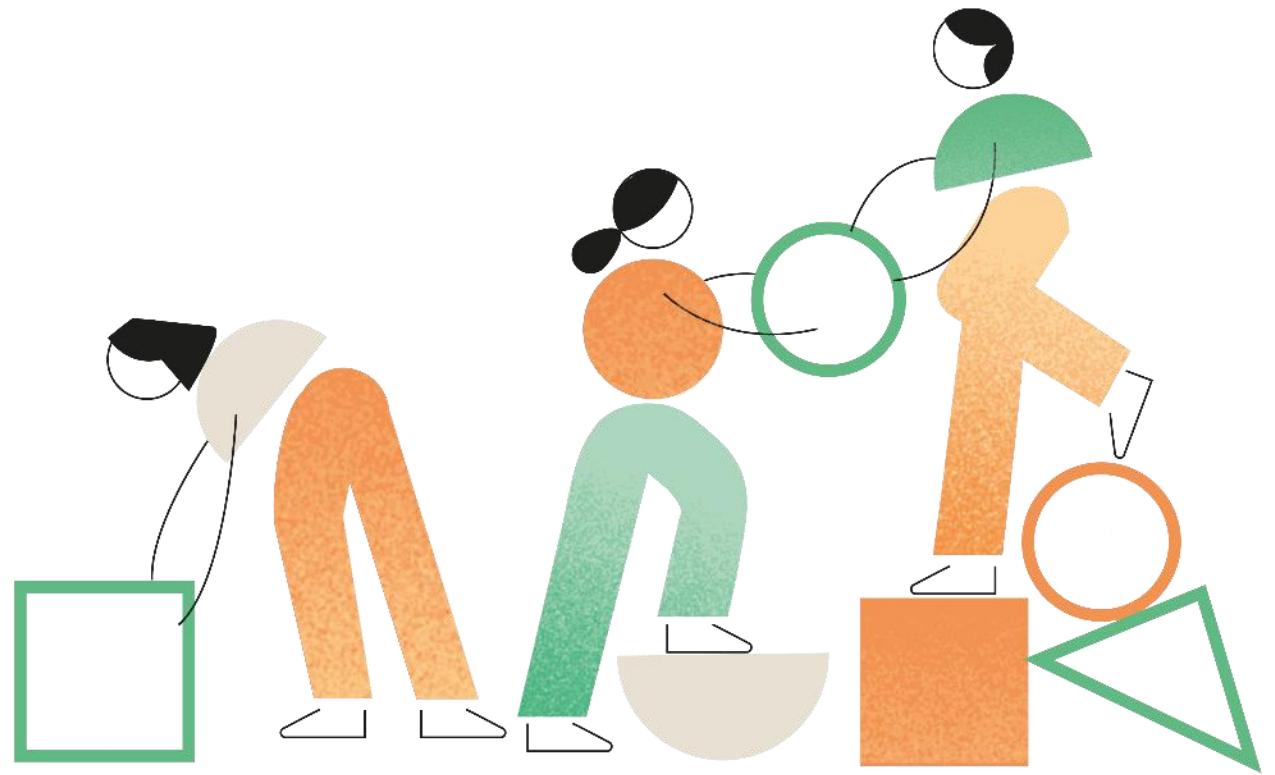


# We are your decarbonisation partner

## We are gen0



[www.wearegen0.com](http://www.wearegen0.com)

gen0



# Objetivos reducción de emisiones UE y España



- **Objetivos de la Unión Europea:**

- Para 2035: reducción interna de las emisiones netas de GEI de al menos un 55% respecto a los niveles de 1990.
- Para 2040: reducción neta del 90% de las emisiones de GEI en comparación con los niveles de 1990
- Para 2050: El objetivo es alcanzar la neutralidad climática

- **Objetivos de España:**

- Para 2030: reducir sus emisiones de GEI en un 23% respecto a los niveles de 1990.
- Para 2050: España aspira a alcanzar la neutralidad climática,

