

ESTRATEGIA
CLIMÁTICA



2023

ferrovia

Dirección de
Sostenibilidad



Índice



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

Este informe incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, objetivos, métricas y evolución relacionados con cambio climático, siguiendo así las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) y Climate Disclosure Standards Board (CDSB).

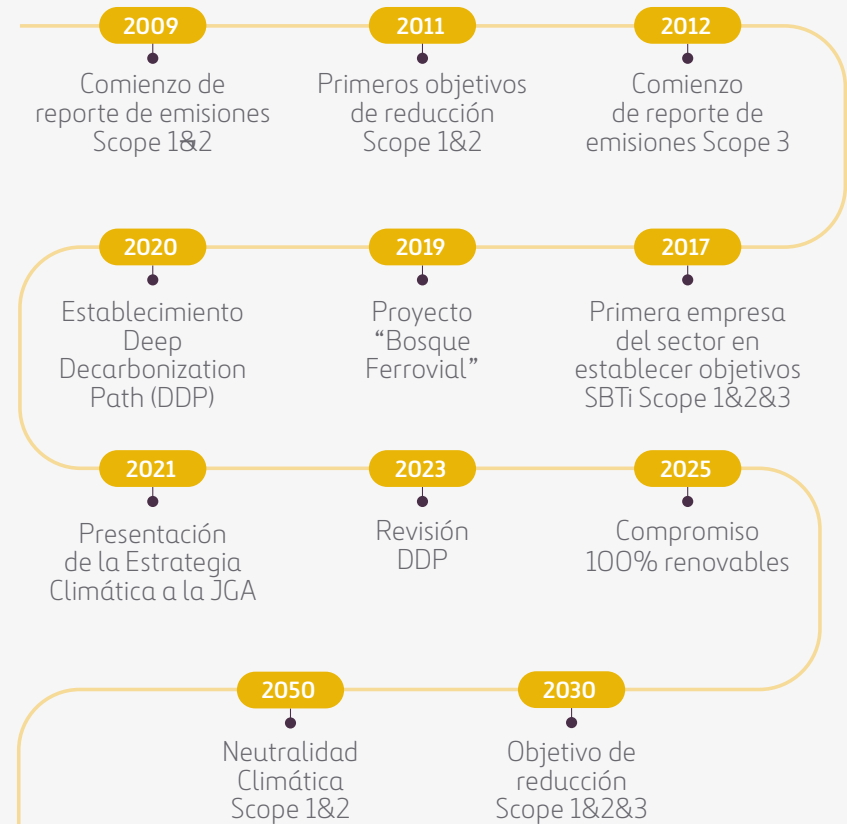
Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) reportadas en este informe han sido verificadas bajo aseguramiento limitado por PwC, conforme a la norma NIEA 3410 del “Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements”. En esta revisión también se ha comprobado que el procedimiento interno “Cálculo 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.

RESUMEN EJECUTIVO	03
ESTRATEGIA	05
Estrategia climática	06
Gobernanza	07
Hitos, objetivos y plan de descarbonización	08
Herramientas	10
Riesgos y oportunidades climáticas TFCD	11
EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES	13
Huella de carbono 2023	13
Métricas	13
Distribución de emisiones	13
Emisiones evitadas	14
Cumplimiento de objetivos	14
ANEXOS	16
Metodología	16
Tablas de evolución de emisiones	21
Reconocimientos	25
Informe de verificación	26

01

Resumen ejecutivo

NUESTROS HITOS



Ferrovial 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. Desde 2009, se realiza la medición del 100% de las emisiones de gases de efecto invernadero originadas por las actividades de la compañía en todo el mundo. 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 y 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.

En esta línea, a lo largo del presente Informe se da a conocer a los grupos de interés cómo **la compañía avanza en la hoja de ruta climática**, gestionando los riesgos y oportunidades y cumpliendo con sus objetivos aprobados por *Science Based Target Initiative (SBTi)*.

Durante el ejercicio 2023, ha continuado cumpliendo con la hoja de ruta marcada, con una reducción del 45,58% en emisiones del Scope 1 y Scope 2 en términos absolutos y 73,35% en términos de intensidad; en relación a las emisiones del Scope 3, ha conseguido una reducción del 36,64% en términos absolutos.

Desde 2022 (FY 2021), la compañía se ha comprometido con la iniciativa “Say on Climate”, que implica la presentación del Informe Anual de Estrategia Climática de Ferrovial en la Junta General de Accionistas, para su votación con carácter consultivo.

De este modo, se ha convertido en la primera empresa de origen español en asumir este compromiso, y la primera de su sector a escala global.

Ferrovial se enfrenta a **numerosos retos en términos de descarbonización**, entre los que destacan:

FALTA DE DISPONIBILIDAD DE TECNOLOGÍAS PARA LA DESCARBONIZACIÓN. No existen en el mercado tecnologías para la descarbonización de determinados procesos de gran relevancia en la huella de la compañía (principalmente relacionados con emisiones estacionarias, fundamentalmente fuentes fijas y gran maquinaria de obra). Entre otras actuaciones, en 2023 Ferrovial ha puesto en marcha un proyecto piloto para la utilización de combustibles alternativos (HVO), para su uso en maquinaria pesada, tanto móvil como fija, reemplazando los carburantes fósiles. Los HVO son una familia de combustibles fabricados a partir de materias primas de origen renovable.

