

# Índice • • •

INTRODUCCIÓN	4
GOBERNANZA	6
ESTRATEGIA	8
FERROVIAL DE UN VISTAZO	10
Nuestros objetivos	11
Nuestros hitos	12
Reconocimientos	24
MÉTRICAS Y OBJETIVOS	26
Emisiones GEI. Scope 1&2	27
Emisiones GEI. Scope 3	36
Emisiones "Biogenic CO <sub>2</sub> "	39
Emisiones evitadas	40
INFORME DE VERIFICACIÓN DE EMISIONES	41
CONCLUSIONES	45
ANEXO: METODOLOGÍA	47



Alineamiento con las recomendaciones del TCFD (*TaskForce on Climate-related Financial Disclosure*) and CDSB (*Climate Disclosure Standards Board*).

Este informe incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, objetivos, métricas y evolución relacionados con el cambio climático, siguiendo así las recomendaciones del TCFD y CDSB.

Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) reportadas en este informe han sido verificadas bajo aseguramiento limitado por PwC, conforme a la norma NIEA 3410 del "Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements". En esta revisión también se ha comprobado que el procedimiento interno "Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono", aprobado por la Dirección de Ferrovial, ha sido preparado de acuerdo a lo señalado en el estándar internacional ISO 14064-1.



El cambio climático es uno de los principales desafíos a los que se enfrenta la humanidad con graves repercusiones ambientales, sociales y económicas.





Los expertos del IPCC alertan en su último informe sobre la imperiosa necesidad de actuar con soluciones contundentes. Un mensaje alineado con la Cumbre del Clima (COP 27) de Sharm el Sheij (Egipto).

La Unión Europea continúa avanzando en el desarrollo de normativas alineadas con el Pacto Verde, el propio Acuerdo de París o los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas, poniendo el foco en impulsar soluciones de mitigación y adaptación al cambio climático. Destaca la aplicación del **Reglamento de Taxonomía Europea**, que busca orientar la inversión sostenible y fomentar el desarrollo de una economía descarbonizada.

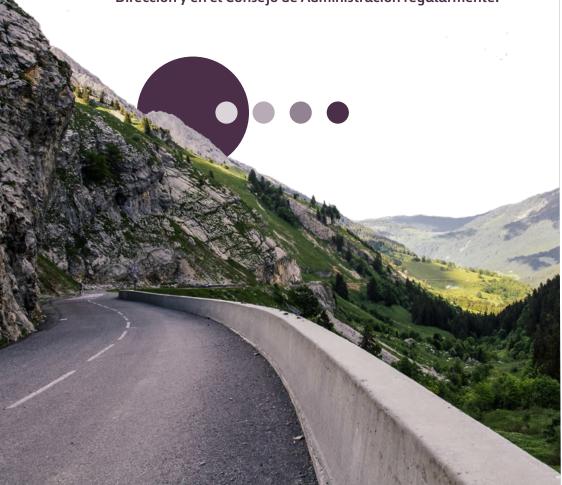
De nuevo, se ha puesto de manifiesto la importancia de las empresas en la lucha contra el cambio climático y la necesidad de alinearse con las principales estrategias globales.

En esta línea, a lo largo del presente Informe damos a conocer a nuestros grupos de interés cómo **desde Ferrovial estamos avanzando en nuestra hoja de ruta climática**, gestionando los riesgos y oportunidades y cumpliendo con nuestros objetivos aprobados por *Science Based Target Initiative (SBTi)*.



# Gobernanza

La Estrategia de Cambio Climático de Ferrovial forma parte de la estrategia corporativa de la compañía y, por ello, se trata y se toman decisiones al respecto en las reuniones del Comité de Dirección y en el Consejo de Administración regularmente.



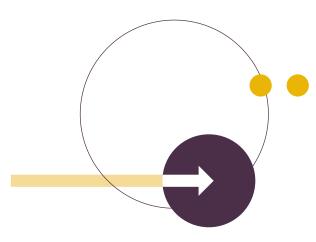
El Comité de Sostenibilidad SC lo preside el Director de Sostenibilidad y está compuesto por representantes de las áreas de negocio (Aeropuertos, Infraestructuras, Construcción, Movilidad y Energía) y de las áreas corporativas (Sostenibilidad –presidencia y secretaría-), Seguridad laboral, Cumplimiento y riesgos, Innovación, Recursos Humanos, Comunicación y RSC, Secretaría General, Innovación, Responsabilidad Corporativa, Estrategia, Relación con Inversores y Dirección de compras). El presidente del comité reporta al Consejo de Administración, al Comité de Dirección y al CEO. Por ello, este Comité en el que se articula la Estrategia de Sostenibilidad es el vínculo entre el negocio y la alta Dirección.

El **Q&E Steering Comitte**, presidido por el Director de Sostenibilidad (desde donde se lleva también la secretaría del comité), es el órgano que articula la estrategia corporativa de cambio climático a lo largo de las empresas que constituyen la compañía. Es donde se debaten, toman decisiones, establecen las iniciativas y revisan los resultados relacionados con proyectos, en materia de cambio climático, así como la implementación de la política de Calidad y Medio Ambiente en toda la empresa. En este comité se analizan aspectos tales como legislación, nuevos retos legislativos en los países en los que opera la compañía, tendencias de mercado, así como

recomendaciones de los organismos gubernamentales y otras organizaciones.

El Q&E Steering Comittee está integrado, además de por el Director de Sostenibilidad corporativo, por los máximos representantes del negocio en la materia. Las reuniones del comité tienen una frecuencia mínima trimestral, pudiéndose efectuar con mayor frecuencia si fuese necesario.

En este aspecto, la figura del Consejero Delegado toma una relevancia significativa al incluir en su agenda mensual el seguimiento y puesta en marcha de las iniciativas relacionadas con el cambio climático.





# Estrategia

Ferrovial es uno de los principales operadores globales de infraestructura sostenibles, abarcando todo el ciclo de vida (diseño, financiación, construcción, operación, mantenimiento y rehabilitación), a la vez que desarrolla nuevas oportunidades de negocio basadas en movilidad, agua, energía y adaptación. Así lo recoge su Plan Estratégico "Horizon 24".



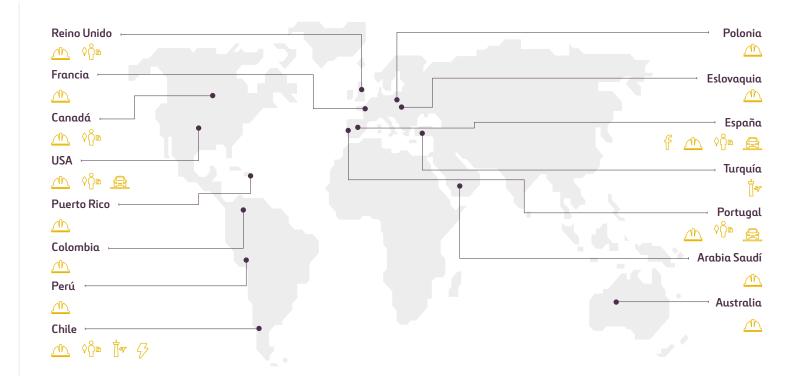


Cuenta desde hace años con una firme Estrategia Climática enmarcada en el Plan Estratégico de la compañía y alineada con la Estrategia de Sostenibilidad y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Con el fin de cumplir con el Acuerdo de París y la Agenda 2030, la estrategia recoge ambiciosos objetivos de reducción de emisiones, la hoja de ruta para alcanzar la neutralidad climática a mediados de siglo, el consumo de energías renovables en detrimento de los combustibles fósiles, a la vez que desarrolla nuevas líneas de negocio dirigidas a alcanzar la descarbonización de la economía y combatir los efectos del cambio climático. Esta estrategia recoge los objetivos de la compañía de reducción avalados por la iniciativa *Science Based Target* (SBTi), la evolución de sus emisiones, el cumplimiento con la hoja de ruta establecida, el análisis de riesgos climáticos y el impulso de modelos de negocio sostenibles.



# Ferrovial de un vistazo

Referente mundial en el sector de las infraestructuras y los servicios, ámbito en el que desarrolla soluciones marcadas por la innovación y la sostenibilidad abarcando todas las fases del ciclo de vida.





#### **AUTOPISTAS**

Promoción, inversión y operación de infraestructuras sostenibles en entornos urbanos cada vez más congestionados.

Cintra



CORPORACIÓN



## CONSTRUCCIÓN

Desarrollo de infraestructuras singulares en los ámbitos de obra civil, industrial, edificación y gestión de aqua.

- Ferrovial Construcción
- Budimex
- Webber
- Cadagua



#### **SERVICIOS**

Prestación eficiente de servicios urbanos y medioambientales, y mantenimiento de infraestructuras e instalaciones.

Amey



**ENERGÍA** 

Transchile



### **AEROPUERTOS**

Principal inversor y operador privado de aeropuertos.

Dalaman







## Nuestros objetivos

01

Objetivos de reducción de emisiones conforme a Science-Based Target Iniciative a 2030

- Scope 1&2: -35,3% en términos absolutos y
   -42,9% en términos de intensidad (tCO₂e/millón €) con respecto al 2009.
- **Scope 3:** -20% en términos absolutos con respecto al 2012.



02

100% de electricidad renovable a 2025

03

Hacia la neutralidad en 2050



04

Gestión de los riesgos y oportunidades a corto, medio y largo plazo asociados al cambio climático



05

Alineamiento de la Estrategia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)





## **Nuestros hitos**

01

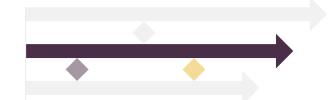
12

Objetivos de reducción de emisiones conforme a *Science-Based Target Iniciative* a 2030

Estamos cumpliendo con la hoja de ruta establecida para reducir las emisiones del Sope 1&2&3 cumpliendo con los objetivos de reducción a 2030, aprobados por *Science Based Targets initiative* (SBTi).