# Alcances Huella Carbono



CO<sub>2</sub>

CH<sub>4</sub>

N<sub>2</sub>O

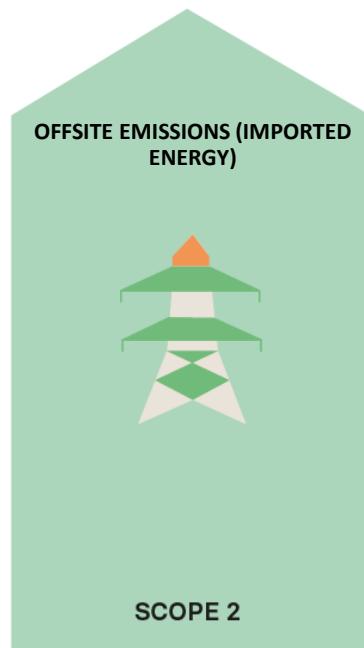
HFC<sub>s</sub>

PFC<sub>s</sub>

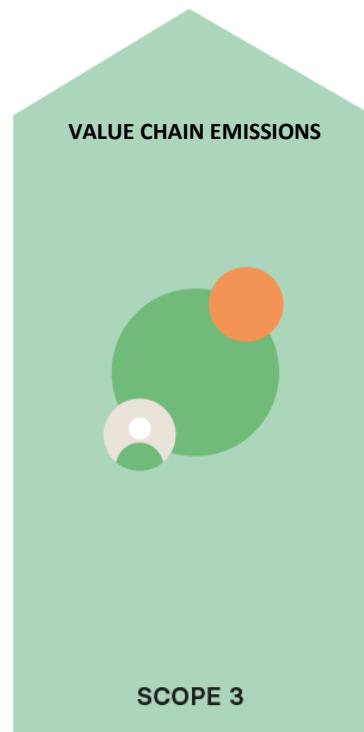
SF<sub>6</sub>



S1: EMISSIONS ON SITE



S1 + S2: DIRECT AND INDIRECT EMISSIONS MANAGED BY THE COMPANY

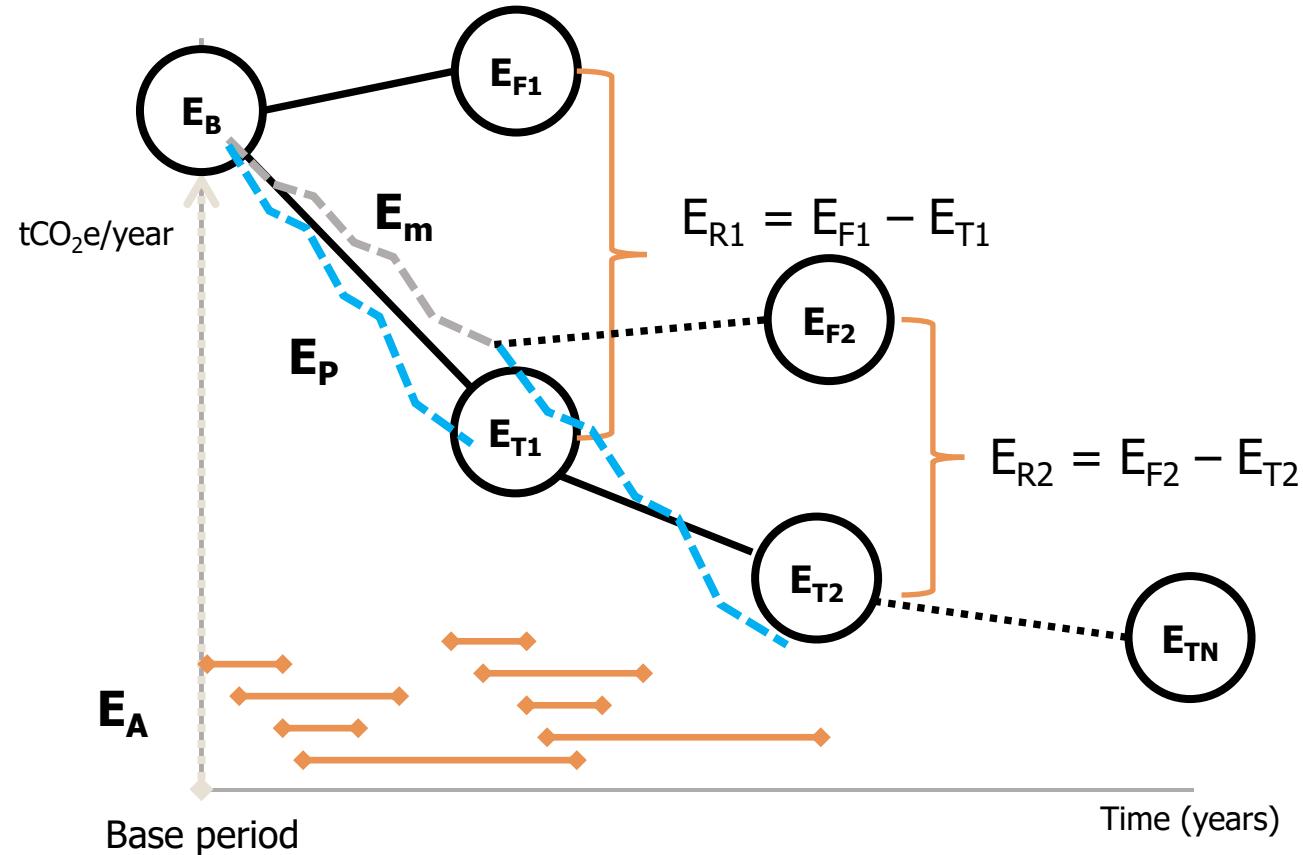


S1 + S2 + S3: DIRECT AND INDIRECT EMISSIONS IN THE COMPANY'S VALUE CHAIN

02

## Plan Descarbonización

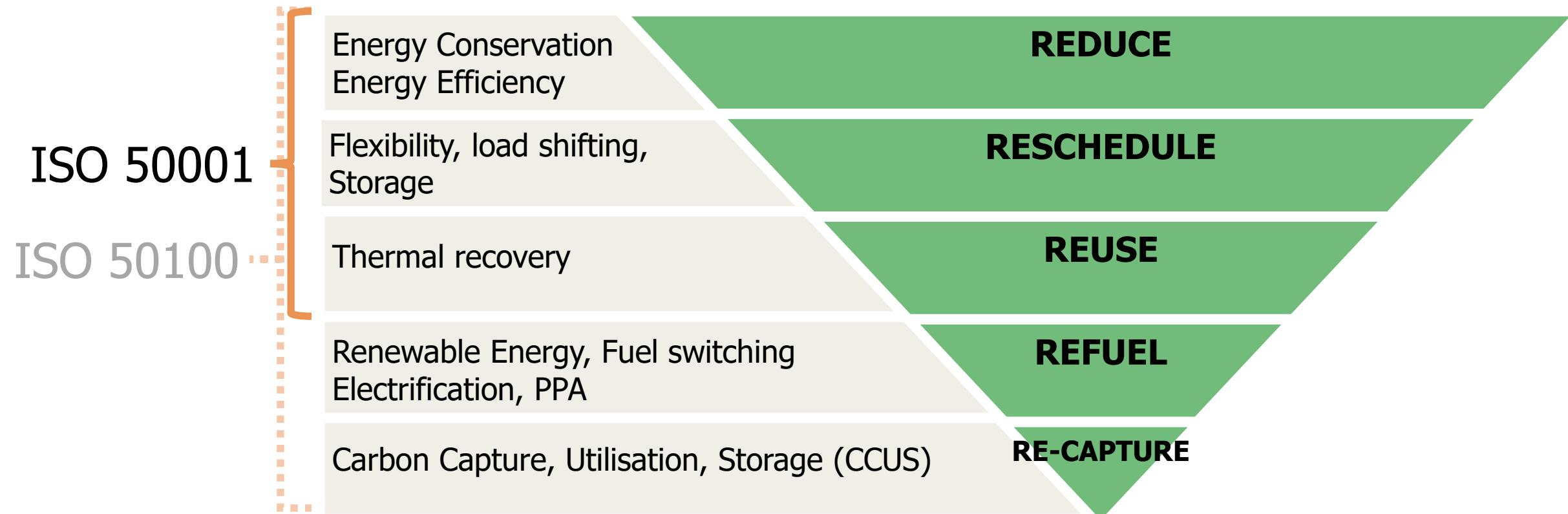
# Decarbonisation plan for energy related GHG emissions (ERGE)