RELEVANCIA DE LAS EMISIONES ASOCIADAS AL SCOPE 3, que representan más de 85% del total de huella del grupo.

CÁLCULO DETALLADO DEL SCOPE 3, incluyendo todas aquellas fuentes que no están bajo el control de la compañía (por ejemplo, las emisiones por tráfico de activos sobre los que no se tiene control operacional).

No obstante, Ferrovial se ha comprometido con optimizar su influencia para la reducción de esta categoría de emisiones, que

incluyen tanto los activos bajo control de la firma (“Use of sold products”) como aquellos otros donde la compañía tiene control operacional (“Investments”). Entre las medidas que Ferrovial activa para reducir las emisiones del Scope 3, destacan:

- **Desarrollo de infraestructuras de transporte por carretera hipocarbónicas**, como las denominadas “Managed Lanes”, donde la hibridación entre la infraestructura propiamente dicha y la tecnología más avanzada permiten reducir las emisiones del tráfico rodado (en términos vehículo/km recorrido).
- **Progresiva implantación de infraestructuras para el abastecimiento de SAF** (combustibles sostenibles para aviación) en aeropuertos operados por Ferrovial.
- **Mejoras en la eficiencia energética y las energías renovables** en activos sobre los que no se tiene control operacional.
- **Gestión proactiva de la cadena de suministro** para aumentar la proporción de materiales bajos en carbono, a través de un Programa específico de Colaboración con Proveedores.

CAMINO HACIA EL NET-ZERO, siendo más ambiciosos con el compromiso climático. Actualmente, la compañía está trabajando en la revisión del plan de descarbonización para dotarlo de más ambición, tanto en sus objetivos de reducción, como en la estrategia de compensación, con el objeto de actualizar el compromiso de neutralidad hacia un escenario Net-Zero.

02

Estrategia

INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES

Ferrovial ha completado el cuarto año de su plan estratégico Horizon 24, consolidando su estrategia en el desarrollo y explotación de infraestructuras sostenibles con foco en Norteamérica.

Según el estudio Global Infrastructure Outlook, en los países en los que Ferrovial tiene presencia, existe un déficit de infraestructuras que demanda una inversión adicional de 1,5 billones de dólares anuales hasta el año 2040. En Estados Unidos, se estima que la inversión total requerida para infraestructuras alcanzará los 4 billones de dólares hasta 2040, con una parte significativa destinada a carreteras y aeropuertos, que son los sectores clave en los que la compañía desarrolla su actividad.

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.



La compañía continúa trabajando posicionando la sostenibilidad en el centro de su actividad de forma transversal.

Estrategia climática

Ferrovial 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, nuestra 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 nuestros objetivos de reducción avalados por la iniciativa *Science Based Target* (SBTi), la evolución de nuestras emisiones, el cumplimiento con la hoja de ruta establecida, el análisis de riesgos climáticos y el impulso de modelos de negocio sostenibles.



Gobernanza

El **Comité de Sostenibilidad**, presidido por el Director de Sostenibilidad, 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, Responsabilidad Corporativa, Estrategia, Relación con Inversores y Dirección de compras*). Constituyendo el vínculo entre el negocio y la alta dirección, el presidente del comité reporta con



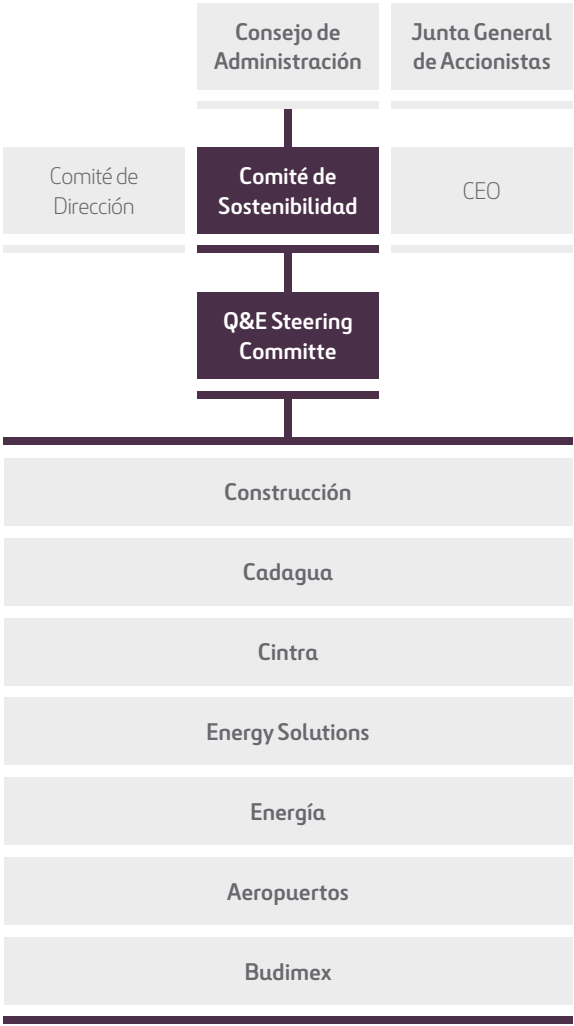
la periodicidad necesaria al Consejo de Administración, al Comité de Dirección y mensualmente al CEO.

