

Emisiones Avión: ICAO – Esta calculadora informa del dato de emisiones directamente.



Inventario Categoría 3

Distribución Recambio Camión, 2024.

La distribución por la península del Recambios se lleva a cabo con la agencia de transporte REDUR, a través de camiones; para el cálculo de este apartado se ha tenido en cuenta el cálculo de huella de carbono que realiza la propia empresa de acuerdo con la norma ISO 14064-1:2018. Esta empresa nos ha facilitado las emisiones de CO₂ correspondientes a la distribución de nuestros productos en la categoría “depósito a ruedas”.

Como no conocemos los vehículos concretos que utiliza dicha empresa para cada porte, en los cálculos de huella de las anualidades 2021 y 2022 hicimos varias simulaciones eligiendo en cada caso un tipo de vehículo medio. Los resultados obtenidos se han aproximado siempre a los datos entregados por la empresa de transporte, decidiendo en consecuencia utilizar los datos aportados por ella, ya que entendemos que habrán podido realizar un cálculo más ajustado, al conocer los detalles de la distribución.

El cálculo de la huella de carbono de REDUR es verificado regularmente por Bureau Veritas.

El desglose de rutas y cálculo de emisiones se recoge en la hoja de cálculo “HC_HumanMobility_2024”.

El total de las emisiones de 2024 ascienden a 115,48 T CO₂e.



Inventario Categoría 3

Distribución Vehículos, 2024.

Los vehículos importados se distribuyen a los diferentes puntos de venta repartidos por la geografía española. En la península, los traslados se realizan en camión (camión plataforma); y a las islas, en barco (**RoRo-Ferry -2000 +LM** a las Islas Baleares; y **Container ship 0-999 TEU** a las islas Canarias).

Para el cálculo de la huella de carbono en la distribución de vehículos se han utilizado factores de emisión teniendo en cuenta el tipo de vehículo empleado al 100% de carga para traslados en camión.

FUENTE: "UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting" - Version 1.1 / Year 2024. Categoría: Freightng goods: Los factores deben utilizarse específicamente para el envío de mercancías por tierra, mar o aire a través de una empresa tercera.

Para los traslados en avión, se ha utilizado la calculadora ICAO. **El total de las emisiones de 2024 ascienden a 78,97 T CO₂e.**

	Factor Emisión CO ₂ e	FE CO ₂	FE CH ₄	FE N ₂ O	Unidad empleada
Camión plataforma al 100% carga	0,05789	0,05709	0,00001	0,00079	kg GEI/tn.km
RoRo-Ferry - 2000+ LM al 100% carga	0,05012	0,0495	0,00002	0,00060	kg GEI/tn.km
Container ship 0-999 TEU	0,03675	0,0363	0,00001	0,00044	kg GEI/tn.km



Inventario Categoría 3

Un tercer nivel de la Categoría 3 lo constituyen las emisiones de los **desplazamientos diarios de los empleados**. Los empleados de Compañía emiten una huella de carbono de **45,03 T CO₂e** en 2024 en los trayectos que realizan a diario desde sus respectivos domicilios al puesto de trabajo en la sede de Alcorcón.

A través de una encuesta a la plantilla, se han contabilizado **309.772 kilómetros** realizados por parte de 41 personas en 2024. Los resultados de la encuesta se recogen en la hoja de cálculo “HC_HumanMobility_2024”.

Factores de emisión:

Para el cálculo de la huella de carbono de los desplazamientos de los empleados se han utilizado los factores de emisión de MITECO. En los casos en lo que MITECO no proporcionaba los factores necesarios, se han usado los de DEFRA (vehículos híbridos) y los de IDAE (bus urbano y cercanías).

Fuente	Categoría	Unidad	Diésel	Gasolina	Híbrido
			kgCO ₂ e/ud	kgCO ₂ e/ud	kgCO ₂ e/ud
DEFRA	Coche de tamaño medio	km			0,12607
MITECO	Turismos	km	0,158	0,185	
MITECO	Motocicletas	km	0,099	no distingue combustible	
IDAE	Autobús urbano	km.pasajero	0,049		
IDAE	Tren cercanías	km.pasajero	0,033		



Inventario Categoría 3

Por último, se detalla la información sobre **los viajes de empresa**. La Huella de Carbono derivada de los viajes de la Organización asciende a **30,16 T CO₂e en 2024**.

El transporte de viajes de empresa es el correspondiente a los desplazamientos realizados por los trabajadores por motivos comerciales en este caso, y por clientes o visitantes (incl. prensa) en tren y en avión. Se han recopilado los datos de origen y destino para el año 2024 y se han calculado las emisiones de CO₂e utilizando los factores de emisión de ICAO para avión y de la Generalidad de Cataluña para los viajes en tren.

En la organización hay programados algunos viajes que se suceden cada año, con mayor o menor presencia de empleados en función de la estrategia marcada, necesarios para el desarrollo de actividades comerciales o de marca. Es, por ejemplo, la participación de la Compañía en el **Salón de Milán (EICMA)**, que se celebra en noviembre cada año.

Además de esta asistencia, la Compañía organiza eventos para la **presentación de novedades**, tanto para clientes como para los medios de comunicación. Por último, en el apartado de viajes también se incluyen los **desplazamientos comerciales**.

El desglose de los viajes se recoge en la hoja de cálculo que acompaña a este informe.

Factores de emisión utilizados:

Calculadora ICAO (International Civil Organization):

<https://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx>

GenCat: Oficina Catalana del Canvi Climàtic de 28 de mayo de 2025



humamobility®

Inventario Fuentes de emisiones y Emisiones Categoría 4

La Categoría 4 incluye las emisiones indirectas de los GEI por productos que utiliza la organización: fabricación de los bienes comprados; producción de los bienes de capital comprados y amortizados; disposición de residuos sólidos y líquidos (excepto agua) y otros servicios (agua). Aplicando el Procedimiento de Significancia de las Emisiones Indirectas, este año, al igual que los anteriores, no se han considerado significativas las emisiones de la gestión de residuos y de otros servicios como el suministro de agua.

Las emisiones ascienden a **60,50 T CO₂e**, equivalente a un **5,5 %** del total de la Huella de Carbono; su mayor emisor proviene del capítulo de 'Producción de bienes de capital comprados y amortizados'.