- $E_B$ : emisiones año base
- $E_T$ : emisiones objetivo
- $E_F$ : emisiones previstas
- $E_R$ : emisiones a reducir
- $E_A$ : planes de acción
- $E_P$ : emisiones proyectadas
- $E_M$ : emisiones medidas

(Source: ISO 50100 – CD3)

# Las 5 R's de la Descarbonización

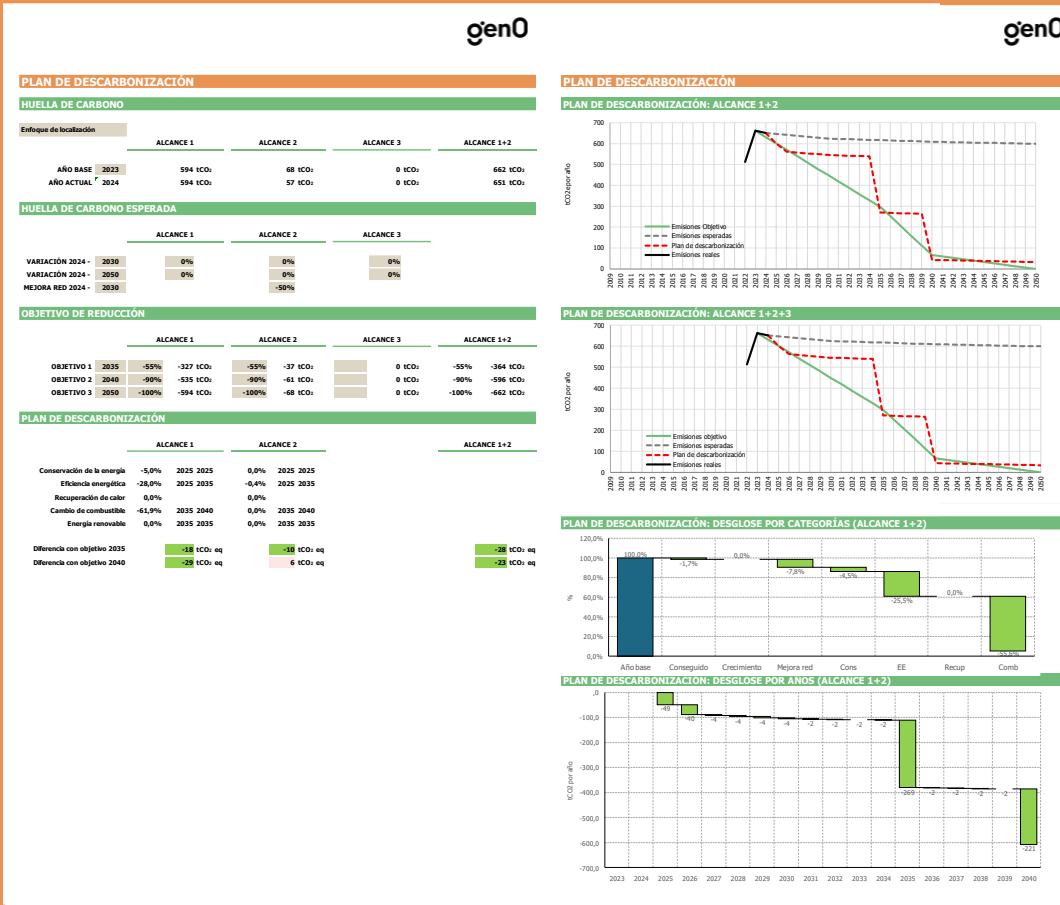


**Accounting:**  
Guarantee of origin  
Offsetting

Source: UNIDO from ISO 50100

# 03

## Plan de descarbonización Henry Schein



### 3. Alcance y límites del Plan de Descarbonización



#### Alcance 1

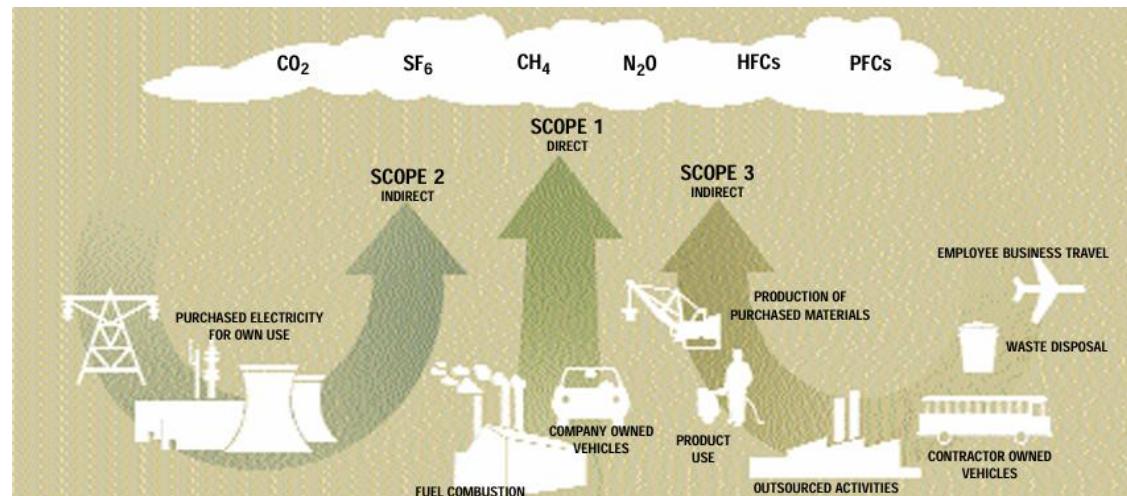
emisiones directas de GEI que son propiedad o están controladas por la organización.