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.

Por su parte, el **Q&E Steering Comité**, presidido por el Director de Sostenibilidad (desde donde se lleva también la secretaria 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 y tendencias de mercado, así como recomendaciones de los organismos gubernamentales y otras organizaciones.

El **Q&E Steering Committee** 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.

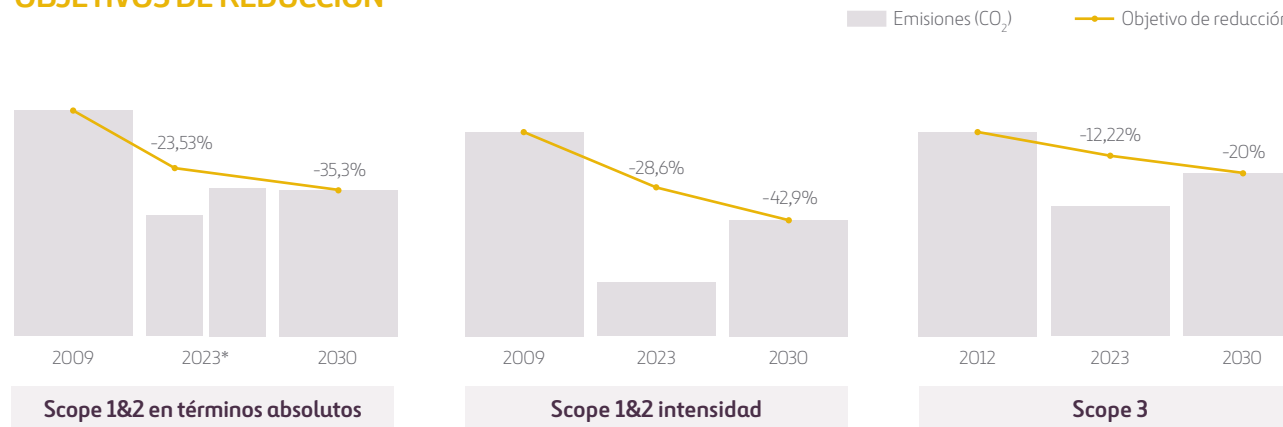
Este informe se somete a la aprobación del Consejo de Administración y la votación consultiva de la Junta General de Accionistas.





Hitos, objetivos y plan de descarbonización

OBJETIVOS DE REDUCCIÓN



OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Hacia la neutralidad climática

Ferrovial ha establecido el objetivo de **alcanzar la neutralidad climática en 2050** para las emisiones directas mediante la reducción de emisiones y la compensación voluntaria de aquellas que no puedan ser reducidas. La compensación se realiza a través de la neutralización y mitigación más allá de la cadena de valor, apostando por soluciones basadas en la naturaleza.

La compañía cuenta con un proyecto piloto denominado **Proyecto Compensa**, de reforestación de zonas incendiadas o agrícolas desarrollado en Madrid. Este proyecto genera un

doble impacto positivo, ambiental y social, puesto que consiste en la restauración de terrenos degradados mediante el empleo de población local. Se ha desarrollado en Torremocha del Jarama, donde se han repoblado 7,7 hectáreas con un total de 4.000 árboles, que absorberán unas 2.000 toneladas de CO₂.

Cabe destacar que el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha concedido a Ferrovial el máximo reconocimiento alcanzado a su labor por **“Calcular”, “Reducir” y “Compensar”** a través del proyecto de reforestación Compensa.

Asimismo disponemos de compensación voluntaria en **proyectos de generación de energía renovable y soluciones basadas en la naturaleza**.

“
Objetivo:
100%
renovable en 2025

Deep Decarbonization Path

Medidas <i>low carbon</i>	Objetivos de reducción de emisiones (vs. 2009)			Compensación de emisiones remanentes	
100% Electricidad procedente de fuentes renovables (2025)	Año	Reducción	Emisiones remanentes (tCO ₂ e)	Reducción	Compensación (tCO ₂ e)
	2025	28,1%	432.669	10%	43.267
33% Reducción emisiones de flota	2030	35,3%	389.341	20%	77.868
	2035	44%	336.988	35%	117.946
20% Eficiencia energética en plantas de asfalto	2040	52%	288.847	50%	144.423
	2045	66%	204.600	75%	153.450
10% Eficiencia energética en maquinaria de obra	2050	80%	120.353	100%	120.353

Herramientas

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 considerar este impacto en nuevas inversiones.

La herramienta tiene en cuenta 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.

Riesgos y oportunidades climáticas TCFD

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.

Realiza periódicamente una valoración y cuantificación de riesgos y oportunidades en todos sus negocios y geografías en diferentes horizontes temporales: corto (2025), medio (2030) y largo plazo (2050), así como diferentes escenarios.