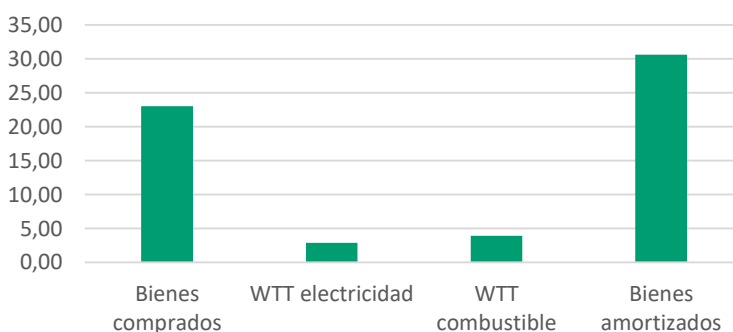
Los inventarios y cálculos correspondientes **de la huella de carbono resultante se recogen en la hoja de cálculo que acompaña a este informe.**

Emisiones en toneladas de CO₂ eq:

Fabricación de los bienes comprados por la organización.	23,06
Extracción, refinado y transporte de combustibles primarios antes de su uso en la generación de electricidad	2,88
Extracción, refinado y transporte de las fuentes de combustible	3,94
Producción de los bienes de capital comprados y amortizados.	30,62
Total	60,50

Todos los valores y los correspondientes cálculos están recogidos en las tablas de cálculo de la huella de carbono, a disposición de la entidad verificadora.

Emisiones Categoría 4 (T CO₂ eq.), 2024.



Inventario Categoría 4

Los factores de emisión empleados se han obtenido de "UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting" - Version 1.1 / Year 2024. Categorías:

- **Material use.** Para las materias primas, estos factores de emisión cubren la extracción, la transformación primaria, la fabricación y el transporte de los materiales hasta el punto de venta. Para las materias secundarias, los factores cubren la selección, la transformación, la fabricación y el transporte de las materias hasta el punto de venta.
- **WTFuel.**
- **WTelectricity-UK, Transmission and Distribution**

Activity	Material	Unit	Producción de materias primas	Fabricación a partir de contenido reciclado
			Total kg CO2e per unit	Total kg CO2e per unit
Paper	Paper and board: board	tonnes	1193,97	1092,35
	Paper and board: mixed	tonnes	1282,74	1063,02
	Paper and board: paper	tonnes	1339,32	1044,32
			Primary material production	Re-used
	Wood	tonnes	269,5	38,54
Plastic	Plastics: average plastics	tonnes	3.164,78	1.566,39
	Plastics: average plastic film	tonnes	2.910,47	1.094,58
	Plastics: average plastic rigid	tonnes	3.345,31	1.906,70
	Plastics: HDPE (incl. forming)	tonnes	3.086,39	1.761,81
	Plastics: LDPE and LLDPE (incl. forming)	tonnes	2.959,32	1.088,92
	Plastics: PE(incl. forming)	tonnes	3.854,92	2.204,92
	Plastics: PP (incl. forming)	tonnes	2.568,59	1.303,59
	Plastics: PS (incl. forming)	tonnes	4.367,44	2.660,40
	Plastics: PVC (incl. forming)	tonnes	2.935,77	1.838,84
T&D- UK electricity		kWh	0,01830	
WTT- UK electricity (generation)		kWh	0,04590	
WTT- UK electricity (T&D)		kWh	0,00397	
Liquid fuels Diesel (average biofuel blend)		litres	0,61101	
Liquid fuels Petrol (average biofuel blend)		litres	0,58094	



Inventario Categoría 4

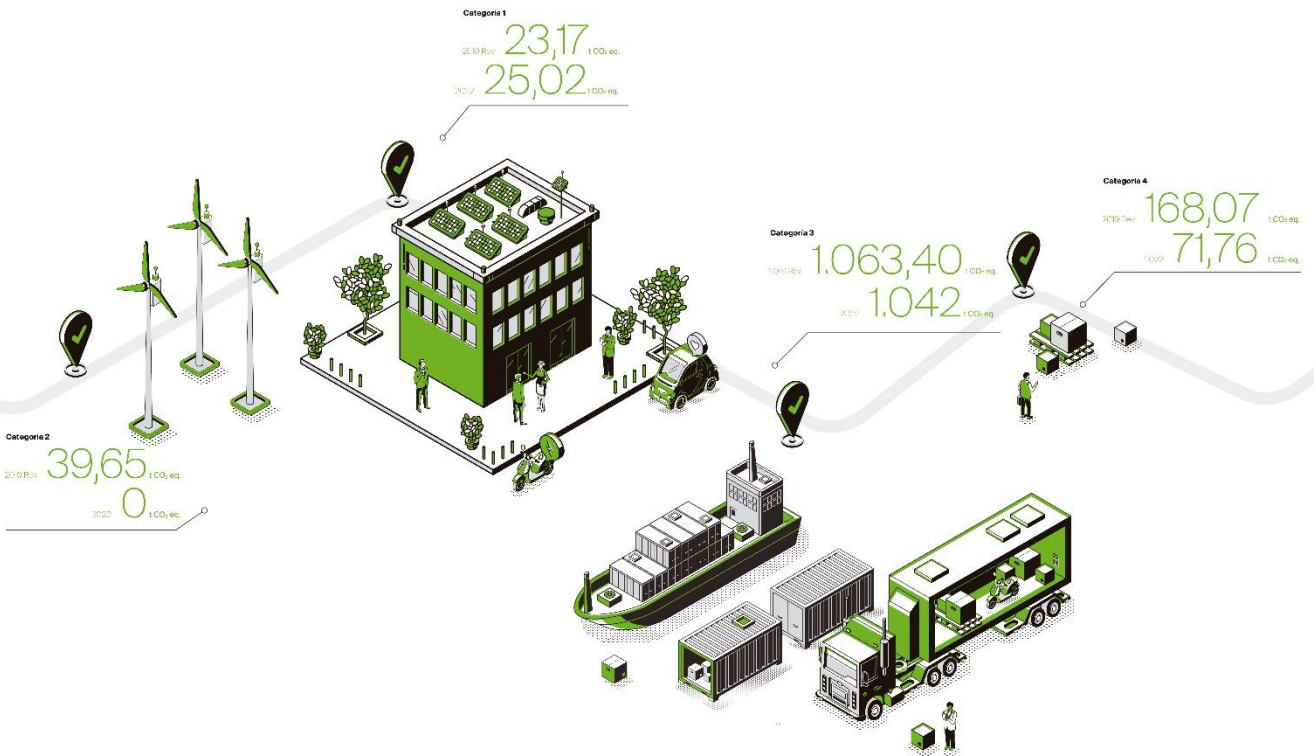
Los factores de emisión empleados para la categoría de bienes amortizados son de tipo monetario; estos factores se utilizan para estimar el contenido de carbono de un producto o servicio adquirido a partir de su precio, por orden de magnitud. El factor se expresa en kg CO₂ eq./k€ (sin IVA).