Ferrovial fue la primera empresa de su sector a nivel mundial en establecer y tener avalados sus objetivos de reducción de emisiones por SBTi.

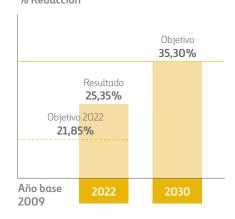
La compañía participa activamente en los proyectos públicos que desarrolla SBTi, aportando conocimiento técnico de su sector. Anualmente, en la Junta General de Accionistas se somete a votación consultiva la Estrategia Climática y el plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.





# **Scope 1&2 en términos absolutos** (tCO,e)

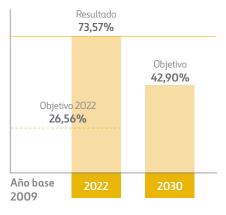
% Reducción



## Scope 1&2 en intensidad

 $(tCO_2e)$ 

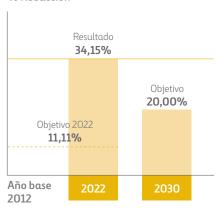
% Reducción



## Scope 3 en términos absolutos

 $(tCO_{2}e)$ 

% Reducción



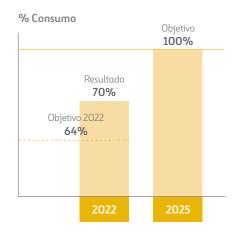
<sup>\*</sup> El "Deep Decarbonization Path", plan estratégico de Ferrovial, establece un objetivo del 35,3% de reducción de emisiones del Scope 1&2, en términos absolutos, más ambicioso que el 32% que la iniciativa del SBTi había aprobado.

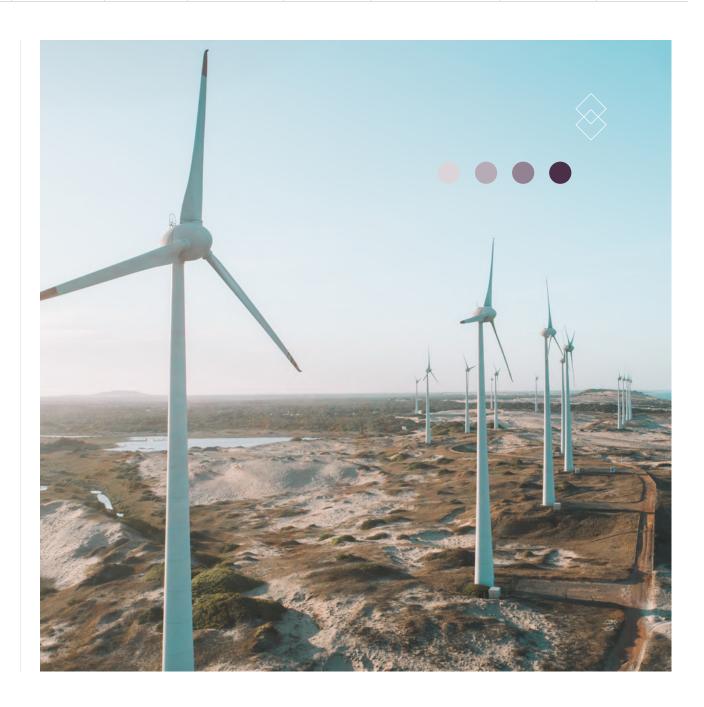
13

# 100 % de electricidad renovable al 2025

Estamos cumpliendo con la hoja de ruta establecida para que el 100% de la electricidad consumida en 2025 proceda de fuentes renovables.

## Electridad renovable





14

# Hacia la neutralidad climática

Ferrovial establece el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, mediante la reducción de emisiones y compensación voluntaria de aquellas emisiones que no se puedan abatir, a través de la neutralización en proyectos de reforestación y mitigación más allá de la cadena de valor.

El plan **Deep Decarbonization Path** recoge la hoja de ruta para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones al 2030, y alcanzar la neutralidad a mediados de siglo. El Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha concedido a Ferrovial el máximo reconocimiento alcanzado a su labor por "Calcular", "Reducir" y "Compensar".

Ha sido gracias al **proyecto Compensa**, una solución basada en la naturaleza focalizada en la restauración forestal de zonas incendiadas o agrícolas con el fin de absorber emisiones. Esta iniciativa llevada a cabo en Torremocha de Jarama, en Madrid, ha buscado recuperar







la vegetación de una zona agrícola carente de arbolado, convirtiéndola en un **bosque de absorción de {\rm CO\_2}.** Con su desarrollo, se han repoblado 7,7 hectáreas en tres años (4,8 en 2019, 1,8 en 2020 y 1,1 en 2021). **Se han plantado un total de 4.000 árboles**, que durante los próximos 50 años **absorberán unas 2.000 toneladas de {\rm CO\_2}**.

Además de apoyar en la lucha contra el cambio climático y ser una iniciativa clave en materia medioambiental, el proyecto también es social: ha dado trabajo a 10 personas locales anualmente, dando prioridad a aquellas que se encuentran en situación desfavorecida o

pertenecen a colectivos en riesgo de exclusión. Todos han recibido formación y se han encargado de replantar su propio bosque, sumando un valor social añadido a su trabajo.

Además, a través del proyecto de Generación Eléctrica, basado en Energía Eólica en Gujarat (India), se compensarán progresivamente en los próximos cuatro años hasta el 10% de las emisiones emitidas.



# Deep Decarbonization Path



## Medidas low carbon

100%

Electricidad procedente de fuentes renovables (2025)

33%

Reducción emisiones de flota

20%

Eficiencia energética en plantas de asfalto

10%

Eficiencia energética en maquinaria de obra

## Objetivos de reducción de emisiones

Año		Reducción	Emisiones remanentes (tCO <sub>2</sub> e)
2025		28,1%	399.134
2030	•	35,3%	359.165
2035		44%	310.870
2040	ļ	52%	266.460
2045		66%	188.742
2050	•	80%	111.025

## Compensación de emisiones remanentes

Reducción	Compensación (tCO <sub>2</sub> e)
10%	39.913
20%	71.833
35%	108.804
50%	133.230
75%	141.557
100%	111.025

## Task Force on Climate Related Financial Disclosures



Ferrovial incorpora las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD) en su proceso de identificación, análisis y gestión de riesgos y oportunidades relacionadas con el cambio climático, así como en el reporte del Informe Anual Integrado.

La compañía realiza periódicamente una valoración y cuantificación de riesgos y oportunidades en todos sus negocios y geografías en diferentes horizontes temporales: corto plazo (2025), medio (2030) y largo (2050). La metodología contempla escenarios de transición, enfocados en el grado de implementación de políticas frente al cambio climático, presentados anualmente por la Agencia Internacional de Energía en el World Energy Outlook, así como escenarios físicos que recogen diversas casuísticas de concentración de emisiones de GEI y sus impactos físicos en el clima, analizados por expertos del Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés).

## Escenarios climáticos

Se realiza un análisis de riesgos y oportunidades contemplando tanto escenarios transicionales enfocados en el grado de implementación de las políticas ligadas a la lucha frente al cambio climático, como escenarios físicos que recogen diversas casuísticas de concentración de emisiones de gases de efecto invernadero y sus impactos físicos en el clima.

#### Escenarios de transición

Se analizan los nuevos escenarios recomendados por la Agencia Internacional de la Energía recogidos en su informe World Energy Outlook. Se tienen en cuenta sus proyecciones sobre la producción y precios de la energía, *carbon pricing*, materias primas y demás estimaciones.

- Stated Policies Scenario (STEPS). Considera las políticas actuales definidas a nivel sectorial, así como aquellas que han sido anunciadas por los países. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de 2.4/2.8°C en 2100.
- · Announced Pledges Scenario (APS). Escenario en el que se asume que todos los compromisos climáticos fijados por los gobiernos de todo el mundo, incluidas las contribuciones determinadas a nivel nacional y objetivos cero neto a largo plazo, se cumplirán en tiempo y forma. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de 1.9/2.3°C en 2100.
- Net Zero Emissions by 2050 Scenario (NZE). Muestra un camino difícil pero alcanzable en el que el sector energético mundial logra las emisiones netas de CO<sub>2</sub> en 2050, con las economías avanzadas alcanzando esa meta antes que las demás. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de 1.3/1.5°C en 2100.

#### Escenarios físicos

Se tienen en cuenta los escenarios incluidos en el 5º informe del IPCC -RCP 4.5 y RCP 8.5-. Para ello, se han considerado parámetros e indicadores relacionados con la temperatura, el viento, el aqua y las masas sólidas en diferentes geografías y horizontes temporales.

- RCP 4.5. Las emisiones alcanzan su punto máximo alrededor de 2040 y luego disminuyen. En este escenario la temperatura podría llegar a los 2.6°C en 2100.
- RCP 8.5. Las emisiones continúan incrementando hasta duplicarse en 2050, se conoce como el escenario business as usual. La temperatura media global supera los 4.4°C en 2100.

## Riesgos

- Riesgos de transición: La transición hacia una economía baja en emisiones de carbono puede conllevar grandes cambios políticos, jurídicos, tecnológicos y en el mercado para abordar los requisitos de mitigación y adaptación relacionados con el cambio climático. Dependiendo de la naturaleza, la velocidad y el enfoque de estos cambios, los riesgos de transición pueden suponer riesgos financieros y reputacionales de diferentes niveles para la organización.
- Riesgos físicos: Los riesgos físicos derivados del cambio climático pueden provocar eventos (agudos) o cambios a largo plazo (crónicos) en los patrones climáticos. Los riesgos físicos pueden conllevar repercusiones financieras para las organizaciones como, por ejemplo, daños directos a los activos o impactos indirectos provocados por interrupciones en la cadena de producción.