#### Alcance 2

emisiones indirectas de GEI asociadas al consumo de electricidad exportada

#### Alcance 3 no reportado, no vinculante

otras emisiones indirectas que proceden de fuentes no controladas por la empresa



#### LÍMITES

Henry Schein alcances 1 y 2:

- Almacén de Ciempozuelos
- Oficinas
- Flota de vehículos

Fuente: GHG Protocol

## 4 y 5. Año base y años objetivo

g

- Año base **2023**
- Año objetivo **2035, 2040, 2050**

### HUELLA DE CARBONO

#### Enfoque de localización

	ALCANCE 1	ALCANCE 2
AÑO BASE	2023	594 tCO <sub>2</sub>
AÑO ACTUAL	2024	57 tCO <sub>2</sub>

## 6. Objetivos de reducción del Plan de Descarbonización



- **Reducción del 55%** en carbono (respecto a 2023) para **2035**
- **Reducción del 90%** en carbono (respecto a 2023) para **2040**
- **Net zero** en carbono (respecto a 2023) para **2050**

### OBJETIVO DE REDUCCIÓN

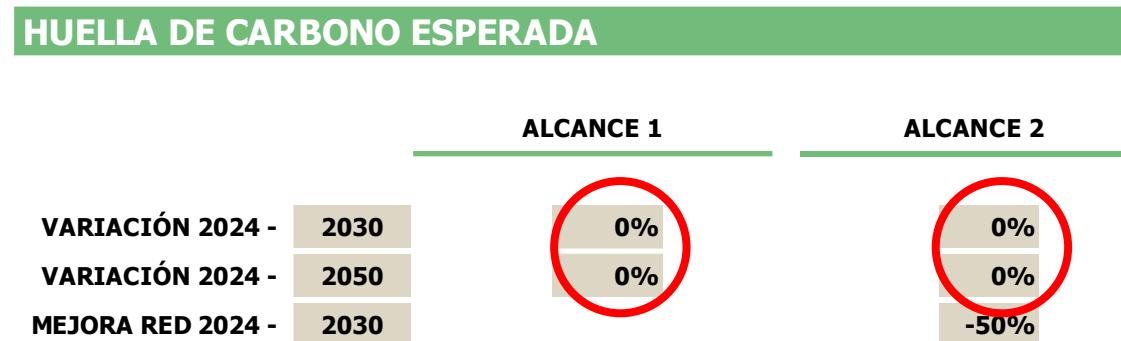
OBJETIVO	ALCANCE 1			ALCANCE 2	
	AÑO	REDUCCIÓN (%)	EMISIONES (tCO <sub>2</sub> )	REDUCCIÓN (%)	EMISIONES (tCO <sub>2</sub> )
OBJETIVO 1	2035	-55%	-327 tCO <sub>2</sub>	-55%	-37 tCO <sub>2</sub>
OBJETIVO 2	2040	-90%	-535 tCO <sub>2</sub>	-90%	-61 tCO <sub>2</sub>
OBJETIVO 3	2050	-100%	-594 tCO <sub>2</sub>	-100%	-68 tCO <sub>2</sub>

## 9. Proyección de crecimiento



**Consumo eléctrico (kWh)** = No se esperan variaciones significativas en el consumo eléctrico en los próximos años

**Consumo combustibles flota** = No se esperan variaciones significativas en el consumo de combustibles en los próximos años



**Mejora de la red** = Se espera una mejora de la huella de carbono de la red eléctrica nacional del 50% para 2030 en base al PNIEC. Se espera una reducción progresiva de las emisiones de la red hasta un valor de 0,010 kgCO<sub>2</sub>e/kWh en 2050.

# 10. Detección de oportunidades



Energía	Alcance	Categoría	ID	Oportunidad	Año de implantación (YYYY)	Ahorro esperado (ud)
Gasolina Transporte	Alcance 1	Eficiencia energética	1	RENOVACION 27 UNIDADES DE LA FLOTA COCHES EN RENTING	2025	- 6.480
Gasolina Transporte	Alcance 1	Eficiencia energética	2	RENOVACION 61 UNIDADES DE LA FLOTA COCHES EN RENTING	2026	- 14.640
Electricidad	Alcance 2	Eficiencia energética	3	Instalar enchufes temporizados en los termos eléctricos de generación de ACS	2026	- 1.314
Electricidad	Alcance 2	Eficiencia energética	4	Instalar detectores de presencia en los pasillos de las zonas altas del almacén para controlar el encendido/apagado de la iluminación.	2026	- 22.680
Electricidad	Alcance 2	Energía renovable	5	Electricidad con garantía de origen	2035	-
Gasolina Transporte	Alcance 1	Conservación de la energía	6	Monitorización, formación y concienciación	2025	- 9.566
Gasóleo Transporte	Alcance 1	Conservación de la energía	7	Monitorización, formación y concienciación	2025	- 3.279
Gasolina Transporte	Alcance 1	Eficiencia energética	8	Renovaciones de vehículos en renting con criterios de eficiencia energética hasta 2035	2035	- 38.264
Gasóleo Transporte	Alcance 1	Eficiencia energética	9	Renovaciones de vehículos en renting con criterios de eficiencia energética hasta 2035	2035	- 13.115
Gasóleo Transporte	Alcance 1	Cambio de combustible	10	Combustibles renovables (HVO)	2035	- 16.394
Gasolina Transporte	Alcance 1	Cambio de combustible	11	Combustibles renovables (Etanol, bio-isobuteno,e-Gasolina (Gasolina Sintética))	2035	- 47.830
Gasolina Transporte	Alcance 1	Cambio de combustible	14	Combustibles renovables (HVO)	2040	- 22.952
Gasóleo Transporte	Alcance 1	Cambio de combustible	15	Combustibles renovables (Etanol, bio-isobuteno,e-Gasolina (Gasolina Sintética))	2040	- 66.962

## 11. Priorización de oportunidades



- Las medidas orientadas a **la adquisición de vehículos más eficientes o con tecnología híbrida**, así como la sustitución progresiva del uso de gasóleo y gasolina **por combustibles renovables**, estarán supeditadas a la evolución y mejora de las tecnologías disponibles y la accesibilidad y disponibilidad comercial de los nuevos combustibles alternativos.
- Se recomienda establecer un suministro con **Garantía de Origen** cuando sea posible para eliminar las emisiones de alcance 2 siguiendo el enfoque de mercado. Esto ayudaría a reducir las necesidades de mejora en la flota de vehículos.
- La viabilidad económica será un criterio esencial para garantizar que las acciones de sustitución sean sostenibles y técnicamente factibles en el tiempo, sin comprometer la operatividad ni la eficiencia del parque vehicular. Por tanto, **la implementación de estas medidas se evaluará de manera continua en función de los avances tecnológicos, la madurez del mercado energético y las condiciones financieras** que permitan su adopción de forma racional y eficiente.