Factores de emisión monetarios (ADEME): https://bilans-ges.ademe.fr/		
Telecomunicaciones	136	kgCO ₂ e/k€
Productos metálicos	317	kgCO ₂ e/k€
Construcción	245	kgCO ₂ e/k€
Muebles y otros bienes fabricados	231	kgCO ₂ e/k€
Máquinas y otro equipamiento	273	kgCO ₂ e/k€
Productos informáticos, electrónicos y ópticos	216	kgCO ₂ e/k€

Fuente: Agence de l'Environnement de la Maitrise de l'Energie (ADEME-BaseCarbone) – 2023 válido hasta 2026
Los factores de emisión de Base Carbone® se basan en el sistema de Clasificación de Productos por Actividades (CPA) utilizado en la Unión Europea. Abarcan de forma bastante exhaustiva todos los productos (bienes y servicios) adquiridos por las empresas, las administraciones locales y los hogares.



Resultados y Evolución Emisiones



Resultados

Índice de Actividad

La Huella de Carbono de HUMAN MOBILITY S.A. de 2024 asciende a :

- **1.096,53 T CO2e** (Enfoque de ubicación – ISO 14.064-1)
- **1.092,54 T CO2e** (Enfoque de mercado – MITECO)

Huella de Carbono comparada - Enfoque de ubicación	2019 revisado	2024	Variación
Categoría 1: Emisiones directas de GEI en toneladas de CO2e	23,17	16,30	-29,64
Categoría 2. Emisiones indirectas de GEI por energía importada	39,65	8,02	-79,78
Categoría 3. Emisiones indirectas de GEI causadas por el transporte	1.063,40	1.011,71	-4,86
Categoría 4: Emisiones indirectas de GEI por productos que utiliza la organización.	68,07	60,50	-11,12
TOTAL HUELLA DE CARBONO	1.194,29	1.096,53	-8,19

Huella de Carbono comparada - Enfoque de mercado	2019 revisado	2024	Variación
Categoría 1: Emisiones directas de GEI en toneladas de CO2e	23,17	16,30	-29,64
Categoría 2. Emisiones indirectas de GEI por energía importada	39,65	4,02	-89,86
Categoría 3. Emisiones indirectas de GEI causadas por el transporte	1.063,40	1.011,71	-4,86
Categoría 4: Emisiones indirectas de GEI por productos que utiliza la organización.	68,07	60,50	-11,12
TOTAL HUELLA DE CARBONO	1.194,29	1.092,54	-8,52

Con estos datos, calculamos nuestro **índice de actividad, teniendo en cuenta las emisiones de CO2e** en función de la facturación y lo comparamos con el año base:

ÍNDICE DE ACTIVIDAD huella completa	2019 rev	2024	% Variación
Emisiones (t CO2e) por cada 100.000 € de actividad - Enf. Mercado	2,37	2,53	7,02%
Emisiones (t CO2e) por cada 100.000 € de actividad - Enf. Ubicación	2,37	2,54	7,42%



Otros resultados analizados

Con todos los cálculos del presente informe, podemos analizar otros resultados de interés.

1. Emisiones del Transporte Marítimo por tipo de mercancía.

Las emisiones de la importación marítima de 2024 ascienden a **726,91 T CO₂ eq.** y proceden de mover un total de **2.369.714,46 kilos de carga, entre motos y recambios:**

- las emisiones de motos ascienden a **680,89 T CO₂ eq.** (**2.220.690** kilos de mercancía); y
- las emisiones del **recambio ascienden a 46,03 T CO₂ eq.** (149.020 kilos de piezas de recambio).

El transporte se ha realizado mayoritariamente en los buques de mayor tamaño (los de más de 8.000 contenedores) y, por tanto, con mejor factor emisor. No obstante, debido al conflicto del Canal de Suez, la nueva ruta por Sudáfrica ha obligado a los buques a realizar una ruta más larga en kilómetros (un 30% más de kilómetros) y en tiempo (un 34,21% más de días, en concreto, 13,46 días extras **-52,8 días por expedición**, frente a los 39,34 de media del año anterior-).

Emisiones importación, por tipo de mercancía. 2024

	Motos	Recambios	TOTAL
Kg	2.220.690	149.020	2.369.715
CO2 eq.	680,89	46,03	726,91



Otros resultados analizados

2. Emisiones Importación, cálculo medio por vehículo, 2024.

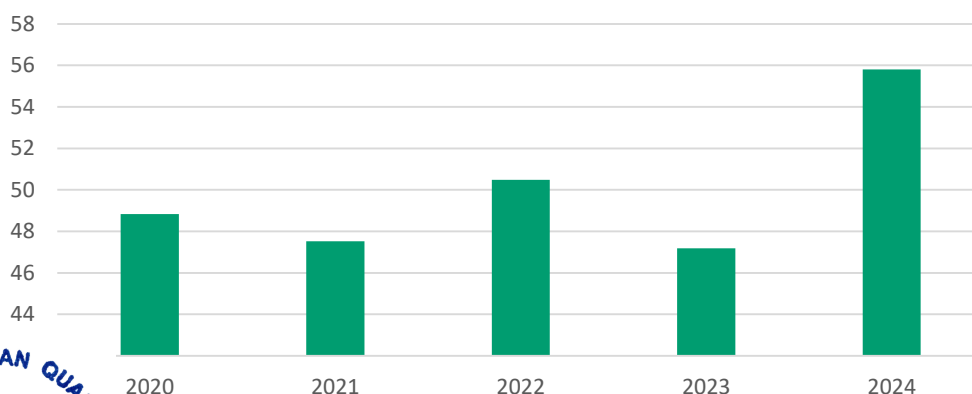
La Compañía importó **12.202 motos** y, por tanto, la Huella de Carbono de importación por unidad de moto asciende a **55,80 kg CO₂ eq.** Es el dato más alto con diferencia de los 5 años analizados debido al impacto del conflicto del Canal de Suez. Estas emisiones suponen un 18% más respecto al año anterior (47,18 kg CO₂ eq.).

Emisiones importación, por tipo de mercancía 2024.

Tipo de Carga	Total unidades importadas	Emisiones importación CO ₂ eq.	Emisiones por unidad importada Kg CO ₂ eq.
Motos	12.202	680,89	55,80

Emisión Moto importada	55,80 kg CO₂ eq.
-------------------------------	------------------------------------

Evolución Emisiones Importación por unidad de moto (Kg CO₂) 2020-2024.