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

HORIZONTE DE TIEMPO

2030 · 2040 · 2050

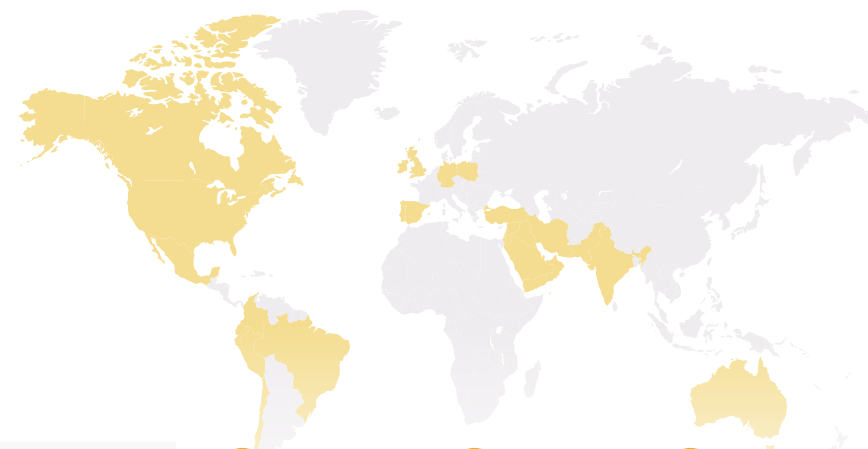
MEDIA PRECIO EMISIONES

2030 60€

2040 114€

2050 173€

GEOGRAFÍAS

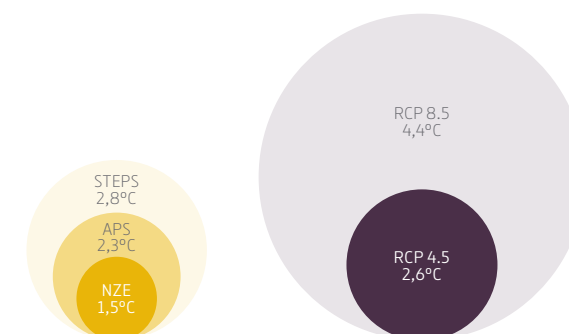


TIPOS DE PROYECTOS



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).

En el análisis de riesgos realizado, la magnitud e impacto de estos difiere según la duración del contrato (dados los horizontes temporales climáticos) y el rol que la empresa ostenta (promotor y/u operador). A continuación, se muestran los riesgos climáticos identificados:



*Riesgos de transición: Fuente de información: Agencia internacional de la energía.

**Riesgos físicos: Fuente de información: IPCC.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES

Riesgos de transición: la transición hacia una economía baja en emisiones de carbono puede originar potenciales 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 implicar riesgos financieros y/o reputacionales de diferentes niveles.

Escenarios de transición climáticos	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
<i>Stated Policies Scenario (STEPS)</i> <i>Announced Pledges Scenario (APS)</i> <i>NetZero by 2050 Scenario (NZE)</i>	- Incremento del coste de la energía, tanto de combustibles fósiles como de electricidad, y de otras materias primas particulares de las actividades. - Cambio de comportamiento de clientes y/o usuarios en el uso del transporte. - Nuevas regulaciones que limiten o modifiquen el uso de ciertas modalidades de transporte. - Mayor obligación de reporte de emisiones y otros aspectos ambientales climáticos. - Falta de disponibilidad de nuevas tecnologías. - Pérdida de competitividad en licitaciones por no cumplir con requisitos ambientales. - Penalización o coste adicional debido al incumplimiento de objetivos asociados al <i>Sustainable-Linked Bond (SLB)</i>. - Donaciones potenciales en el programa <i>Euro Commercial Paper (ECP)</i> por incumplimiento de cada objetivo de sostenibilidad. - Pago de prima sobre el margen de la deuda de líneas de crédito por incumplimiento del ESG score en DJSI. - Impacto en la cotización de Ferrovial derivado del incumplimiento de objetivos de SBTi y su potencial impacto financiero sobre el valor de la acción debido a la reacción negativa del mercado.	- Revisión y controles con los sistemas de gobernanza implantados en la compañía (gestión de riesgos, retribuciones, etc.). - Monitorización y gestión de los consumos energéticos para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones. - Verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero conforme a la norma internacional ISAE 3410 del <i>Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements</i>, lo que garantiza la fiabilidad de los datos. - 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. - Diseño y aplicación de mecanismos de <i>Shadow Carbon Price</i> para nuevas inversiones. - Previsión del aumento de costes operacionales asociados al cambio climático en las propuestas de licitaciones. - Búsqueda de soluciones tecnológicas innovadoras que permitan reducir los consumos energéticos y las emisiones. - Estudio y colaboración con grupos de interés clave para el desarrollo de proyectos que favorezcan la transición hacia una economía baja en carbono.

Riesgos físicos: los riesgos físicos derivados del cambio climático pueden provocar potenciales eventos (agudos) o cambios a largo plazo (crónicos) en los patrones climáticos. Los riesgos físicos pueden conllevar repercusiones financieras para las organizaciones, por ejemplo, daños directos a los activos o impactos indirectos provocados por interrupciones en la cadena de producción.