	ESCENARIOS CLIMÁTICOS	PRINCIPALES RIESGOS Y PELIGROS CLIMÁTICOS	MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN
RIESGOS DE TRANSICIÓN	<ul> <li>Stated Policies Scenario (STEPS)</li> <li>Announced Pledges Scenario (APS)</li> <li>NetZero by 2050 Scenario (NZE)</li> </ul>	<ul> <li>Incremento del coste de la energía, tanto de combustibles fósiles como de electricidad, y de otras materias primas particulares de cada actividad.</li> <li>Cambio de comportamiento de clientes en el uso del transporte.</li> <li>Imposición de mecanismos de precio al carbono que pudieran grabar las emisiones producidas por el desarrollo de la actividad.</li> <li>Nuevas regulaciones que limiten el uso de ciertas modalidades de transporte cuyo impacto sería notable en el uso de las infraestructuras que opera la compañía.</li> <li>Aumento de la preocupación de los inversores por el desempeño e impacto ambiental de la compañía.</li> </ul>	<ul> <li>Desarrollo e implementación del <i>Deep Decarbonization Path</i>, plan de reducción de emisiones internas a través del uso de energías renovables, autogeneración eléctrica, eficiencia energética o sustitución de maquinaria y vehículos.</li> <li>Diseño y aplicación de mecanismos de precio interno al carbono para nuevas inversiones.</li> <li>Consideración de incremento de precios de materias primas y energía en las negociaciones de contratos.</li> <li>Búsqueda de soluciones tecnológicas innovadoras que permitan reducir los consumos energéticos y las emisiones.</li> <li>Estudio y colaboración con <i>stakeholders</i> claves para el desarrollo de proyectos que favorezcan la transición hacia una economía baja en carbono.</li> </ul>
RIESGOS FÍSICOS	• RCP 4.5 • RCP 8.5	<ul> <li>Temperatura: variación en tipos y patrones, olas extremas e incendios forestales.</li> <li>Agua: variaciones en tipos y patrones de precipitaciones, inundaciones, precipitaciones fuertes.</li> <li>Viento: ciclón, huracán y tormentas.</li> <li>Masa sólida: corrimiento de tierras.</li> </ul>	<ul> <li>ADAPTARE: desarrollo de una metodología y herramienta de identificación y análisis de riesgos climáticos físicos que considere las proyecciones climáticas previstas por el IPCC en el corto, medio y largo plazo en los proyectos.</li> <li>Definición e implantación de un programa de adaptación que incluye medidas específicas para cada proyecto desde el diseño hasta la operación, entre otras: mantenimientos preventivos de las infraestructuras, refuerzo de estructuras, sistemas de prevención, protección, vigilancia y alerta temprana, aislamientos, etc.</li> <li>Contratación de pólizas que aseguren los daños físicos en infraestructuras.</li> </ul>





Con Shadow
Carbon Pricing
se cuantifica
económicamente
el riesgo climático

La compañía aplica una metodología para cuantificar económicamente el riesgo climático potencial de sus inversiones más relevantes en la modalidad *Shadow Carbon Pricing* con el objetivo de reorientar su actividad a modelos de negocio más descarbonizados. La herramienta considera las emisiones directas e indirectas del proyecto en su totalidad, aplicando precios variables de la tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de infraestructuras. En 2022 se ha llevado a cabo una actualización de los precios de carbono y se han ampliado geografías.



Australia — Brasil — Canadá — Chile — Alemania — Irlanda — México — Oriente Medio — Perú — Colombia — Polonia — Portugal — España — Reino Unido — USA — India — Turquía

## Media del precio de las emisiones:



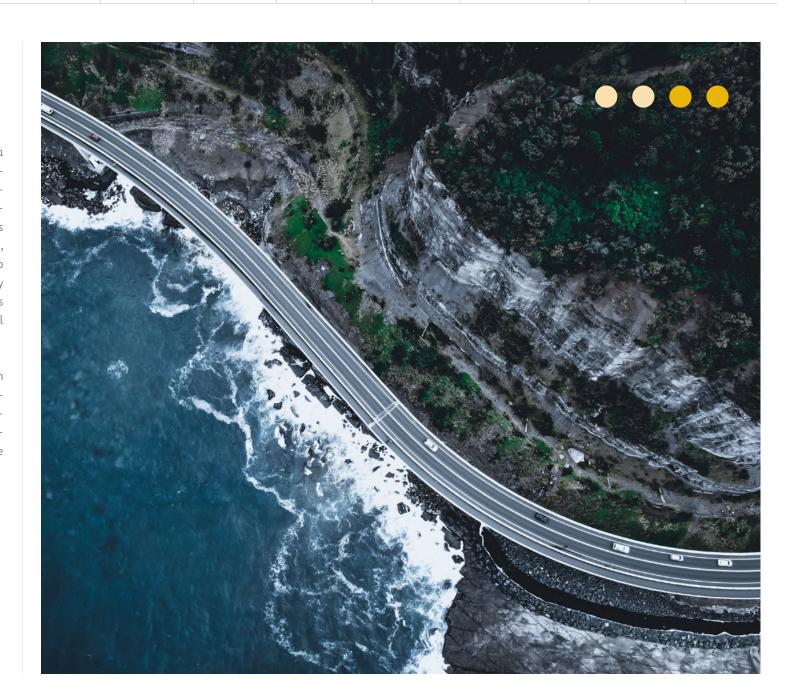


# Oportunidades: negocios sostenibles

En cuanto a las **oportunidades**, la tendencia global hacia una economía baja en emisiones está dirigiendo la inversión y la financiación hacia negocios que ayuden a combatir el cambio climático y cumplir con los objetivos del acuerdo de París. Con este fin, Ferrovial lleva años posicionándose como una empresa que ofrece infraestructuras y que pone el foco en nuevas oportunidades de negocio relacionadas con la movilidad, el agua y la electrificación.

En este sentido, Ferrovial se convierte en un socio estratégico en la consecución de los objetivos de mitigación de emisiones y adaptación a los efectos del cambio climático aportando soluciones a través de sus modelos de negocio "low carbon".





## Principales oportunidades que impulsan la mitigación y adaptación al cambio climático



Movilidad







Ferrovial aporta soluciones innovadoras para mitigar las emisiones asociadas a la movilidad, que consideran la conectividad entre infraestructuras, vehículos y usuarios, el uso compartido de vehículos y la electrificación del transporte, reduciendo la congestión y contaminación de las ciudades.

- Managed lanes. Servicio de movilidad ofrecido para aquellos corredores urbanos congestionados por una alta intensidad de trabajo. La estructura tarifaria orientada a la gestión de la demanda de las carreteras que integran este servicio permite aliviar el tráfico y reducir las emisiones relativas.
- AIVIA. Consorcio liderado por Ferrovial cuyo objetivo es desarrollar, probar e implementar soluciones tecnológicas para corredores digitales sostenibles más seguros, cómodos e interconectados por medio de tecnologías como 5G o Inteligencia Artificial, mejorando la congestión de tráfico y reduciendo las emisiones relativas.

Cadagua ayuda a solventar los efectos del cambio climático sobre el recurso hídrico, orientando su negocio al diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de agua, favoreciendo la disponibilidad del recurso, tanto para consumo humano como para su integración en el medio natural.

- Estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR). La depuración, tanto en instalaciones industriales como en entornos urbanos, se desarrolla con la finalidad de asegurar el suministro de agua potable, proteger el medio ambiente y prevenir la contaminación.
- Estaciones de tratamiento de agua potable (ETAP). La potabilización de aguas se realiza mediante diversos procesos que permiten tratar aguas superficiales o subterráneas para la obtención de agua.
- Instalaciones desaladoras de agua de mar (IDAM). La desalación se afianza como una solución a los desafíos de abastecimiento, especialmente en zonas del mundo costeras con escasez de agua dulce o continentales con elevadas concentraciones de sales.

La compañía proporciona soluciones integrales para el desarrollo, construcción y gestión de infraestructuras energéticas, así como servicios de gestión energética.

- Servicios de eficiencia energética. Bajo el modelo concesional, opera como empresa de servicios de eficiencia energética, aportando un ahorro constante y una mejora continua de las instalaciones del cliente durante toda la duración del acuerdo.
- Construcción y mantenimiento de infraestructuras de energía renovable.
   Ofrece servicios de alta tecnificación de ingeniería, construcción, instalación y mantenimientos técnicos eléctricos para los sectores de energía renovable.
- Desarrollo y operación de PPA. Desarrollo de proyectos Power Purchase Agreement (PPA) para la generación de energía eólica y fotovoltaica.

El grupo impulsa el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones de adaptación al cambio climático.

 ADAPTARE. Ferrovial ha desarrollado una metodología para identificar, analizar y evaluar los riesgos físicos relacionados con el cambio climático y proponer medidas de adaptación para mitigar los impactos asociados.

Esta metodología se aplica a los diferentes tipos de infraestructuras que la compañía desarrolla y opera en todo el mundo. El análisis puede realizarse a corto, medio y largo plazo en diferentes escenarios climáticos.

Tiene en cuenta el marco de riesgo definido por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), así como los criterios de adaptación establecidos en el Reglamento Taxonomía de la UE.