Otros resultados analizados

3. Emisiones Distribución, cálculo medio por vehículo, 2024.

Por unidades, la Compañía distribuyó 17.161 unidades de vehículos en 2024, por lo que la Huella de Carbono de la Distribución por unidad de moto asciende de media a **4,60 kg CO₂ eq.**

Tipo de Carga	Total unidades distribuidas (desde Valencia)	Emisiones distribución Kg CO ₂ eq.	Emisiones por unidad distribuida Kg CO ₂ eq.
Motos	17.161	78.972,48	4,60

Emisión por vehículo distribuido

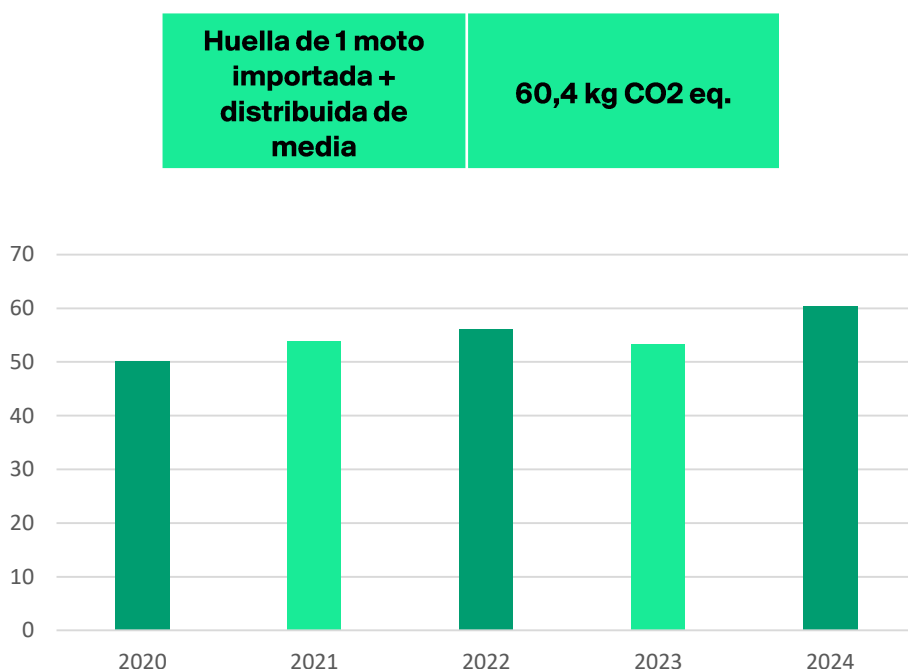
4,60 kg CO₂ eq.



Otros resultados analizados

4. Emisiones Importación y Distribución, cálculo vehículo de media 2024.

Las emisiones por cada moto en su viaje desde el puerto marítimo de Asia hasta el punto de venta de la marca se sitúan de media en **60,4 kg CO2 eq.**



04 Plan de Mejora

Planteamiento 2021-2025

Medidas para Mejorar el Conocimiento

Medidas para Reducir

Medidas para Compensar



humamobility®

Planteamiento 2021-2025

Nuestro compromiso con la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático nos ha conducido a seguir avanzando con nuestro '**Plan de Mejora de Emisiones de GEI 2021-2025**'.

Con ello, pretendemos mitigar progresivamente la huella de carbono de nuestra actividad, reafirmando nuestro compromiso con la descarbonización de la economía y la contribución a una movilidad más sostenible en las ciudades y respetuosa con el medio ambiente.

Una vez calculada la huella de carbono, hemos seguido afinando los objetivos de reducción y en algunos casos hemos establecido un porcentaje objetivo de reducción.

Este Plan contiene las medidas consensuadas y aprobadas por nuestra organización, que se han dividido en 3 categorías:

- primero, acciones encaminadas a mejorar el conocimiento de las fuentes de GEIs y de la huella de carbono
- segundo, medidas enfocadas en reducir la huella de carbono
- tercero, medidas con objetivos de compensación



Medidas para mejorar el Conocimiento

Contemplamos 3 medidas enfocadas a evaluar cada año la huella de carbono, ampliar el conocimiento, y evaluar la evolución de las medidas implementadas y ajustarlas según sea necesario.

1. Cálculo anual de la huella de carbono, emisiones directas e indirectas. 2019, año base.

El alcance de las primeras dos huellas de carbono 2019 y 2020, sirvió para conocer las fuentes de emisiones directas e indirectas y para fijar los objetivos y medidas de compensación y/o reducción a implementar.

El cálculo de las emisiones del ejercicio 2021 se hizo en base a la nueva versión de la norma ISO 14064-1:2019 incluyendo nuevas categorías.

2. Procesos nuevos de recogida de datos.

Desde 2019 se han ido poniendo en marcha nuevos procesos internos que nos ayudan a una recogida de datos más precisa y rigurosa que conduzca a una mejora de la calidad de los datos en cada ejercicio anual y nos reporte la visión necesaria para avanzar en la eficiencia y la sostenibilidad de nuestra actividad.

En 2020 y 2021 implantamos una nueva forma de recoger los datos de los consumos de combustibles de la flota de vehículos de la organización, que implica el conocimiento del kilometraje realizado en cada repostaje, por ejemplo. En lo que respecta a los residuos sólidos, empezamos a recoger a diario los datos reales. Aunque esta categoría finalmente se ha evaluado como no significativa y ya no se incluye en el cálculo de huella.

En 2022 elaboramos un procedimiento para la gestión de la información sobre los GEI (gases de efecto invernadero) y la conservación de documentos y mantenimiento de registros. Este procedimiento facilita la recogida de información y la gestión de la información por parte de las personas implicadas en el cálculo y gestión de la huella de organización.



Medidas para mejorar el Conocimiento

3. Ampliación del cálculo de la huella de carbono a otras fuentes de emisiones (Categoría 3 y Categoría 4; denominación anterior Alcance 3).

En 2021 identificamos por primera vez determinadas fuentes de emisiones, dentro de nuestro propósito de ampliar dicho conocimiento cada año, partiendo de 2019, año base de nuestro análisis.

Así, en 2021, se procedió a calcular la huella de acuerdo con la nueva versión de la norma ISO 14064-1:2019, que incluye **categorías adicionales**. En concreto, se amplió el cálculo de la huella de carbono mediante la inclusión de las emisiones indirectas producidas por:

Categoría 3: Emisiones indirectas de GEI causadas por transporte:

- **Transporte de bienes aguas arriba:** transporte del aceite.
- **Transporte de bienes aguas abajo:** distribución de recambios a las islas por avión.
- **Desplazamiento de empleados a diario** al centro de trabajo.
- **Desplazamiento** de empleados **por viaje comercial**.

Categoría 4: Emisiones indirectas de GEI por productos utilizados por la organización:

- **Fabricación** de bienes comprados.
- **Producción** de todos los bienes de capital comprados y amortizados.
- **Servicios:** disposición de residuos sólidos y líquidos (considerada no significativa en 2022).