Escenarios físicos climáticos	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
<i>Representative Concentration Pathways (RCP) 4.5</i> <i>Representative Concentration Pathways (RCP) 8.5</i>	En el ejercicio inicial, se han identificado los primeros riesgos significativos sobre determinados activos de las infraestructuras que se podrían traducir en un incremento en el mantenimiento y las reparaciones extraordinarias, siendo las temperaturas extremas (olas de calor) y la sequía los principales peligros climáticos detectados.	- ADAPTARE: implementación 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. - Se cuenta con numerosas medidas que garantizan la resiliencia de las infraestructuras frente al cambio climático, definidas a lo largo de décadas de experiencia en el diseño de las mismas, considerando las variaciones en las condiciones climáticas, desarrollando planes de continuidad del negocio, planes de mantenimiento invernal y transfiriendo riesgos mediante una alta cobertura en las pólizas de seguros.

OPORTUNIDADES RELACIONADAS CON EL CAMBIO CLIMÁTICO



Movilidad

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 en corredores urbanos congestionados. La estructura tarifaria dinámica 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.
- **Vertipuertos.** Diseño, construcción y explotación de las infraestructuras que necesitan los vehículos eVTOL.
- **Puntos de carga de vehículos.** Servicio ofrecido a gobiernos locales e instituciones públicas, empresas, propietarios, etc., fomentando el empleo de vehículos de bajas emisiones.



Agua

Cada agua 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 en el medio natural y para consumo humano.

- **Estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR).** Depuración tanto en instalaciones industriales como urbanas para asegurar el suministro de agua potable, proteger el medio ambiente y prevenir la contaminación.
- **Estaciones de tratamiento de agua potable (ETAP).** Potabilización de aguas mediante diversos procesos que permiten tratar aguas superficiales o subterráneas para la obtención de agua.
- **Instalaciones desaladoras de agua de mar (IDAM).** La desalinización constituye una solución a los desafíos de abastecimiento, especialmente en zonas con estrés hídrico.



Energía

Soluciones integrales para el desarrollo, construcción, gestión y explotación de infraestructuras energéticas, así como servicios de gestión energética.

- **Servicios de eficiencia energética.** Para un ahorro constante y una mejora continua de las instalaciones, reduciendo consumos energéticos y emisiones.
- **Construcción y mantenimiento de infraestructuras de energía renovable.** Servicios de alta tecnificación de ingeniería, construcción, instalación y mantenimientos técnicos eléctricos para los sectores de energía renovable.
- **Generación de energías renovables.** Desarrollo de plantas de energía solar fotovoltaica, parques eólicos y cogeneración en plantas de tratamiento de residuos, así como proyectos PPA (*Power Purchase Agreement*). Se apuesta por la generación de energía limpia, con el fin de agilizar la transición energética.
- **Líneas de transmisión de energía.** Soluciones integrales para el desarrollo y la gestión de redes de transmisión eléctrica.
- **Rehabilitación de edificios.** Transformación de edificios incorporando soluciones constructivas para reducir la demanda energética y facilitar el aprovechamiento de energías renovables.



Infraestructuras

Nuevas oportunidades de desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrecen soluciones de adaptación al cambio climático, lo que puede proporcionar ventajas competitivas al aportar soluciones diferenciales.

ADAPTARE. La compañía, en colaboración con un experto del IPCC, ha desarrollado una metodología exclusiva para identificar, analizar y evaluar los riesgos físicos relacionados con el cambio climático y proponer medidas de adaptación para mitigar los impactos que pueden causar sobre las infraestructuras. Esta metodología se aplica a los diferentes tipos de proyectos que la compañía desarrolla y opera en todo el mundo. El análisis se realiza a corto, medio y largo plazo en diferentes escenarios climáticos.

Tiene en cuenta el marco de riesgo definido por el IPCC, así como los criterios de adaptación establecidos en el Reglamento de Taxonomía de la UE.

ADAPTARE automatiza esta metodología y facilita el análisis y la interpretación a los gestores y promotores de los proyectos.