## 11. Priorización de oportunidades



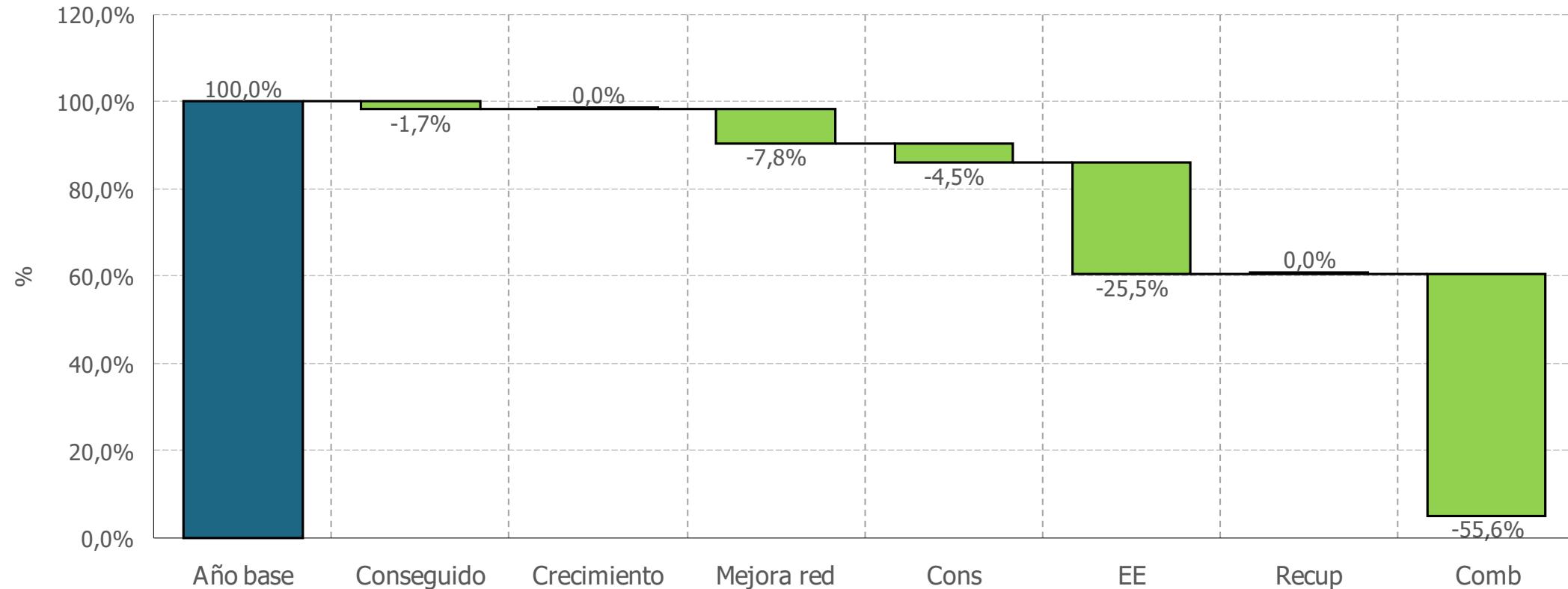
- La implantación de vehículos eléctricos está limitada dentro de la compañía debido a los condicionantes geográficos, por lo que un alto porcentaje de los ahorros está asociado al cambio de combustibles por biocombustibles. Por esta razón, el cumplimiento de este plan está fuertemente condicionado a la disponibilidad de estos recursos. En la herramienta se indican los años objetivo como año de implementación de estas medidas para indicar la disponibilidad de estos combustibles que debería existir para poder alcanzar las metas de descarbonización.
- Se estima que la mejora de la eficiencia en vehículos podría aportar una reducción del 20% del consumo para 2035 y que los cambios de combustibles necesarios serían del 25% para 2035 y del 60% para 2040.