Medidas para Reducir

En nuestro compromiso para reducir la huella de carbono de la organización hemos establecido las siguientes medidas para reducir y compensar la huella de carbono:

Medidas para mejorar la huella de carbono de los viajes comerciales y traslados cortos (Categoría 3). Desde el inicio del cálculo de la Huella de Carbono, la sensibilización entre la plantilla a operar en todos los ámbitos de manera más sostenible ha estado muy presente

Objetivo de reducción desde 2021 a 2025:	Reducir un 20 % las emisiones por km en recorridos internos por España
Medidas implantadas:	<p>Desde 2021, el equipo tiene la indicación de utilizar medios de transporte con mejor impacto para sus actividades. Nuestra medida de fomentar el uso del transporte sostenible está permitiendo priorizar ferrocarril frente al avión cuando sea posible, o el vehículo compartido.</p> <p>En 2023, pusimos a disposición de la plantilla el uso de Uber Business para traslados cortos. Dicha plataforma nos permite elegir vehículos eléctricos (Green) además de tener un conocimiento mayor de los desplazamientos cortos, kms recorridos, combustible, etc.</p> <p>La Compañía también puso en marcha un plan de venta de vehículo 2 ruedas eléctricos de la marca a precios reducidos con el fin de impulsar el traslado a la oficina y movimientos personales de manera sostenible. Y en 2024 se puso un punto de recarga de vehículo eléctrico en nuestras instalaciones.</p>



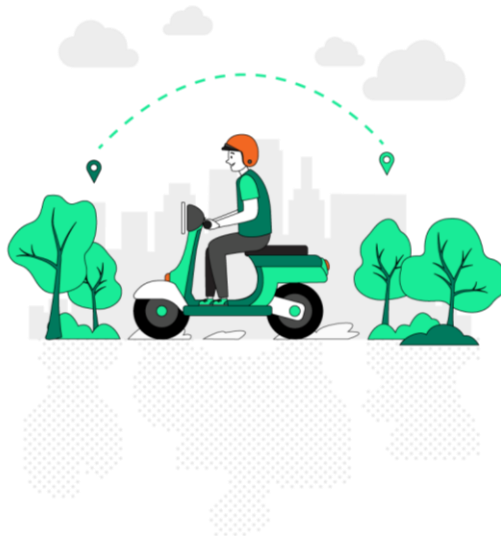
Medidas para Reducir

		2021	2022	2023	2024
Empleados	kg CO2e	36.680,00	9.280,00	11.458,63	45.030,00
	kms recorridos	258.398	229.412	308.006	309.772
	kg CO2e/km	0,14	0,04	0,04	0,15
Viajes comerciales	kg CO2e	930,00	3.600,00	2.730,00	2.316,50
	kms recorridos	36.720	100.778	68.009	66.520
	kg CO2e/km	0,03	0,04	0,04	0,03

Valoración de los resultados:

Desplazamiento diario de empleados: en 2023 y 2024 la plantilla ha realizado muchos más kms que en años anteriores. El número de empleados no ha variado significativamente. Y los resultados son muy distintos en 2021 y 2024 que en 2022 y 2023; esto ha sido porque los factores de emisión han ido variando bastante. Por ello, no puede hacerse un seguimiento objetivo. Esperamos poder comparar mejor los resultados con la huella de 2025.

Viajes comerciales: Los resultados se mantienen estables desde 2021. Este último ejercicio ha habido una reducción importante respecto al año anterior, pero es el mismo resultado que en el año base. Esperamos que la tendencia de reducción se confirme en el próximo ejercicio anual.



Medidas para Reducir

Medidas para mejorar la eficiencia energética de las instalaciones (Categoría 2).

Aualmente, la Compañía continúa estudiando posibilidades de ahorro para mejorar la eficiencia energética en el interior de la instalación, especialmente referidos a consumos eléctricos. En 2023 se procedió a instalar placas solares y se instalaron nuevas ventanas en las oficinas de la Nave 2.

Objetivo de reducción desde 2021 a 2025:	Implantar el autoconsumo renovable, con representación relevante (por encima del 50%) de nuestro consumo energético																						
Medidas implantadas:	<p>En 2021 se renovaron los vinilos de las ventanas de las fachadas de las dos naves y en el lateral izquierdo de la nave 2 (zona de oficinas), para amortiguar la radiación solar en época estival. Con esta medida se consiguió bajar 5 grados la temperatura en el interior del edificio y hacer un uso menor de la climatización. En 2022, la Organización puso en marcha las medidas del plan del Gobierno de ahorro energético (Real Decreto-ley 14/2022 de 1 de agosto), y la climatización de los espacios se situó en 27 grados en verano; y en 19 grados máximo en invierno.</p> <p>En 2023, la Compañía completó la instalación de paneles solares en la Nave 1 y Nave 2 (190 placas) que nos están permitiendo un nivel de autoconsumo en torno al 40%.</p> <p>También, en 2023 se instalaron ventanas nuevas en las oficinas de la Nave 2.</p>																						
Resultados y consecución del objetivo:	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Consumo total de origen renovable</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Laguna 54</td> <td>85.405</td> <td>renov</td> <td rowspan="5">90,93%</td> </tr> <tr> <td>Laguna 56</td> <td>14.211</td> <td>no renov</td> </tr> <tr> <td>Torneros</td> <td>591</td> <td>renov</td> </tr> <tr> <td>Paneles</td> <td>56.470</td> <td>renov</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>156.676</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Consumo total de origen renovable				Laguna 54	85.405	renov	90,93%	Laguna 56	14.211	no renov	Torneros	591	renov	Paneles	56.470	renov	Total	156.676	
Consumo total de origen renovable																							
Laguna 54	85.405	renov	90,93%																				
Laguna 56	14.211	no renov																					
Torneros	591	renov																					
Paneles	56.470	renov																					
Total	156.676																						

Medidas para reducir

Valoración de los resultados:

El objetivo planteado se ha conseguido y superado, teniendo un **90% de consumo de origen renovable**. Y, como se ve en las tablas a continuación, hemos conseguido tener un **autoconsumo desde los paneles solares del 36%** respecto a nuestro consumo total de electricidad.

2024 Consumo de red con GdO			
Laguna 54	85.405	GdO	85,23%
Laguna 56	14.211	no GdO	14,18%
Torneros	591	Gdo	0,59%
Total	100.206		
Total GdO			85,82%

2024 - Relación consumo paneles / red		
	KWh	%
Paneles	56.470,00	36,04%
Red	100.206,24	63,96%
Total	156.676,24	



Medidas para Reducir

Suministro de energía eléctrica con garantías de origen 100% renovable (Categoría 2).