#### Movilidad • Vertipuertos. Ferrovial Aeropuertos tra-Además, para cuantificar el impacto en los re-· Líneas de transmisión de energía. ADAPTARE es la herramienta que aubaja en el desarrollo de redes de verticursos hídricos que la compañía ocasiona por Power Infrastructure es la marca de la tomatiza esta metodología y facilita el puertos interconectadas y sostenibles. El su actividad, ha desarrollado una metodolocasa que proporciona soluciones integraanálisis y la interpretación a los gestores objetivo es diseñar, construir y explotar las gía de cálculo de la huella hídrica teniendo en les para el desarrollo y la gestión de redes del proyecto. Brinda nuevas oportunidainfraestructuras que necesitan los aviones cuenta aspectos tales como la fuente de prode transmisión eléctrica. Aborda todas las des de negocio asociadas al desarrollo y eVTOL, también conocidos como vehícucedencia del aqua, el estrés hídrico del país y fases del proyecto: diseño, construcción, operación de infraestructuras resilientes los voladores. la calidad del agua y los vertidos, además de financiación, operación y mantenimiento al cambio climático, que ofrecen ventajas considerar el equilibrio de los ecosistemas en competitivas a clientes y socios frente a de los activos. · Zity. Servicio de coche eléctrico comparlos que se emplaza. otros peers. tido cero emisiones con consumo de ener-• Rehabilitación de edificios. La división gía renovable, que mejora la reducción de de Construcción trabaja en la transfortráficos y reduce la posesión del vehículo mación de edificios incorporando solu-El objetivo de privado. ciones constructivas en la envolvente del edificio (fachada, cubierta, ventanas...) Ferrovial es reducir para reducir la demanda energética, y modificando las instalaciones de climatiun 20% el BWI a zación e iluminación con la incorporación de renovables. 2030 y compensar el BWI en 70 veces anualmente (WTI+WAI > 30BWI)

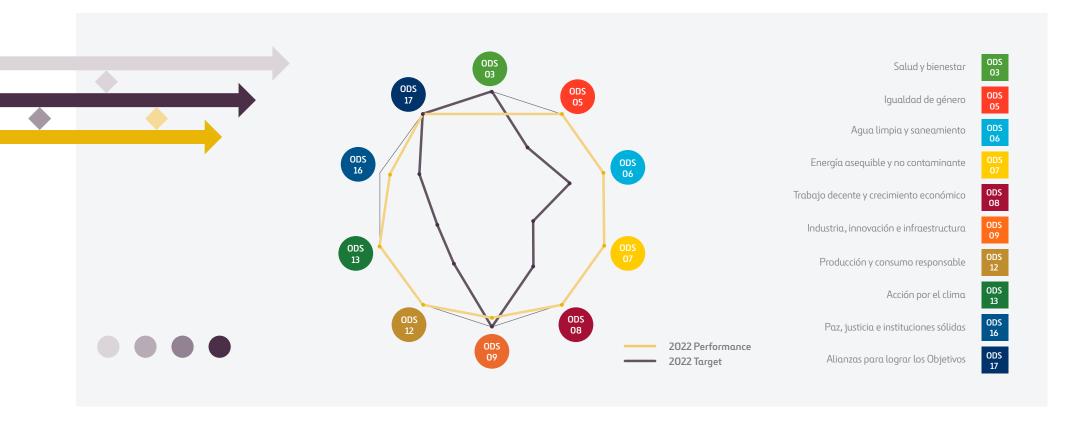
22

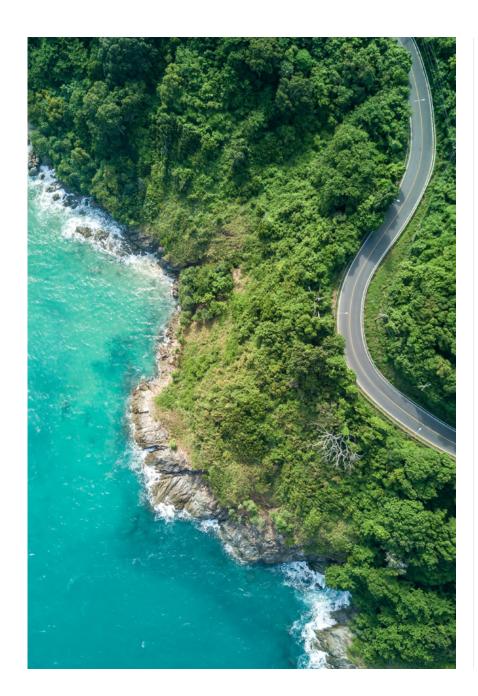
## Alineamiento de la Estrategia con los ODS

El Comité de Sostenibilidad ha impulsado el Plan **Sustainability Strategy 2030**, elaborado teniendo en cuenta las principales macrotendencias globales, el entorno regulatorio y normativo (Agenda 2030 de Naciones Unidas, Cambio Climático y el European Green Deal), los principales marcos en materia económico-financiera (*Task Force on Climate-Related Disclosures* –TCFD–, *Taxonomy* y el Plan europeo *Next* 

Generation), los retos de carácter social (nueva agenda urbana, nuevos hábitos de movilidad, etc.), factores tecnológicos (transición energética y digitalización), factores medioambientales (cambio climático, escasez del recurso hídrico, pérdida de la biodiversidad o salud pública), los requerimientos de inversores ESG, los principales marcos de reporting (Global Reporting Initiative, SASB y el TCFD).

Además, Ferrovial ha sido reconocida por AENOR como la primera compañía en certificar su Estrategia de Sostenibilidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.





Cuenta con áreas de actuación y objetivos concretos para cada año de vigencia y para el ámbito ambiental, social y de gobierno (ESG). Además, se encuentran alineados con la estrategia de negocio, el plan Horizon 24, y abarca la cadena de valor de Ferrovial, desde los clientes a los proveedores. Estas áreas de actuación son las siguientes:

- · Contribuir a la Descarbonización.
- · Reducir la huella de carbono.
- Adaptarse a los riesgos del cambio climático.
- Promover negocios que resuelvan retos ambientales globales.
- · Impulsar una cartera Taxonómica.
- Fomentar el desarrollo económico y comprometerse con las comunidades locales.
- Mejorar la calidad de vida de las personas.
- Mejorar la seguridad, la salud y el bienestar.
- · Promover un talento diverso e inclusivo.
- Situar la sostenibilidad en el centro del negocio para crear valor a largo plazo.
- Ser un socio fiable a largo plazo.

Ferrovial ostenta **cargos de decisión en organismos impulsores de la Responsabilidad Corporativa** a nivel nacional e internacional como Fundación SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial, Comisión de RSC de la CEO o Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2022, Ferrovial ha ostentado la presidencia del Grupo Español de Crecimiento Verde, el consejero delegado forma parte del Comité Ejecutivo de Fundación Seres, y también se nombró a una representante de la compañía secretaria general de Forética, cargo que se hará efectivo durante 2023 y 2024.

Asimismo, la compañía colabora con otros **organismos impulsores de la sostenibilidad** en diferentes ámbitos, como Green Building Council (GBCe), Climate-KIC, Corporate Leaders Group, Pacto por la Economía Circular, EU Green Growth Group, Fundación Empresa y Clima, We Mean Business, European Climate Pact O o Women Sustainability Action (WAS).

# Ferrovial integra los ODS en su Plan Horizon 24



## Reconocimientos

Ferrovial es periódicamente evaluada por analistas que tienen en cuenta el desempeño ESG de la compañía, reconocida como empresa líder por su estrategia climática, siendo premiada un año más por *Carbon Disclosure Project* (CDP) e incluida en la categoría *Leadership Climate A list*, en la que lleva presente desde 2010. Además, en 2022 la empresa ha sido reconocida por su gestión del agua en la sección de Water security con un A-.

En 2022, la compañía formó parte de los principales índices de sostenibilidad:

- Dow Jones Sustainability Index (DJSI): Ferrovial es miembro de este índice selectivo desde los últimos 21 años.
- FTSE4Good: la compañía forma parte de este índice en sus últimas 19 ediciones.
- Carbon Disclosure Project (CDP): máxima calificación "A" por su compromiso en la lucha contra el cambio climático y "A-" en CDP Water.
- MSCI: calificación "A".
- Morningstar Sustainalytics: en mayo de 2022, Ferrovial, S.A. recibió una calificación de 26,2 en el ESG Risk Rating, siendo evaluada por Sustainalytics como de riesgo medio de experimentar impactos financieros materiales derivados de factores ESG. Esta calificación sitúa a Ferrovial en el 7% superior de las compañías del sector Construction and Engineering calificadas por Sustainalytics. Además, en 2022 Ferrovial fue reconocida por Sustainalytics como *ESG Industry Top-Rated Company* dentro de su sector.
- Moody's: miembro del selectivo Euronext Vigeo Europe 120.
- STOXX: la compañía forma parte de este índice por octavo año consecutivo.
- ISS ESG: categoría Prime.
- GRESB: 88 puntos, máxima calificación "A".







































# Métricas y objetivos

Emisiones de gases de efecto invernadero 2022 (Scope 1&2&3)\*

En términos absolutos por tipo de fuente





381.341 Scope 1 (tCO<sub>2</sub> e)

225.834 Estacionarias **62.391** Difusas

**92.990** Móviles

**124** Fugitivas

33.045 Scope 2 (tCO<sub>2</sub> e)

3.995.293 Scope 3 (tCO<sub>2</sub> e)

**1.432.600** Otros

**867.951**Compra de bienes y servicios

**1.195.960** Inversiones

**498.782** Uso de producto

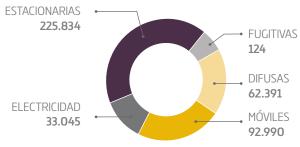
# Emisiones GEI. Scope 1&2



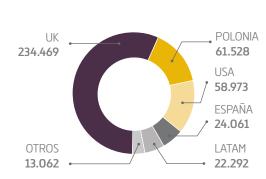
	2009	2020	2021	2022	2022 vs. 2009	2022 vs. 2021
Aeropuertos	8.920	8.920	8.920	8.920		
Dalaman	8.920	8.920	8.920	8.920		
Construcción	251.375	222.182	190.428	167.843		
Budimex	47.665	71.964	70.657	61.528		
Cadagua	63.221	1.355	994	853		
Ferrovial Construcción	74.934	99.044	87.169	73.382		
Webber	65.555	49.819	31.607	32.080		
Corporación	896	516	539	372		
Ferrovial Corporación	896	516	539	372		
Infraestructuras	26.598	4.523	4.098	4.549		
Cintra	26.598	4.523	4.098	4.549		
Energía	45	13	13	14		
Transchile	45	13	13	14		
Servicios	267.290	239.472	225.926	232.688		
Amey	267.290	239.472	225.926	232.688		
En términos absolutos (tCO <sub>2</sub> e)	555.124	475.626	429.923	414.386	-25,35%	-3,61%
En términos de intensidαd (tCO₂ e/ millón €)	162,36	72,01	67,48	42,91	-73,57%	-36,41%