03

Evolución
de las
emisiones

Huella de carbono 2023

Métricas

300.648 Scope 1 (tCO₂ e)

150.482

Estacionarias

64.841

Difusas

85.145

Móviles

180

Fugitivas

26.926 Scope 2 (tCO₂ e)3.878.812 Scope 3 (tCO₂ e)

1.470.452

Inversiones

1.117.291

Otros

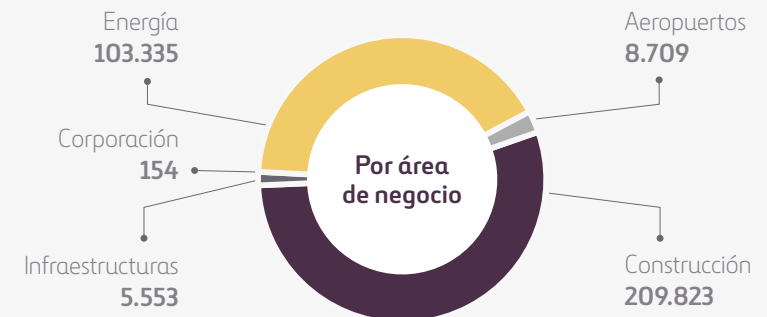
726.585

Compra de bienes
y servicios

564.484

Uso de productos

Distribución de emisiones

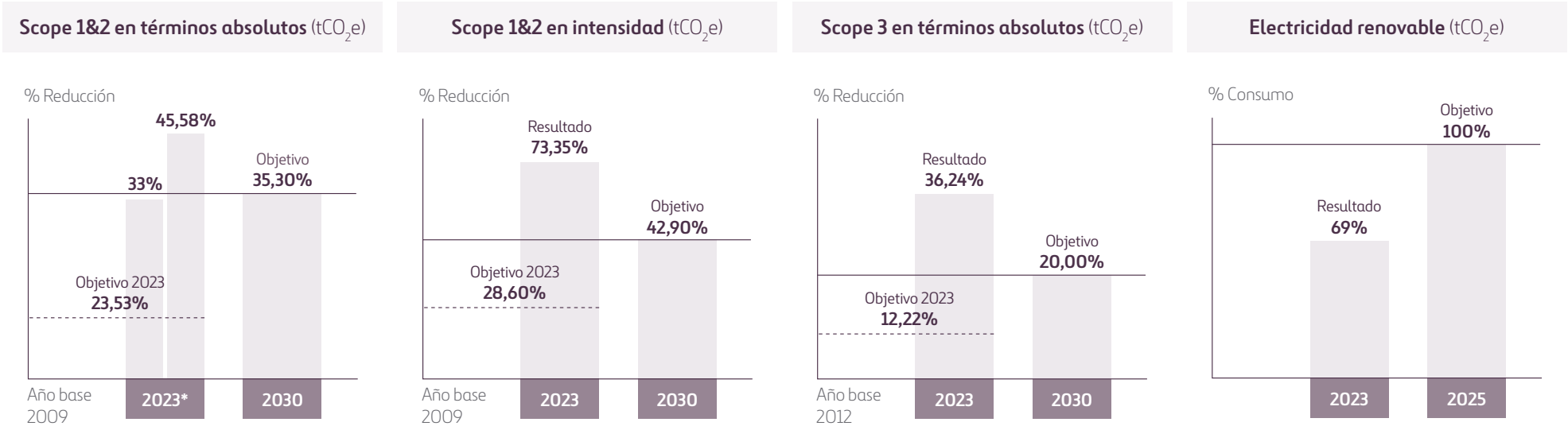
Scopes 1&2 (tCO₂)

Emisiones evitadas

	2009	2021	2022	2023
Compra de electricidad renovable	4.813	38.010	36.952	37.057
Por la captación de biogás en plantas de tratamiento de agua	-	553.059	529.337	518.353
Por generación de energía en plantas de tratamiento de agua	18.603	52.435	29.326	29.625
TOTAL	23.416	812.010	764.682	585.035

“
Ferrovial continúa
avanzando en su hoja de
ruta para descarbonizar su
actividad cumpliendo los
objetivos fijados.

Cumplimientos de objetivos



*2023: La columna izquierda representa el valor de reducción sin considerar el cambio de propiedad en uno de los activos de UK con mayor intensidad de emisiones (planta de tratamiento de Allerton; más detalles en apartado “Análisis de la Evolución”).

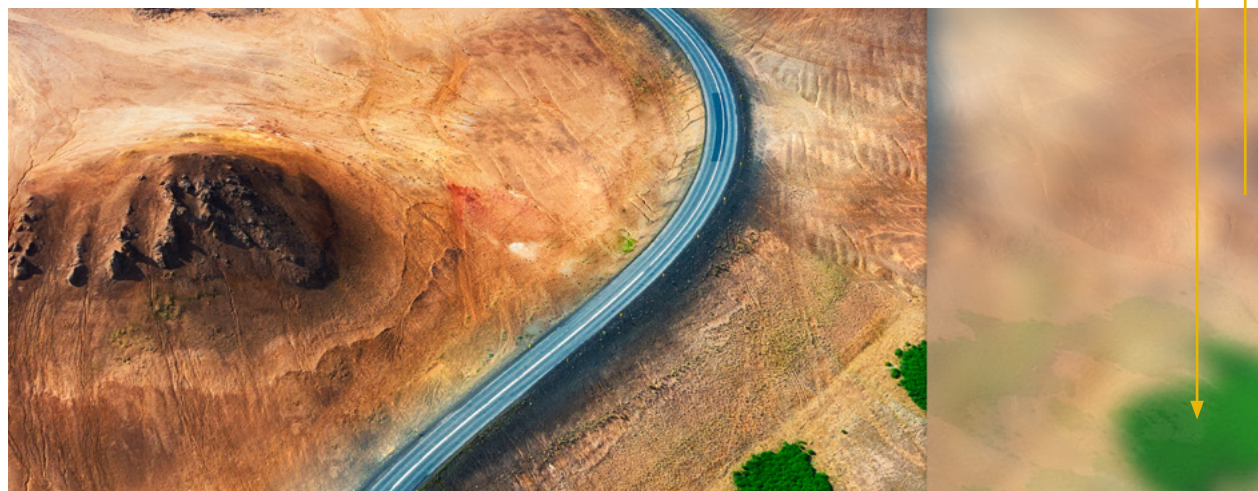
ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN

Scope 1&2

El objetivo avalado por SBTi asumido por Ferrovial requiere una reducción de 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 el ejercicio 2023, **las reducciones alcanzadas han sido muy superiores a los objetivos establecidos** en el año, superando el objetivo anual del 23,53% en absolutas.