Objetivo de reducción desde 2021 a 2025:	Eliminar la totalidad de la huella de carbono referida a la categoría 2, con el suministro de comercializadoras con garantías de origen 100 % renovable en las dos naves y en el almacén.
Medidas implantadas:	<p>En 2020 y en 2021, parte de la energía eléctrica que se consumió procedía de una comercializadora con garantías de origen 100% renovable. Nos pusimos en contacto con las suministradoras para conseguir el 100%.</p> <p>En 2022 a pesar de haber contratado energía de origen renovable, no se pudo certificar al 100%,. Este problema persiste ya que HumanMobility no es la que contrata a la empresa distribuidora.</p>
Resultados y consecución del objetivo:	<p>TCO₂eq en año base: 39,65 TCO₂eq en 2024: 8,02 bajo enfoque ubicación y 4,02 bajo enfoque de mercado</p> <p>97% de reducción desde el año base, según enfoque de mercado.</p>

Valoración de los resultados:

Es una medida que está en nuestras manos en las instalaciones que son de nuestra propiedad, ya que se trata de una decisión sencilla; no obstante, el proceso no está siendo fácil. A pesar de contratar suministradoras de electricidad de origen renovable, estamos siempre **a expensas de las redenciones que realizan las suministradoras, que no siempre son del 100%.**

Medidas para Reducir

Flotas de vehículos más eficientes (Categoría 1).

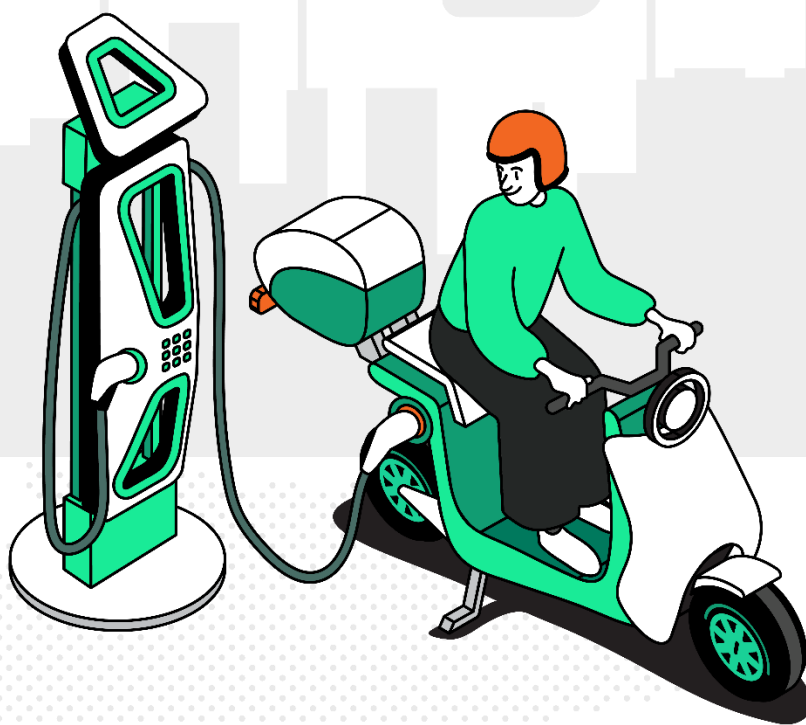
<p>Objetivo de reducción desde 2021 a 2025:</p>	<p>Reducir un 20 % las emisiones de esta categoría.</p>
<p>Medidas implantadas:</p>	<p>Fomentar el uso del transporte sostenible interno y mejorar la eficiencia gracias a la incorporación de vehículos híbridos y vehículos eléctricos en la flota propia.</p> <p>A lo largo del plan pretendemos convertir toda la flota de turismos en flota híbrida (100 %), en la medida de que los planes de renting y su evolución nos permitan.</p> <p>En 2021, incorporamos vehículos híbridos para labores comerciales con el fin de reducir los consumos de combustibles fósiles.</p> <p>En 2022, incluimos ya en la flota de Prensa motos eléctricas, ciclomotores y motocicletas de la marca YADEA ya que la Compañía es la responsable de crear esta marca en España.</p> <p>Seguimos estudiando la opción de incorporar vehículos eléctricos para uso comercial y plantilla. Desde 1 de abril de 2024, contamos con el primer vehículo eléctrico en la empresa, una furgoneta Saic Maxus Deliver 9.</p>
<p>Resultados y consecución del objetivo:</p>	<p>Emisiones en 2019: 23,17 TCO2e Emisiones en 2020: 16,59 TCO2e Emisiones en 2021: 21,58 TCO2e Emisiones en 2022: 22,43 TCO2e Emisiones en 2023: 18,48 TCO2e – Reducción del 20% Emisiones en 2024: 15,95 TCO2e – Reducción del 39,6%</p>



Medidas para reducir

Flotas de vehículos más eficientes (Categoría 1).

Valoración de los resultados. Se logró el objetivo propuesto del 20% en 2023, y este año se ha mejorado. Confiamos en que las flotas híbridas y los posibles vehículos eléctricos sigan aminorando las emisiones en los próximos ejercicios.



humamobility®

Medidas para Reducir

Proveedores de logística más sostenibles (Categoría 3 y 4).

Objetivo de reducción desde 2021 a 2025:	Reducir un 20 % las emisiones de la logística (importación y distribución interna).
Medidas implantadas:	<p>Identificar y, en la medida de lo posible, seleccionar a aquellos proveedores de productos y/o servicios que sean más sostenibles y medioambientalmente responsables, especialmente los servicios asociados al transporte de distribución en el interior del territorio nacional, pero también en lo que se refiere al transporte marítimo desde Asia.</p> <p>Para el primero, la Organización cuenta con los servicios logísticos de REDUR, empresa con huella de carbono certificada, para distribución interna, y para los ejercicios 2022 y 2023, gracias a sus enormes esfuerzos por reducir huella de carbono en su actividad, nos repercutió favorablemente.</p> <p>Para el tramo marítimo actual, estamos en fase de análisis de los certificados ECO de las navieras. Estudiamos además alternativas para el transporte en tren para determinados productos y rutas, de largo y medio recorrido, que pudieran sustituir los más contaminantes.</p>
Resultados y consecución del objetivo:	<p>Agua arriba se ha conseguido una reducción de las emisiones del 29,62% desde el año base.</p> <p>Agua abajo la reducción es del 2,41%.</p>