## Distribución de las emisiones (tCO<sub>2</sub>e) de los Scope 1&2

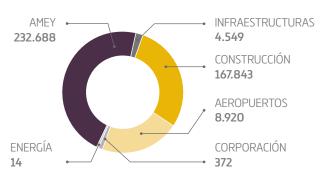




## Región



## Área de negocio





## Emisiones de Scope 1 (tCO<sub>2</sub>e)









		2009	2020	2021	2022	2022 vs. 2009	2022 vs. 2021
	Aeropuertos	1.296	1.296	1.296	1.296		
	Dalaman	1.296	1.296	1.296	1.296		
	Construcción	163.232	192.541	169.735	144.998		
	Budimex	27.744	55.237	55.631	43.712		
	Cadagua	18.669	479	605	440		
	Ferrovial Construcción	61.287	90.193	84.000	70.161		
<sup>2</sup> e)	Webber	55.532	46.632	29.500	30.685		
SCOPE 1 (tCO <sub>2</sub> e)	Corporación	375	151	166	53		
OPE 1	Ferrovial Corporación	375	151	166	53		
SC	Infraestructuras	6.593	2.586	2.353	2.918		
	Cintra	6.593	2.586	2.353	2.918		
	Energía	41	13	13	14		
	Transchile	41	13	13	14		
	Servicios	252.999	239.387	225.824	232.062		
	Amey	252.999	239.387	225.824	232.062		
	Total	424.536	435.975	399.387	381.341	-10,17%	-4,52%

## Emisiones de Scope 2 (tCO<sub>2</sub>e)









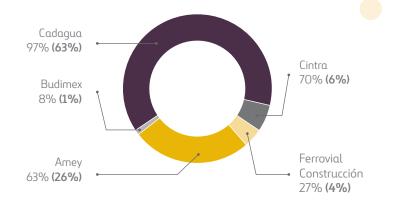
		2009	2020	2021	2022	2022 vs. 2009	2022 vs. 2021
	Aeropuertos	7.624	7.624	7.624	7.624		
	Dalaman	7.624	7.624	7.624	7.624		
	Construcción	88.143	29.641	20.692	22.845		
	Budimex	19.921	16.726	15.026	17.816		
	Cadagua	44.552	876	390	413		
	Ferrovial Construcción	13.647	8.851	3.169	3.221		
(e) (e)	Webber	10.023	3.187	2.107	1.395		
SCOPE 2 (tCO <sub>2</sub> e)	Corporación	521	365	373	319		
OPE 2	Ferrovial Corporación	521	365	373	319		
SC	Infraestructuras	20.006	1.936	1.745	1.631		
	Cintra	20.006	1.936	1.745	1.631		
	Energía	4	0	0	0		
	Transchile	4	0	0	0		
	Servicios	14.291	85	102	626		
	Amey	14.291	85	102	626		
	Total	130.588	39.651	30.536	33.045	-74,70%	8,21%

	2009	2020	2021	2022	2022 vs. 2009	2022 vs. 2021
Market Based <sup>1</sup>	130.588	39.651	30.536	33.045	-74,7%	8,2%
Location Based <sup>2</sup>	136.854	94.388	79.067	71.411	-47,8%	-9,7%



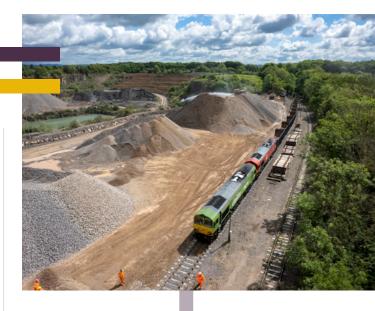
- 1. Market based es el método utilizado para calcular las emisiones del Scope 2. Tiene en cuenta el mix eléctrico residual para la energía eléctrica no renovable en aquellos países donde está disponible y el factor de conversión de la electricidad procedente de fuentes renovables con certificado de origen es cero.
- 2. Local based es el método utilizado para calcular las emisiones del Scope 2 teniendo en cuenta el mix eléctrico nacional y la cantidad total de energía consumida.

## Distribución de energía renovable por empresa\*



<sup>\*</sup> El primer porcentaje de cada valor indica el porcentaje de consumo de electricidad renovable por cada empresa respecto al total de electricidad renovable usada por el Grupo. Los porcentajes entre paréntesis indican el consumo de electricidad renovable respecto de la electricidad total consumida por la propia empresa.





Se muestra un claro descenso del uso de combustibles fósiles



## Consumos energéticos (Mwh)

		2009	2020	2021	2022
	Aeropuertos	18.415	18.415	18.415	18.423
edente les	Construcción	211.603	55.862	32.876	34.066
Consumo electricidad procedente de fuentes no renovables	Corporación	1.489	1.066	1.090	1.078
tricido es no re	Energía	8	0	0	0
no elec fuente	Infraestructuras	63.909	5.250	4.555	4.097
Consur	Amey	30.647	366	480	3.239
	TOTAL	326.071	80.959	57.416	60.903
	Aeropuertos	0	0	0	0
edente	Construcción	167	131.712	98.363	93.119
ad proc	Corporación	0	0	0	0
ctricido tes ren	Energía	0	0	0	0
Consumo electricidad procedente de fuentes renovables	Infraestructuras	665	8.541	8.330	8.611
Consur	Amey	7.159	27.637	55.371	35.444
	TOTAL	7.990	167.890	162.064	137.175



# Evolución de emisiones

El objetivo de Ferrovial avalado por SBTi establece reducir sus emisiones de Scope 1&2 en un 35,3% en términos absolutos (tCO₂e) y un 42,9 % en intensidad (tCO₂e/millón €), al 2030 respecto al 2009, que es el año base.

En 2022, se han reducido las emisiones de Scope 1&2 un 25,35%, en términos absolutos, y un 73,57%, en intensidad, frente al año base. Las reducciones alcanzadas han sido muy superiores a los objetivos establecidos en el año, superando el objetivo anual establecido del 21,85 % en absolutas.



# Energía eléctrica de origen renovable

La compañía promueve la compra de energía eléctrica con garantía de origen y avanza progresivamente hacia el objetivo 100% en 2025 establecido en el Plan Horizon 24.

En 2022, el 70% de la energía eléctrica consumida fue producida a partir de fuentes renovables.



#### **Servicios**

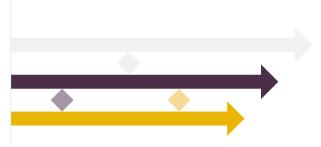
Debido a la salida del perímetro de la compañía de Ferrovial Servicios a finales de 2021, los datos de emisiones asociados a la actividad de este negocio han sido excluidos en el histórico publicado, quedando únicamente Amey (UK) dentro del perímetro.



### **Aeropuertos**

Durante el ejercicio 2022, Ferrovial ha diversificado su cartera de aeropuertos y ha continuado explorando oportunidades de crecimiento. En el segundo semestre del año, ha adquirido una participación del 60% en la empresa que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman en Turquía.

El aeropuerto YDA de Dalaman superó el Nivel 1 del programa de Acreditación del Carbono en Aeropuertos (ACA), el único programa mundial de certificación de la gestión del carbono para aeropuertos aprobado institucionalmente, y obtuvo directamente el Certificado de Emisiones de Carbono de Nivel 2.



#### Construcción

35

En esta área, hay un desacoplamiento claro entre crecimiento y emisiones. Se ha disminuido las emisiones, respecto al año anterior, en un 11,86 % aun facturando un 8% más. La implantación de medidas de eficiencia energética contempladas en el plan de descarbonización de la compañía ayuda a reducir sus emisiones de Scope 1, destacando también el descenso del consumo de carbón en las plantas de asfalto en Polonia, relacionado con una disminución de su demanda.

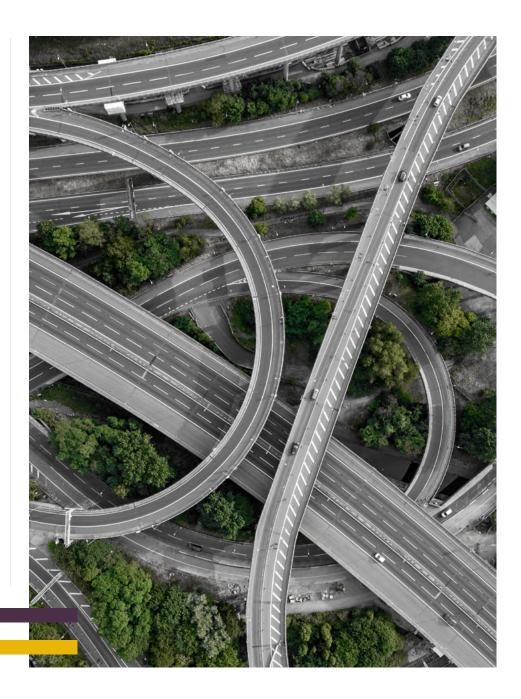
En el sector de la construcción, la demanda energética está fuertemente ligada al tipo de obra y a la ejecución de los trabajos con medios propios o subcontratados. Se está haciendo una apuesta fuerte por la implementación de medidas de eficiencia energética.