De hecho, en el último año se han reducido las emisiones de Scope 1&2 un 45,58%, en términos absolutos con respecto al año base y un 28,97% frente al año anterior. Este detrimento tan pronunciado se debe, en gran medida, a que durante este último ejercicio Ferrovial ha transferido la titularidad de uno de sus activos más intensivos en emisiones (la instalación industrial de Allerton en UK). Descontando esta desinversión, la reducción frente al año anterior es de un 33% y respecto al año base un 13%, que suponen reducciones también superiores a lo previsto en la hoja de ruta.

A escala global, las emisiones en términos absolutos del negocio de construcción han disminuido respecto al año anterior (2,2% o en términos absolutos), aun habiendo aumentado su facturación un 9%, lo que refleja el desacoplamiento entre reducción de emisiones y crecimiento económico. Este desacoplamiento se debe fundamentalmente al notable incremento en el consumo de energía renovable y a la mejora de la eficiencia energética de la maquinaria pesada.



Adicionalmente, Budimex ha dado un paso adelante en su compromiso de compra de electricidad de origen renovable, reduciendo sus emisiones asociadas al Scope 2 en un 71% con respecto a ejercicios anteriores, lo cual ha redundado en la reducción global de emisiones del conjunto de Ferrovial.

Scope 3

El objetivo avalado por SBTi de la compañía contempla reducir sus emisiones de Scope 3 en un 20% en términos absolutos (tCO₂e) al 2030, excluyendo “Capital goods” y “Purchased goods and services”, respecto al 2012 (año base).

Siguiendo este criterio, se han alcanzado reducciones del 28,37% y, en el caso de considerar todas las categorías, del 36,25% respecto al año base.

En el último ejercicio, las emisiones relacionadas a las categorías de “Investments” y “Use of sold products”, que incluyen las emisiones derivadas de los tráficos tanto en autopistas como en aeropuertos, continúan creciendo (un 19,51 % y un 13,17% con respecto al año anterior, respectivamente) debido a la recuperación total de la actividad tras la situación vivida durante la pandemia por COVID y todos los efectos sobre la movilidad de personas derivados. A pesar de ello, este incremento de reducciones se ha visto frenado gracias a la disminución de las emisiones asociadas a la compra y el transporte de materiales (un 16,29% y un 14,85%, respectivamente) Dichas reducciones se deben en buena medida a la fase de ejecución de obras civiles capitales, con mayor protagonismo de aquellas en las que la compra de materiales intensivos en emisiones se reduce notablemente.

04

Anexos

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.

“ El primer paso para avanzar en la hoja de ruta con paso firme es el cálculo del inventario de emisiones de GEI.

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 a través 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 el papel, 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:

- 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.



Contar con una sólida metodología de cálculo ayuda a Ferrovial a definir de forma más certera sus objetivos y medidas.



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.

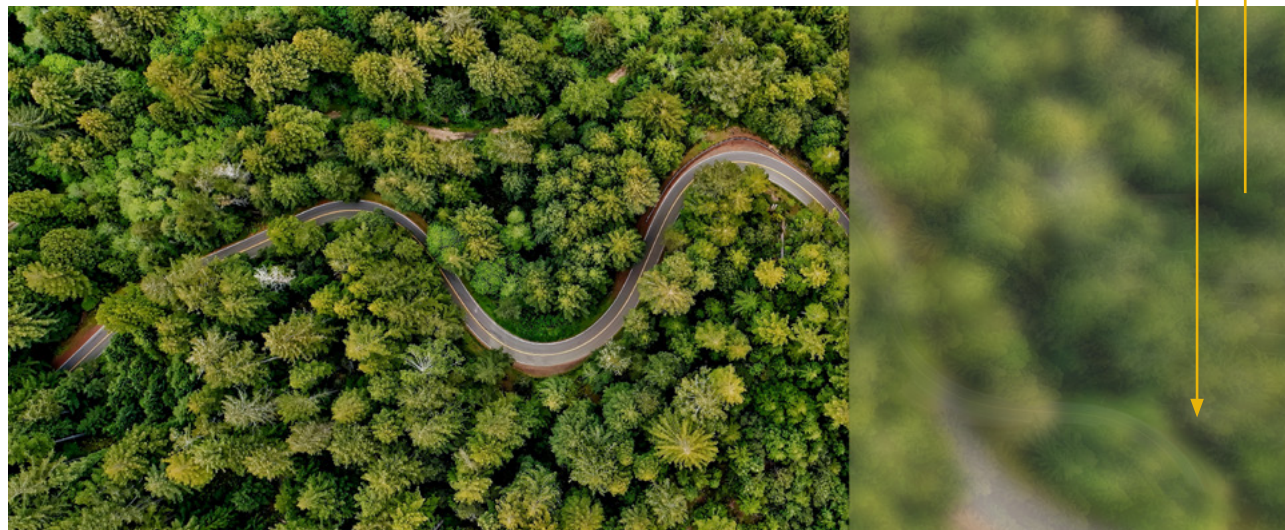
A estos consumos energéticos se les aplica un factor de conversión de Defra para obtener las emisiones relacionadas.