# Plan de Descarbonización (desglose por categorías)



Enfoque de localización

## PLAN DE DESCARBONIZACIÓN: DESGLOSE POR CATEGORÍAS (ALCANCE 1+2)

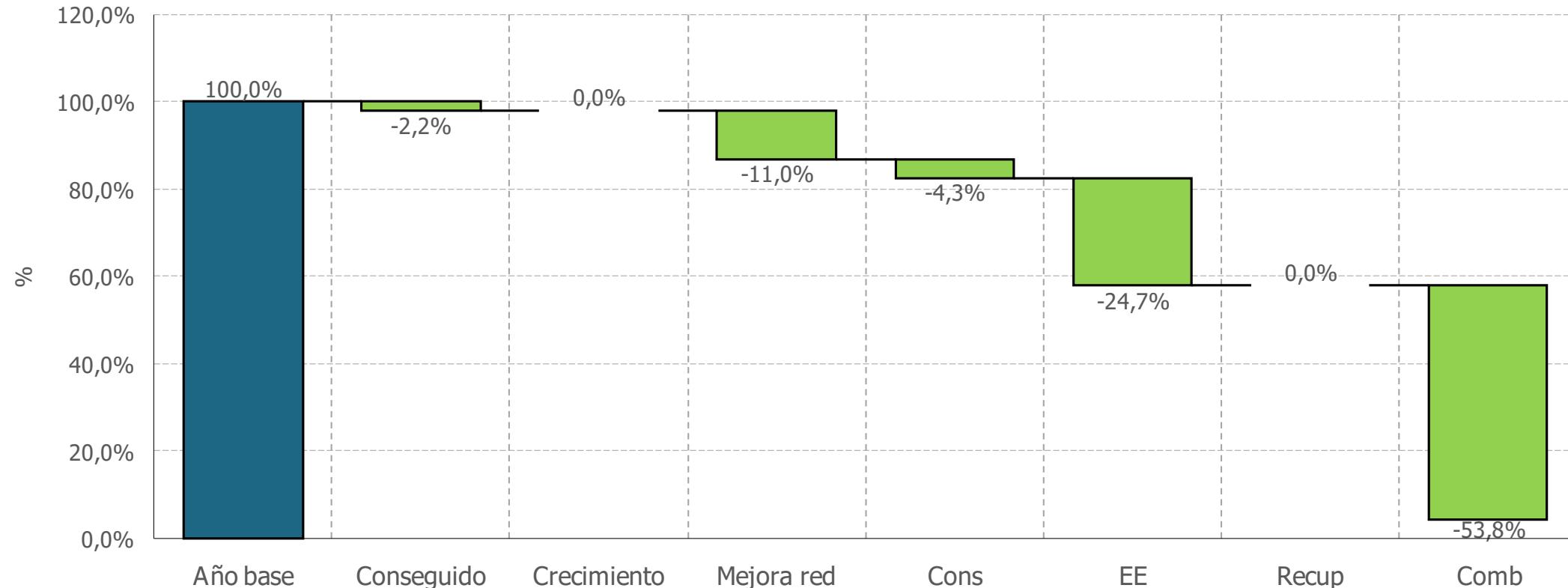


# Plan de Descarbonización (desglose por categorías)



Enfoque de mercado

## PLAN DE DESCARBONIZACIÓN: DESGLOSE POR CATEGORÍAS (ALCANCE 1+2)

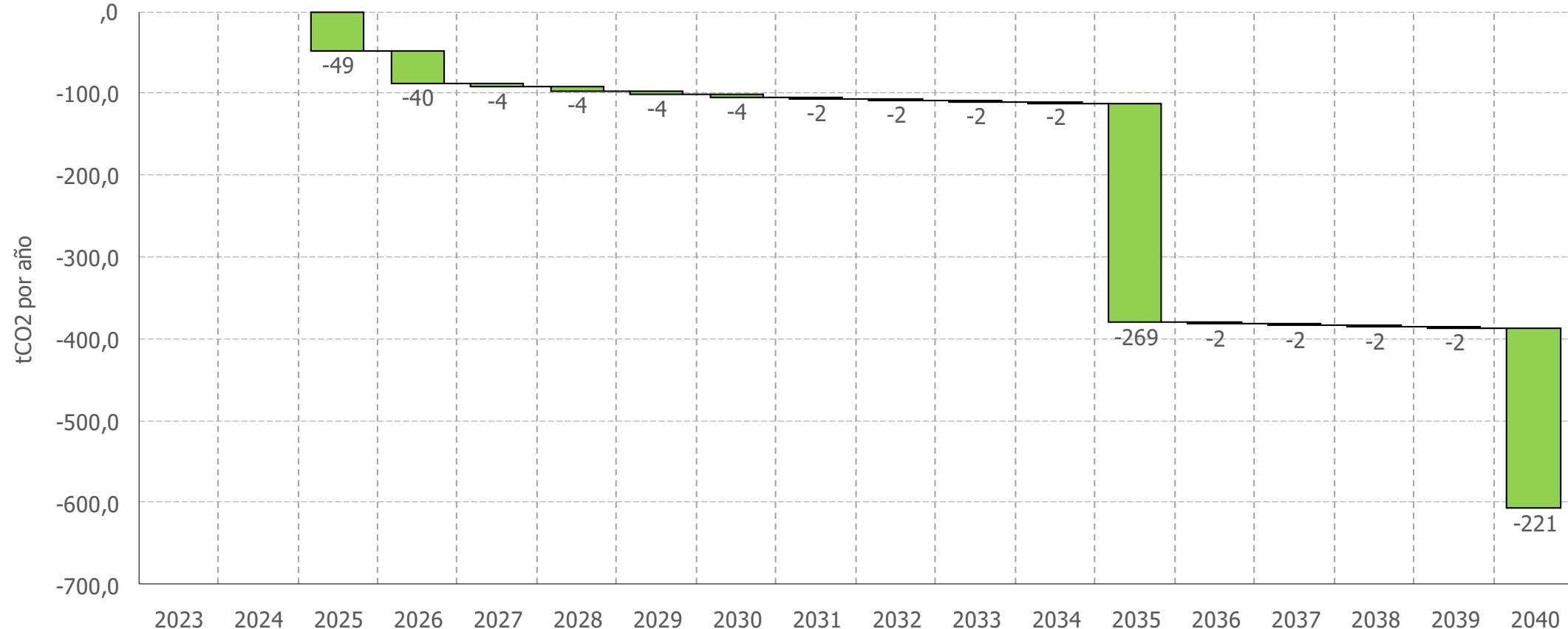


# Plan de Descarbonización (desglose por años)

Enfoque de localización



## PLAN DE DESCARBONIZACIÓN: DESGLOSE POR AÑOS (ALCANCE 1+2)



# Plan de Descarbonización (desglose por años)



Enfoque de mercado

## PLAN DE DESCARBONIZACIÓN: DESGLOSE POR AÑOS (ALCANCE 1+2)



# Plan de Descarbonización (desglose por años)

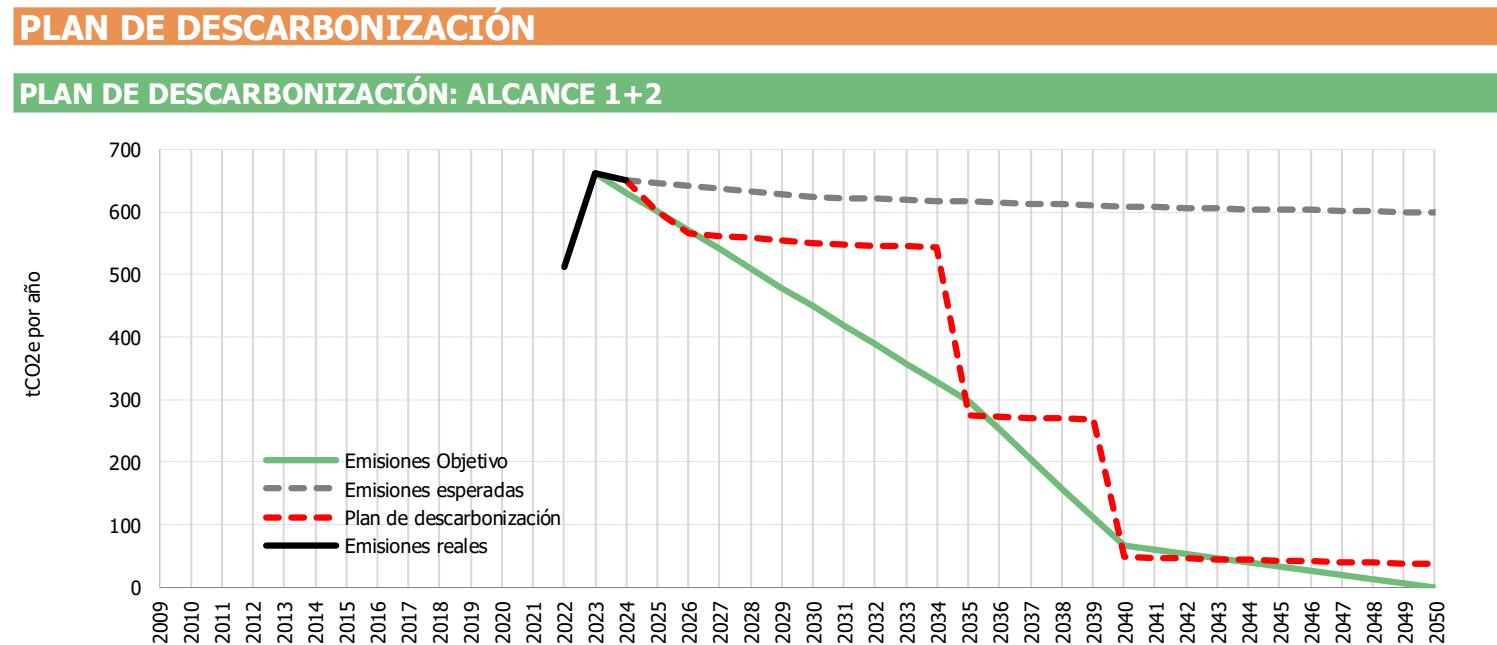


- Las medidas de 2025 y 2026 muestran ahorros asociados a las medidas de mejora de vehículos ya planeadas y a medidas en estudio asociadas al almacén de Ciempozuelos.
- Las columnas de 2035 y 2040 muestran los ahorros que se deberían obtener a esas fechas para cumplir con los objetivos. En la realidad, estos ahorros se generarán a lo largo de los periodos 2025-2035 y 2035-2040 de manera distribuida a medida que se renueve la flota de transporte y se implante el suministro de biocombustibles.
- Se estima que la mejora de la eficiencia en vehículos podría aportar una reducción del 20% del consumo para 2035 y que los cambios de combustibles necesarios serían del 25% para 2035 y del 60% para 2040.
- Si se comparan los enfoques de localización y mercado, la influencia de la mejora esperada en las emisiones de la compañía suministradora (mercado) es superior, ya que parte con un factor de emisión más contaminante. Además, el fin del contrato del almacén en 2035 permitiría renegociar las condiciones para obtener un suministro con garantía de origen renovable.