## **Autopistas**

El consumo de electricidad destinado a la iluminación es la principal fuente de consumo energético asociado a esta actividad. En respuesta a esta situación, la principal apuesta es el consumo de electricidad de fuentes renovables. Durante el último ejercicio, más del 65% de la electricidad consumida en concesiones operadas por Ferrovial procedía de fuentes renovables, destacando el 100% del consumo de las autopistas de Dallas.

Además, la compañía trabaja en la implementación de medidas de eficiencia energética que permitan reducir los consumos de combustibles fósiles.



# Emisiones GEI. Scope 3



## En términos absolutos\* (tCO<sub>2</sub>e)

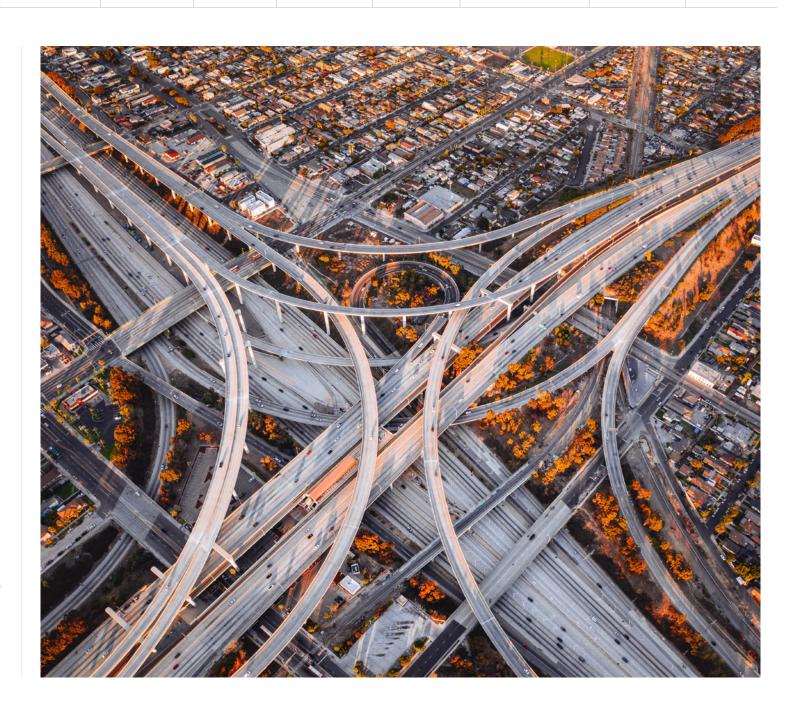
\*Los consumos y emisiones recogidos en esta categoría asociados a los aeropuertos se basan en información verificada externamente por los mismos. En el caso de aeropuertos la última información disponible corresponde al ejercicio 2021.

<sup>\*\*</sup>Categorías fuera del perímetro de SBTi.

		2012	2020	2021	2022	2022 vs. 2012	2022 vs. 2021
	Purchased goods and services**	1.756.724	1.021.375	1.144.190	867.951	-50,59%	-24,14%
	Capital Goods**	569.407	411.535	191.884	761.835	33,79%	297,03%
	Fuel and energy related activities	124.282	76.367	65.458	69.525	-44,06%	6,21%
	Upstream transportation and distribution	560.420	476.642	552.731	454.426	-18,91%	-17,79%
	Waste generated in operations	191.948	127.603	94.059	122.540	-36,16%	30,28%
	Business travel	5.065	1.159	1.964	3.805	-24,87%	93,78%
<b>e</b> )	Employee commuting	792	1.645	1.673	1.245	57,20%	-25,60%
SCOPE 3 (tCO <sub>2</sub> e)	Upstream leased	1.405	0	0	0	-100,00%	
OPE	Downstream transportation and distribution	0	0	0	0		
SC	Processing of sold products	0	0	0	0		
	Use of sold product	686.941	392.929	473.640	498.782	-27,39%	5,31%
	End of life treatment of sold products	57.368	23.152	59.894	19.224	-66,49%	-67,90%
	Downstream leased assets	0	0	0	0		
	Franchises	0	0	0	0		
	Investments	2.113.068	1.180.634	1.186.539	1.195.960	-43,40%	0,79%
	Total	6.067.420	3.713.041	3.772.032	3.995.293	-34,14%	5,93%

# Evolución de emisiones

El objetivo de la compañía avalado por SBTi contempla reducir sus emisiones de Scope 3 en un 20% en términos absolutos (tCO2e) al 2030, excluyendo "Capital goods" and "Purchased goods and services", respecto al 2012. Siguiendo este criterio se han alcanzado reducciones del 36,77% y, en el caso de considerar todas las categorías, del 34,15% respecto al año base.



En 2022, Ferrovial cierra la compra de una participación de un 24,86% de la compañía india IRB Infrastructure Developers, cuyas emisiones se incluyen (desde el año base) en la categoría *Investments*, donde se integran las inversiones en aeropuertos y autopistas sobre las que no se tiene el control operacional.

En el último ejercicio, se ha visto una ligera recuperación de los tráficos post pandemia y, por tanto, un aumento de las emisiones asociadas en las categorías de Investments y Use of sold products.

Desde el año base, los principales materiales considerados en la categoría *Purchased* goods & services son materiales de construcción. La evolución de emisiones asociadas a estas compras se han ido reduciendo a los largo de estos años y, por tanto, aquellas asociadas al transporte (Upstream transportation and distribution) y uso final (End of life treatment of sold products) también.

Se ha producido, por otro lado, la disminución de un 36,16 % de las emisiones asociadas a la categoría Waste generated in opera*tions* con respecto al año base. Se trabaja en la incorporación de los principios de economía circular a través de la reducción del uso de recursos naturales no renovables, la reutilización de residuos como materias primas, el reciclaje y la incorporación de criterios de

ecodiseño. La actividad de Construcción ha establecido un objetivo anual de reutilización de tierras del 80%, así como un 70% en residuos de construcción y demolición (RCDs).

Finalmente, la implementación de medidas de eficiencia energética y el aumento del consumo de electricidad procedente de fuentes renovables ha favorecido reducir las emisiones de la categoría *Fuel and energy related activities* con respecto al año base.

Ferrovial mantiene un sólido compromiso con la reducción de emisiones de Scope 3



## Emisiones "Biogenic CO<sub>2</sub>" • • • •



(tCO<sub>2</sub>e)

39

	2009	2020	2021	2022	2021vs2009	2021 vs. 2020
Construcción	768	128.792	62.404	60.240	7742%	-3%
Servicios	704.104	899.476	611.752	822.703	17%	34%
TOTAL	704.872	1.028.268	674.156	882.943	25,26%	30,97%











### Emisiones evitadas

(tCO<sub>2</sub>e)

Las principales bolsas de reducción de emisiones están asociadas a:

#### Compra de electricidad de origen renovable

El 70% de la electricidad total consumida procedió de fuentes renovables, siendo un 87% comprada y un 13% de autoconsumo.

### Emisiones evitadas en la actividad de triaje en vertederos

Respecto a la gestión de los residuos a través de la actividad de triaje, se prioriza la valorización frente a la eliminación, con el objeto de reducir el volumen de rechazo que se deposita en vertedero y que, por tanto, genera emisiones de GEI. Cuando los residuos finales son depositados en el vertedero, se producen emisiones de biogás por descomposición de éstos. Este biogás se capta mediante redes colectoras para evitar la emisión directa de metano (CH<sub>4</sub>) a la atmósfera y facilitar su aprovechamiento a través de la producción de energía. La tendencia de la compañía es llevar a cabo una constante inversión en tecnología, tanto en la actividad de triaje como en la captación de biogás, con lo que se ha permitido reducir en los últimos años las emisiones de GEI.

	2009	2020	2021	2022
Compra de electricidad renovable	4.813	29.814	38.010	36.952
Por la captación de biogás en plantas de tratamiento de agua	0	406.842	553.059	529.337
Por generación de energía en plantas de tratamiento de agua	18.603	45.533	52.435	29.326
Por la actividad de triaje	-	184.390	168.505	169.067
TOTAL	23.416	666.579	812.010	764.682

## Emisiones evitadas por generación de energía en plantas de tratamiento de aqua

En los procesos de secado térmico de fangos de las estaciones depuradoras de aguas residuales gestionadas por Cadagua, se han implantado plantas de cogeneración que producen energía térmica para el secado de fangos y que, además, produce energía eléctrica. Por su parte, en las plantas de depuración se capta el biogás generado y se aprovecha para generar electricidad.



## Emisiones evitadas por generación de energía en las plantas de tratamiento de agua

El biogás captado en las EDAR (Estación de Depuración de Aguas Residuales) se destina a generar electricidad con la combustión de este biogás. Esto, junto con el proceso de cogeneración en los secados térmicos, han generado 142.043 MWh.







#### Ferrovial Corporación S.A.

Informe de Aseguramiento Limitado Independiente del Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) 31 de diciembre de 2022



### Informe de Aseguramiento Limitado Independiente del Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

A la Dirección de Ferrovial Corporación S.A.:

#### Alcance del trabajo

Hemos llevado a cabo un encargo de aseguramiento limitado del Inventario GEI de Ferrovial Corporación, S.A. y sus filiales dependientes Budimex, Cadagua, Ferrovial Construcción, Webber, Cintra, Amey, Dalaman y Transchile (en adelante "Ferrovial") correspondiente al ejercicio financiero anual terminado el 31 de diciembre de 2022, que se incluye adjunto a este informe. Este encargo ha sido realizado por un equipo de auditoria experto en materia de sostenibilidad y cambio climático.