Medidas para Reducir

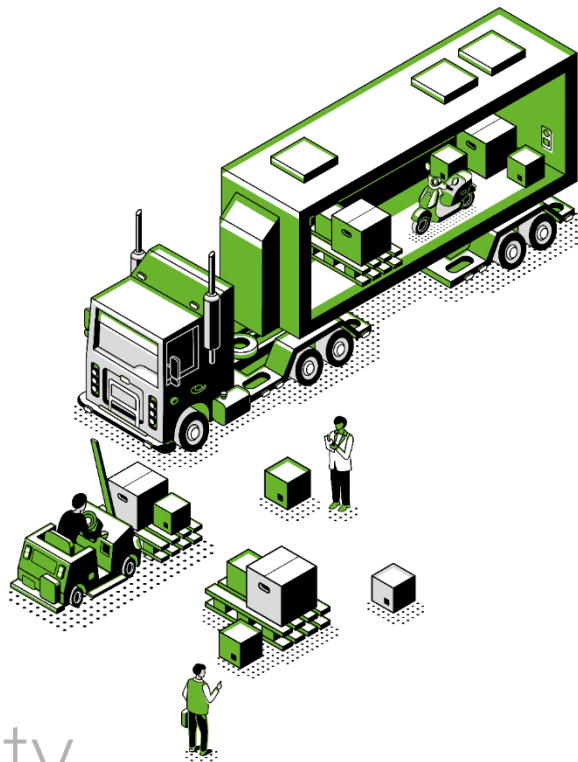
Valoración de los resultados:

Las emisiones comparadas son en valor absoluto; hay que tener en cuenta la totalidad de carga transportada cada año para poder ver la variación de forma más adecuada.

Centrándonos en la importación, que supone el 70% de la huella, tenemos los datos siguientes:

	2020	2021	2022	2023	2024
Carga importada (ton)	2842	3449	3576	3295	2370
Emisiones T CO2	679,7	794,92	836,74	768,85	553,89
Emisiones/ton	0,24	0,23	0,23	0,23	0,23

Vemos que la relación de las emisiones por tonelada no varía. Lamentablemente, de momento no vemos acciones viables que podamos implantar que nos permitan reducir esta ratio.



Medidas para Reducir

Reducir las compras de cartón y de plástico y mejora en la clasificación de residuos (Categoría 4).

Objetivo de reducción desde 2021 a 2025:	Reducir un 50 %.
Medidas implantadas:	<p>Reutilizar el cartón que nos ayudará a reducir el consumo de plásticos.: En 2022 empezamos a triturar cartón de los embalajes de la importación para reutilizarlo como material de protección de la mercancía</p> <p>En 2023 se compra papel de embalaje que se activa con agua para precintar y sustituirá el precinto de plástico.</p> <p>En 2022 y 2023 hemos realizado labores de concienciación para la reducción de residuos y su mejor clasificación.</p> <p>En 2023, tenemos contratado nuevo servicio de recogida de cubo amarillo mensual, para mejorar las clasificación y reciclado de residuos.</p> <p>Una medida anecdótica implementada que nos está ayudando a generar menos residuos es la eliminación de las papeleras individuales en la oficina y ubicación de un cubo en cada planta, para reciclaje residuos de papel y plástico.</p>
Resultados y consecución del objetivo:	<p>Las compras de plástico no se pueden comparar de un año para otro, ya que a veces se realizan compras para tener stock (2021: 916 kgs; 2022: 2.131 kgs; 2023: 531 kgs). Por ello, vamos a ir analizando los resultados a largo plazo.</p> <p>Tanto en 2023 como en 2024, vemos que hay una reducción mantenida del 22%</p>



Medidas para Reducir

Valoración de los resultados:

En 2021 no se teníamos plástico para paletizar, lo que desvirtúa la evolución de las compras y la valoración de los resultados. Mientras que en 2022 se hace una compra grande de plástico para paletizar, pensando en un uso de dos años.

Al ir cambiando las formas de empaquetado para intentar minimizar las compras de plástico, los datos por tipo de bien comprado no son directamente comparables. Sin embargo, iremos analizando las compras totales y su variación en los próximos ejercicios, de forma que nos permita valorar el resultado de las acciones emprendidas.

Kgs plástico comprado	2021	2022	2023	2024
Bolsas, bobinas y rollos	13	181	117	81,3
Precintos y varios	903	150	378	0
Plástico paletizar		1.800	36	54
TOTAL	916	2.131	531	135,3
Variación (anual)		132,73%	-75,07%	-74,52%
Promedio	916	1.523	1.193	928
Variación promedio		66%	-22%	-22%

Respecto al cartón, desestimamos el dato del año 2021 por ser muy discordante, y vemos que en los años posteriores conseguimos una reducción superior al 25% por año.

Cartón - tn			
2021	2022	2023	2024
0,398	34,98	25,97	18,63
		-26%	-28%



Medidas para Reducir

Comunicar el estudio de la huella de carbono y plan de mejora a toda nuestra red de distribución.

La sostenibilidad no se consigue con acciones aisladas e individuales. Por este motivo, nuestro propósito es el de seguir comunicando los resultados de la huella de carbono y el Plan de Mejora 2021-2025 para sensibilizar y promover conductas más sostenibles y respetuosas con el medio ambiente en toda nuestra cadena de valor y principales grupos de interés, desde el fabricante a los puntos de venta finales. Nuestra ambición es que se sumen, desde sus respectivas actividades, al plan de reducción de emisiones y podamos ser más eficientes, no solo como empresa, sino como marca de movilidad sostenible.

Trabajamos para liderar un impacto positivo en la reducción de la huella de carbono, realizando un desempeño responsable en la distribución de vehículos y piezas que la Compañía pone a disposición del cliente en España.

Implementar la sostenibilidad en acciones de Marketing y Comunicación.

Esta iniciativa incluye el análisis y la compensación de la huella de carbono de eventos y de actividades. Es una iniciativa que persigue la sensibilización a los clientes de la necesidad de la movilidad sostenible.

En 2022 acudimos a Ferias donde se promueve el vehículo eléctrico como forma sostenible de movilidad (VEM, septiembre de 2022), por ejemplo).

En 2023, hemos ampliado estas acciones en Madrid (Las Rozas, Mogy 2023); y en Valencia (Feria de Vehículo eléctrico, septiembre 2023). Además, estamos valorando hacer donaciones de vehículos eléctricos a instituciones que luchan contra el cambio climático para seguir divulgando la sostenibilidad y la reducción de la huella de carbono.