# Plan de Descarbonización (previsión de evolución)



## Enfoque de localización

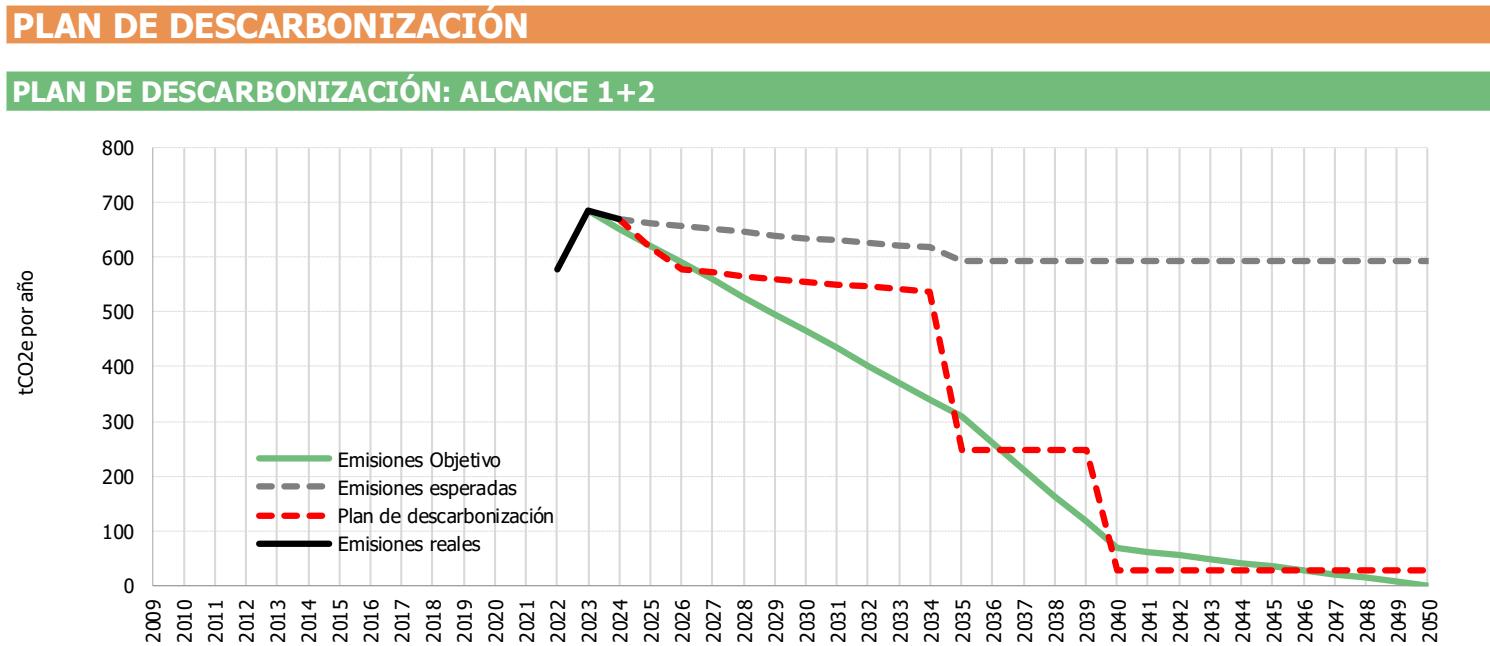


- La gráfica muestra que en los años de objetivo intermedios se alcanzan las reducciones planteadas. En 2050 no se llega al objetivo, ya que las medidas para cumplir con el objetivo Net Zero presentan una alta incertidumbre debido a la distancia temporal, se deberán plantear en función de la tecnología que se desarrolle o la compensación de emisiones.
- La línea gris muestra las emisiones sin llevar a cabo medidas de reducción y la roja representa el escenario tras aplicar las medidas. Cuando esta se encuentra por debajo de la línea verde se está cumpliendo el objetivo.

# Plan de Descarbonización (previsión de evolución)



Enfoque de mercado



- La gráfica muestra que en los años de objetivo intermedios se alcanzan las reducciones planteadas. En 2050 no se llega al objetivo, ya que las medidas para cumplir con el objetivo Net Zero presentan una alta incertidumbre debido a la distancia temporal, se deberán plantear en función de la tecnología que se desarrolle o la compensación de emisiones.
- La contratación de electricidad renovable permitiría una consecución de objetivos intermedios más holgada.

# Plan de Descarbonización (desviación respecto a objetivos)



## Enfoque de localización

PLAN DE DESCARBONIZACIÓN							
	ALCANCE 1		ALCANCE 2		ALCANCE 1+2		
Conservación de la energía	-5,0%	2025 2025	0,0%	2025 2025			
Eficiencia energética	-28,0%	2025 2035	-0,4%	2025 2035			
Recuperación de calor	0,0%		0,0%				
Cambio de combustible	-61,9%	2035 2040	0,0%	2035 2040			
Energía renovable	0,0%	2035 2035	0,0%	2035 2035			
Diferencia con objetivo 2035		-18 tCO <sub>2</sub> eq		-10 tCO <sub>2</sub> eq		-28 tCO <sub>2</sub> eq	
Diferencia con objetivo 2040		-29 tCO <sub>2</sub> eq		6 tCO <sub>2</sub> eq		-23 tCO <sub>2</sub> eq	
Diferencia con objetivo 2050		30 tCO <sub>2</sub> eq		3 tCO <sub>2</sub> eq		33 tCO <sub>2</sub> eq	

## Enfoque de mercado

PLAN DE DESCARBONIZACIÓN							
	ALCANCE 1		ALCANCE 2		ALCANCE 1+2		
Conservación de la energía	-5,0%	2025 2025	0,0%	2025 2025			
Eficiencia energética	-28,0%	2025 2035	-0,5%	2025 2035			
Recuperación de calor	0,0%		0,0%				
Cambio de combustible	-61,9%	2035 2040	0,0%	2035 2040			
Energía renovable	0,0%	2035 2035	0,0%	2035 2035			
Diferencia con objetivo 2035		-18 tCO <sub>2</sub> eq		-44 tCO <sub>2</sub> eq		-61 tCO <sub>2</sub> eq	
Diferencia con objetivo 2040		-29 tCO <sub>2</sub> eq		-12 tCO <sub>2</sub> eq		-41 tCO <sub>2</sub> eq	
Diferencia con objetivo 2050		30 tCO <sub>2</sub> eq		0 tCO <sub>2</sub> eq		30 tCO <sub>2</sub> eq	

- Las medidas planteadas muestran que **se alcanzan los objetivos intermedios** en ambos enfoques, mientras que para el objetivo final se debería sustituir todos los combustibles fósiles y utilizar compensaciones de carbono.
- En el enfoque de localización, la reducción de emisiones en electricidad no alcanza el objetivo, pero el objetivo global se cumple gracias a los ahorros en transporte.
- En el enfoque de mercado, la reducción asociada a la garantía de origen permitiría obtener mayores ahorros o reducir las exigencias en transporte sobre un 5% de sus consumos.

# Plan de Descarbonización (Conclusiones)



- La **huella de carbono** de Henry Schein está fuertemente **vinculada al transporte**.
- Las medidas planteadas por Henry Schein para los próximos años muestran un **compromiso con la reducción de consumos** y huella de carbono.
- El plan de descarbonización define las medidas necesarias para **cumplir los objetivos intermedios establecidos**. Siendo el objetivo de Net Zero un objetivo a muy largo plazo, la incertidumbre asociada al progreso de las tecnologías es muy elevada, por lo que la definición de las medidas apropiadas para la eliminación de combustibles fósiles restantes deberá reevaluarse cuando se disponga de proyecciones más precisas.
- Las medidas orientadas a **la adquisición de vehículos más eficientes o con tecnología híbrida**, así como la sustitución progresiva del uso de gasóleo y gasolina **por combustibles renovables** representan las mayores oportunidades de reducción de huella. Estas estarán supeditadas a la evolución y mejora de las tecnologías disponibles y la accesibilidad y disponibilidad comercial de los nuevos combustibles alternativos.
- La contratación de electricidad con garantía de origen, en el caso de ser viable por condiciones de contrato, permitiría rebajar los objetivos asociados a transporte.