#### Responsabilidad de la Dirección de Ferrovial

La Dirección de Ferrovial es responsable de la preparación del Inventario GEI 2022, de acuerdo con su procedimiento interno, "Cálculo y reporte de la Huella de Carbono" de Ferrovial, descrito en el informe "Estrategia Climática Ferrovial 2022", (disponible en https://www.ferrovial.com/es-es/sostenibilidad/medio-ambiente/huella-carbono/). Esta responsabilidad incluye el diseño, la implantación y el mantenimiento de los sistemas de control interno relevantes para permitir que el Inventario GEI esté libre de incorrecciones materiales, debido a fraude o a error.

La cuantificación de las emisiones de GEI está sujeta a incertidumbres inherentes debido al conocimiento científico incompleto necesario para determinar los factores de emisión y los valores necesarios para combinar las emisiones de diferentes gases.

#### Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión de aseguramiento limitado sobre el Inventario de GEI de Ferrovial, basado en los procedimientos que hemos realizado y en las evidencias que hemos obtenido. Hemos realizado nuestro encargo de aseguramiento limitado de acuerdo con la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3410, (NIEA 3410), "Encargos de Aseguramiento sobre Gases de Efecto Invernadero", emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoria y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC). Esta norma requiere que planifiquemos y ejecutemos nuestro encargo con el fin de obtener una seguridad limitada de que el Inventario GEI 2022 de Ferrovial está libre de incorrecciones

Un encargo de aseguramiento limitado realizado de conformidad con la NIEA 3410 supone evaluar la idoneidad del criterio utilizado por Ferrovial en la preparación del Inventario de GEI, evaluar el riesgo de incorrecciones materiales en el Inventario de GEI debido a fraude o error, responder a los riesgos identificados según sea necesario, y evaluar la presentación general del Inventario de GEI. El alcance de un encargo de aseguramiento limitado es sustancialmente inferior al de un encargo de aseguramiento razonable, tanto en los procedimientos de evaluación de riesgos, incluyendo el entendimiento del control interno, como en los procedimientos realizados en resnuesta a los riesgos evaluarlos.

Los procedimientos que realizamos se basan en nuestro juicio profesional e incluyeron consultas, observación de procesos, inspección de documentación, procedimientos analíticos, evaluación de la idoneidad de los métodos de cuantificación y de las políticas de difusión de información, así como su conciliación con los datos subvacentes

 $Pricewaterhouse Coopers~Auditores, S.L.,~Torre~PwC,~P^o~de~la~Castellana~259~B,~28046~Madrid,~Espa\~na~Tel.:~+34~915~684~400~/~+34~902~021~111,~Fax:~+34~915~685~400,~www.pwc.es$ 



Atendiendo a las circunstancias del encargo, en la realización de los procedimientos antes mencionados hemos:

- A través de consultas y reuniones con el personal de las diversas áreas de Ferrovial involucradas en la
  elaboración del Inventario GEI, obtenido un entendimiento del ambiente de control de Ferrovial y de los
  sistemas de información relevantes para la cuantificación de las emisiones y presentación de informes,
  pero no hemos evaluado el diseño de determinadas actividades de control, ni hemos obtenido evidencias
  acerca de su aplicación, ni tampoco hemos probado su efectividad operativa.
- Evaluado si los métodos de Ferrovial para desarrollar estimaciones son apropiados y han sido aplicados en forma consistente. Sin embargo, nuestros procedimientos no han incluido pruebas sobre los datos en los que se han basado las estimaciones ni hemos calculado nuestras propias estimaciones para compararlas con las de Ferrovial.
- Comprobado, mediante pruebas analíticas y sustantivas en base a la selección de una muestra, la
  información cuantitativa (datos de actividad, cálculos e información generada) para la determinación del
  Inventario GEI 2022 de Ferrovial, y su adecuada compilación de acuerdo con el procedimiento interno
  aplicado.

Los procedimientos realizados en un encargo de aseguramiento limitado varían en naturaleza y plazos, y son menos extensos que para un encargo de aseguramiento razonable. Por consiguiente, el nivel de garantía obtenido en un encargo de aseguramiento limitado es sustancialmente inferior a la garantía que se habría obtenido si hubiéramos realizado un aseguramiento razonable.

#### Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluidas las Normas Internacionales de Independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código del IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y difigencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesionale.

Nuestra firma aplica la Norma International de Gestión de la Calidad (NIGC) 1 que requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de la calidad que incluye políticas o procedimientos relativos al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

#### Conclusión de Aseguramiento Limitado

Como resultado de los procedimientos que hemos realizado y de las evidencias que hemos obtenido, no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que el Inventario GEI de Ferrovial correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022, no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con el procedimiento interno aplicado, "Cálculo y reporte de la Huella de Carbono" de Ferrovial, descrito en el informe "Estrategia Climática Ferrovial 2022".

#### Uso y distribución

Nuestro informe se emite únicamente a la Dirección de Ferrovial, de acuerdo con los términos de nuestra carta de encargo. No asumimos ninguna responsabilidad frente a terceros distintos de la Dirección de Ferrovial.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

The

Pablo Bascones Ilundain

13 de marzo de 2023



#### Anexo

### INVENTARIO DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI) CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

### De Ferrovial Corporación S.A. y sus filiales dependientes Budimex, Cadagua, Ferrovial Construcción, Webber, Cintra, Amey, Dalaman y Transchile

Inve	ntario GEI 2022	tCO2-eq
Alcance 1		
•	Construcción	144.998
•	Corporación	53
•	Infraestructuras	2.918
•	Servicios	232.062
•	Aeropuertos	1.296
•	Energía	14
Alcance 2		33.045
•	Construcción	22.845
•	Corporación	319
•	Infraestructuras	1.631
•	Servicios	626
•	Aeropuertos	7.624
•	Energía	-
Alcance 3		3.995.293
1.	Compra de bienes y servicios	867.951
2.	Bienes de capital	761.835
3.	Actividades relacionadas con los combustibles y energía no incluidas en los Alcances 1 y 2	69.525
4.	Transporte y distribución de bienes aguas arriba	454.426
5.	Generación de residuos	122.540
6.	Viajes de negocio	3.805
7.	Desplazamientos al trabajo	1.245
8.	Activos arrendados aguas arriba	0
9.	Transporte y distribución de bienes aguas abajo <sup>1</sup>	N/A
10.	Procesamiento de productos <sup>1</sup>	N/A
11.	Uso de productos	498.782
12.	Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos	19.224
13.	Activos arrendados aguas abajo <sup>1</sup>	N/A
14.	Franquicias <sup>1</sup>	N/A
15.	Inversiones <sup>2</sup>	1.195.960 882.943
Biogenic CO2		

- 1 Se considera que estas categorías propuestas por el GHG Protocol en su estándar "Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard", no aplican a la actividad de Ferrovial.
- 2 De las inversiones en participadas, se cuenta con las emisiones derivadas de las inversiones de Cintra en autopistas sin control operacional, que suponen 985.016 ton CO2eq. Adicionalmente se contabilizan las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos, de los cuales, a fecha de la publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes a 2022 por lo que se han considerado las emisiones de 2021, siendo éstas un total de 210.944 ton CO2eq.

### ferrovial

El Inventario GEI 2022 de Ferrovial ha sido calculado a partir de los siguientes consumos energéticos:

Consumos energéticos en términos absolutos 2022	G.
Combustibles utilizados en fuentes estacionarias y móviles	2.510.344
Diésel	1.507.083
Fuel	50.848
Gasolina	625.842
• GN	46.923
Carbón	272.166
Queroseno	1.294
Propano	2.921
Etanol	118
• LPG	3.149
Consumo de electricidad no renovable	219.250
Servicios	11.661
Construcción	122.636
Infraestructuras	14.749
Corporación	3.879
Aeropuertos	66.325
Energía	C
Consumo de electricidad renovable	493.828
Servicios	127.600
Construcción	335.227
Infraestructuras	31.001
Corporación	(
Aeropuertos	0
Energía	0

#### Criterio de cuantificación

El Inventario GEI 2022 de Ferrovial se ha preparado de acuerdo con el procedimiento "Cálculo y reporte de la Huella de Carbono" descrito en el informe "Estrategia Climática Ferrovial 2022".

El informe se encuentra disponible en la página web de la organización a través del siguiente enlace:

https://www.ferrovial.com/es-es/sostenibilidad/medio-ambiente/huella-carbono/



## Conclusiones





La Estrategia Climática está **integrada** en

02

reducción de las emisiones del Scope 1&2&3

03

alcanzar el 100% de la electricidad renovable en 2025. 04

alcanzar la **neutralidad** a

05

Cumplimiento de la hoja de ruta establecida en el

06

100 % de las emisiones verificadas NIEA 3410.

del **Task Force on** Climate Financial **Disclosure** en

08

Riesgos y Oportunidades Cambio Climático

Descarbonizando **la economía** con



# Metodología

Ferrovial mide desde 2009 el 100% de las emisiones de gases de efecto invernadero originadas por sus actividades en todo el mundo. La metodología de cálculo está basada principalmente en el *GHG Protocol* (WRI&WBCSD) por ser la más aceptada internacionalmente, manteniendo además la conformidad con la ISO14064-1. Sin embargo, se han utilizado otras metodologías para tener en cuenta aspectos específicos del negocio como, por ejemplo, la metodología DEFRA y DECC para las operaciones en Reino Unido, y la metodología EPER para la estimación de las emisiones difusas de vertederos.





Para el cálculo se considera el control operacional como límite organizacional. Bajo este enfoque una empresa contabiliza las emisiones de aquellas fuentes sobre las que tiene autoridad plena para introducir e implementar sus políticas operativas, con independencia de su participación accionarial en la sociedad.

Las emisiones de GEI que se generan en las actividades de Ferrovial se clasifican en:

#### Emisiones directas (Scope 1)

Aquellas procedentes de fuentes que son propiedad o están controladas por la empresa. Principalmente proceden de:

 Combustión de combustibles en equipos estacionarios (calderas, hornos, turbinas...) para producir electricidad, calor o vapor. Combustión de combustibles en vehículos que son propiedad o están controlados por la empresa.