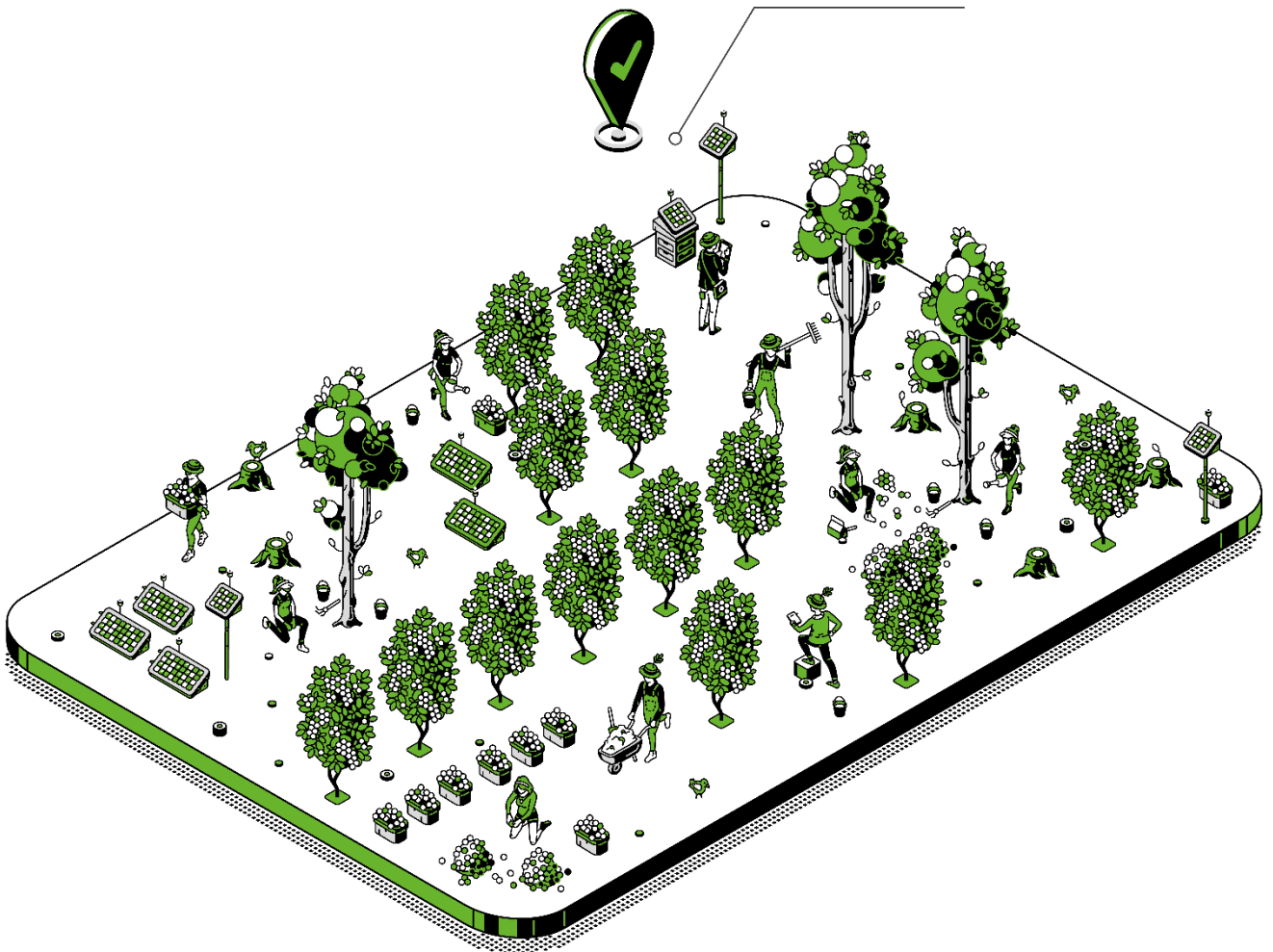
También en 2024 hemos instalado un punto de carga eléctrico en nuestras instalaciones para la actividad diaria que estamos realizando en una furgoneta eléctrica que hemos adquirido en formato renting.

En 2025 hemos obtenido la máxima puntuación en Transparencia y Rigor de Informe de la Huella de Carbono según el Observatorio de Acción Climática.

Medidas para Compensar

Objetivo

5%_{anual}



Medidas para Compensar

Financiación de proyectos sostenibles.

Objetivo de reducción desde 2021 a 2025:	Compensación del 5% anual de los últimos cuatro años del plan (ejercicios 22,23,24 y 25).
Medidas implantadas:	<p>En 2023, seguimos explorando y estudiando algunas iniciativas de diferentes proveedores que ofrecían servicios de compensación de huella de carbono con proyectos de reforestación inscritos en el Registro de Huella de Carbono del Ministerio Español para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.</p> <p>Durante 2023 nos hemos fijado objetivos (compensar el 5% anual de 2022 a 2025) y hemos asignado un presupuesto importante para ello.</p> <p>La Organización acumularía entonces cuatro años de conocimiento de su huella y con una serie de medidas de mejoras conseguidas que han permitido reducir la huella de carbono en diferentes capítulos.</p> <p>Estamos estudiando un programa amplio que nos permita involucrar a gran parte de la cadena en este objetivo primordial.</p> <p>A lo largo del plan, nos comprometemos a revisar y redefinir anualmente y con mayor precisión nuestro propósito de compensación, que avanzará en paralelo con las medidas de reducción comentadas.</p>



Medidas para Compensar

Valoración de los resultados:

La decisión de Compensación responde a un objetivo firme en la Compañía en su apuesta por la sostenibilidad y por ofrecer una gestión lo más eficiente y respetuosa con el medioambiente.

Somos defensores de que la fase de Compensación ha de implementarse, tras una fase mejora, como apoyo a las medidas prioritarias de reducir al máximo las emisiones de gases de efecto invernadero.

HUMAN MOBILITY entra en una nueva fase de Compensación después de pasar por la fase de análisis de cuatro ejercicios (en todos sus alcances) y de implementar medidas de reducción de las emisiones que implica un esfuerzo de toda la Organización, tanto de sus proveedores, clientes y equipo.

Aunque año a año, la cifra matemática neta indica que la huella de carbono de los cuatro ejercicios no se ha reducido de manera continuada. Esto se debe a varios criterios: cambios de normativa en cuanto a fuentes de emisiones (Categoría 3), aumento del conocimiento de huella a medida que vamos madurando en nuestro estudio interno, etc.

En cambio, nos sentimos confortables con el trabajo realizado, y con los hitos conseguidos gracias al conocimiento. Hemos ido reduciendo emisiones por las diferentes Categorías y esto nos ha ayudado a detectar nuestro principal foco de emisiones (transporte marítimo, Categoría 3) y poder actuar sobre este, con el fin de seguir tomando decisiones.

El camino en sí de la Compensación tampoco es sencillo. Hemos dedicado recursos y tiempo para explorar el amplio abanico de posibilidad. Después de todo un análisis de la situación, vemos muy interesante involucrarnos con proyectos de descarbonización cuya trazabilidad sea mayor.



05

Anexos

Verificación EQA



humamobility®

Verificación

EQA

Este informe ha sido verificado, con nivel de aseguramiento limitado, por European Quality Assurance Spain, S.L. (EQA), acreditado como Verificador de Informes del Régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión de Gases Efecto Invernadero (UNE-EN ISO/IEC 17029:2019 y UNE-EN ISO 14065:2021, Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067 modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/2084 y por el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/90300 y EA-6/03), con nº 1/VV028