- Emisiones difusas. Aquellas no asociadas a un foco emisor determinado, tales como las emisiones de biogás procedentes de vertedero.
- Emisiones canalizadas. Emisiones de gases de efecto invernadero generadas através de un foco, excluidas las que proceden de combustión de combustibles.
- Emisiones fugitivas. Refrigerantes.

#### Emisiones indirectas (Scope 2)

Generadas a consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan. Se ha seguido la "GHG Protocol Scope 2 Guidance" publicada en enero del 2015 y el método de "Market based" en lugar de "Local based". "Market based" considera el mix energético del proveedor y "Local Based" tiene en cuenta el mix energético del país.



#### Emisiones indirectas (Scope 3)

Ferrovial calcula la totalidad de las emisiones del *Scope* 3 siguiendo las pautas recogidas en el *Corporate Value Chain* (*Scope 3*) *Accounting and Reporting Standard* publicado por *GHG Protocol Initiative*, el WRI y el WBCSD. Ferrovial calcula 11 de las 15 categorías recogidas en el documento *Corporate Value Chain* (*Scope 3*) *Accounting and Reporting Standard*. Las categorías que no son de aplicación son:

- Downstream transportation and distribution. Ferrovial no vende productos que sean transportados o almacenados.
- Processing of sold products. Ferrovial no tiene productos que vayan a ser transformados o incluidos en otro proceso para la obtención de otro producto.
- *Downstream leased assets.* Ferrovial no dispone de activos que alquile a otras empresas.
- Franchises. Ferrovial no actúa como franquiciador.

A continuación, se detalla el **método de cálculo** de las categorías que son de aplicación:

#### Investments

Contabiliza las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos y autopistas sobre las que no se tiene el control operacional. Considerando la participación que se tiene en la mismos para las siguientes fuentes:

- *Scope* 1&2.
- Las partidas del Scope 3 más significativas, siendo estas:
   Air traffic movements, Employee Commuting y Passenger transport en el caso de los aeropuertos y las emisiones producidas por el uso de la autopista por los vehículos.

Todos los aeropuertos llevan a cabo una verificación externa independiente de sus emisiones. Una vez verificados los datos (consumos y emisiones), estos son proporcionados a Ferrovial para ser incorporados en su inventario.

#### Purchased goods and services

En este apartado se incluyen las emisiones relacionadas con los materiales comprados por Ferrovial para su uso en productos o servicios que la empresa ofrece. Incluye las emisiones procedentes de las distintas fases del ciclo de vida: extracción, procesamiento previo y fabricación. Excluye la fase de uso y transporte. En esta categoría se han considerado los materiales más relevantes desde el punto de vista medioambiental y de volumen de compra como la madera, agua, hormigón, asfalto, acero y aglomerado asfáltico.

La metodología consiste en aplicar un factor de conversión específico de Defra a la cantidad comprada de estos materiales.

#### Use of sold products

Ferrovial calcula las emisiones procedentes del uso de las infraestructuras de transporte por los usuarios gestionadas por Cintra.

La metodología utilizada depende de la ubicación de las autopistas:

- En cuanto a las autopistas europeas, la herramienta de cálculo necesita los siguientes datos de entrada: Longitud, IMD, % de vehículos ligeros y pesados y la velocidad máxima por la que se permite circular en la autopista.
- En cuanto a las autopistas americanas, la herramienta de cálculo necesita los siguientes datos de entrada: Longitud, IMD, % de vehículos ligeros y pesados y la velocidad máxima por la que se permite circular en la autopista, el estado, el condado y el tipo de autopista.

#### Capital goods

Esta categoría incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la compañía en el año.

La metodología consiste en aplicar un factor de conversión específico de Defra a la cantidad invertida en equipos, maquinaria, proyectos de construcción y equipos y mobiliario de oficina.

#### Upstream transportation and distribution

Incluye las emisiones procedentes del transporte y la distribución de los productos reportados en la categoría de *Purchased good and services*. Para el cálculo se utiliza la hoja del *GHG Protocol*.

La información requerida para calcular esta categoría es:

- 50
- Cantidad de los productos y materiales más relevantes desde el punto de vista medioambiental.
- Origen de los materiales y cantidad comprada en cada país.
- Tipo de transporte utilizado.
- · Distancia.

#### Waste generated in operations

Las emisiones en este apartado están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa que han sido reportados en el ejercicio. A cada una de las cantidades de estos residuos se les aplica un factor de conversión de Defra. En esta sección se incluyen:

- Residuos de Construcción y Demolición.
- Residuos no Peligrosos: Asimilables a urbanos, madera, residuos vegetales.
- · Residuos Peligrosos.
- · Tierras de excavación llevadas a vertederos.

## Fuel and energy related activities (not included in Scope 1 or 2)

Dentro de este apartado se considera la energía que es necesaria para producir los combustibles y la electricidad que la empresa consume, así como las pérdidas de la electricidad en el transporte y distribución.

Para calcular las emisiones correspondientes a los combustibles (gasolina, gasóleo, gas natural, propano, LPG...) y electricidad comprados se aplican unos factores de conversión, según la fuente "Well-to-tank" de Defra. En cuanto a la pérdida de la electricidad por el transporte el factor de conversión aplicado es específico para cada país y proviene de la Agencia Internacional de la Energía.

#### End of life treatment of sold products

Esta categoría incluye las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de reporte.

Ferrovial ofrece servicios y productos. Los servicios al ser mano de obra no generan emisiones asociadas a esta categoría. En cuanto a los productos vendidos, estos se corresponden con la construcción de infraestructuras. En este caso los materiales más relevantes, desde el punto de vista medioambiental y por volumen, que son incluidos en la construcción de infraestructuras son la madera, el papel, la barrera, el asfalto y el hormigón. Por ello, al final de la vida útil de las infraestructuras los residuos que hay que gestionar se corresponden con los mismos.

A estos productos se les aplica un factor de conversión de Defra para obtener las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de las infraestructuras.

#### Business travel

Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa, ya sea en tren, avión, taxis o vehículos utilizados alquilados para realizar viajes.

Para esta categoría, se utilizan datos proporcionados por la agencia de viajes o bien de contabilidad tales como tipo de viajes, recorridos o gastos. A estos datos se les aplican unos factores de conversión para obtener las emisiones relacionadas con cada tipo de desplazamiento. La fuente de los mismos varía según el país.

#### Upstream leased assets

Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de sus clientes en los que Amey lleva el mantenimiento y limpieza.

A estos consumos energéticos se les aplica un factor de conversión de Defra para obtener las emisiones relacionadas.

#### Employee commuting

Esta categoría incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus

puestos de trabajo. Ferrovial dentro de este apartado calcula las emisiones de los empleados de construcción, servicios, infraestructuras y Grupo Ferrovial que trabajan en oficinas centrales.

La información requerida es:

- Número de trabajadores.
- Distancia desde los domicilios de los empleados a la oficina.
- Tipo de transporte utilizado en caso de no llegar andando a las oficinas: coche, moto, metro, bus o tren.

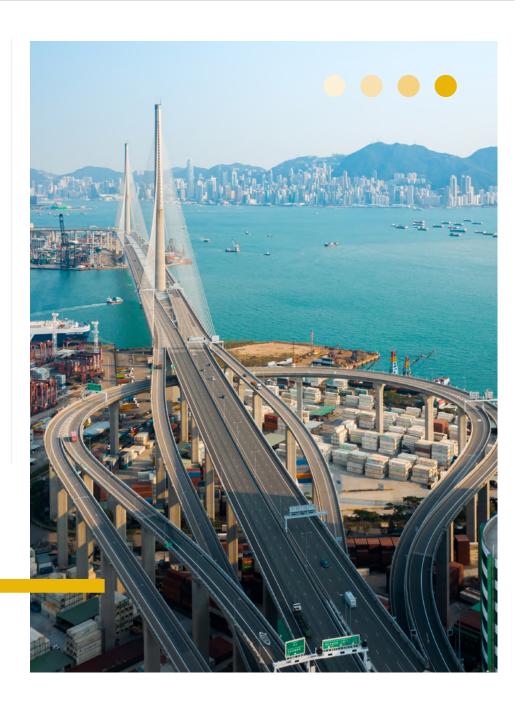
Para obtener la información del tipo de transporte utilizado y distancias, se realizaron encuestas. A estos datos se les aplican unos factores de conversión, utilizando la hoja del *GHG Protocol*, para obtener las emisiones relacionadas con cada tipo de desplazamiento.

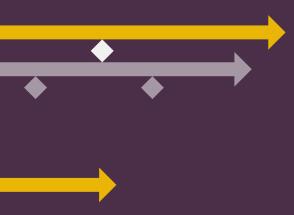
Emisiones "Biogenic CO<sub>2</sub>". De acuerdo con el IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) y el estándar "Protocol for the quantification of greenhouse gas emissions from waste management activities", el CO<sub>2</sub> procedente de la combustión del biogás captado y canalizado que es quemado en antorcha, en procesos de cogeneración o en calderas debe

ser reportado como cero. Esto se debe a que este gas procede de la descomposición de productos que contienen materia orgánica de origen animal o vegetal que fue anteriormente capturado por los organismos vivos y, por tanto, pertenece a un ciclo neutro de carbono. Dentro de estas emisiones también se incluye la incineración de materia orgánica en las plantas de incineración.

Ferrovial en su procedimiento de "Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono" recoge que su año base es 2009 y que procederá al recálculo de su inventario siempre que haya un cambio estructural o nuevas actividades relevantes para la compañía, un cambio en la metodología de cálculo (factores de emisión, enfoque...) o cambios en los consumos anuales, con el objetivo de asegurar la comparabilidad de la información entre los diferentes años.









ferrovial