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 CO₂”.** 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 CO₂ 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.

Tablas de evolución de emisiones

Emisiones GEI. Scope 1&2 (tCO₂e)

	2009	2021	2022	2023	2023 vs. 2009	2023 vs. 2022
Aeropuertos	8.920	8.920	8.920	8.709	-2,37%	-2,4%
Dalaman	8.920	8.920	8.920	8.709	-2,37%	-2,4%
Construcción	298.144	237.197	214.613	209.823	-29,62%	-2,2%
Budimex	76.702	99.694	90.565	72.391	-5,62%	-20,1%
Cadagua	63.221	994	854	573	-99,09%	-32,8%
Ferrovial Construcción	74.934	87.169	73.382	81.071	8,19%	10,5%
Webber	83.287	49.339	49.812	55.787	-33,02%	12,0%
Corporación	896	539	372	154	-82,79%	-58,6%
Ferrovial Corporación	896	539	372	154	-82,79%	-58,6%
Infraestructuras	26.598	4.098	4.549	5.553	-79,12%	22,1%
Cintra	26.598	4.098	4.549	5.553	-79,12%	22,1%
Energía	267.335	225.939	232.702	103.335	-61,35%	-55,6%
Transchile	45	13	14	12	-72,58%	-9,5%
Thalia	267.290	225.926	232.688	103.323	-61,34%	-55,6%
En términos absolutos (tCO₂ e)	601.893	476.692	461.156	327.574	-45,58%	-28,97%
En términos absolutos sin tener en cuenta desinversión UK (tCO₂ e)	-	-	-	401.926	-33,22%	-12,84%
En términos de intensidad (tCO₂ e/ millón €)	162,36	67,48	42,91	43,26	-73,35%	0,82%

Emisiones de Scope 1 (tCO₂e)

		2009	2021	2022	2023	2023 vs. 2009	2023 vs. 2022
SCOPE 1 (tCO ₂ e)	Aeropuertos	1.296	1.296	1.296	1.014	-	-21,79%
	Dalaman	1.296	1.296	1.296	1.014	-	-21,79%
	Construcción	202.652	209.155	184.418	193.104	-	4,71%
	Budimex	49.432	77.319	65.400	65.043	-	-0,55%
	Cadagua	18.669	605	440	386	-	-12,27%
	Ferrovial Construcción	61.287	84.000	70.161	73.250	-	4,40%
	Webber	73.265	47.232	48.417	54.426	-	12,41%
	Corporación	375	166	54	154	-	188,32%
	Ferrovial Corporación	375	166	54	154	-	188,32%
	Infraestructuras	6.593	2.353	2.918	3.765	-	29,03%
	Cintra	6.593	2.353	2.918	3.765	-	29,03%
	Energía	253.040	225.837	232.076	102.611	-	-55,79%
	Transchile	41	13	14	12	-	-9,55%
	Thalia	252.999	225.824	232.062	102.599	-	-55,79%
	Total	463.957	438.807	420.761	300.648	-35,20%	-28,55%

Emisiones de Scope 2 (tCO₂e)

		2009	2021	2022	2023	2023 vs. 2009	2023 vs. 2022
SCOPE 2 (tCO ₂ e)	Aeropuertos	7.624	7.624	7.624	7.695	-	0,93%
	Dalaman	7.624	7.624	7.624	7.695	-	0,93%
	Construcción	95.492	28.041	30.194	16.719	-	-44,63%
	Budimex	27.270	22.375	25.165	7.349	-	-70,80%
	Cadagua	44.552	390	413	187	-	-54,75%
	Ferrovial Construcción	13.647	3.169	3.221	7.822	-	142,86%
	Webber	10.023	2.107	1.395	1.362	-	-2,41%
	Corporación	521	373	319	-	-	-100,00%
	Ferrovial Corporación	521	373	319	-	-	-100,00%
	Infraestructuras	20.006	1.745	1.631	1.788	-	9,64%
	Cintra	20.006	1.745	1.631	1.788	-	9,64%
	Energía	14.295	102	626	724	-	15,50%
	Transchile	4	-	-	-	-	-
	Thalia	14.291	102	626	724	-	15,50%
	Total	137.937	37.885	40.394	26.926	-80,48%	-33,34%

	2009	2021	2022	2023	2023 vs. 2009	2023 vs. 2022
Market Based¹	137.937	37.885	40.394	26.926	-80,5%	-33,3%
Location Based²	142.543	87.257	79.935	74.579	-47,7%	-6,7%

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.

Emisiones de Scope 3 (tCO₂e)

		2012	2021	2022	2023	2023 vs. 2012	2023 vs. 2022
SCOPE 3 (tCO ₂ e)	Purchased goods and services	1.756.724	1.144.190	867.951	726.585	-58,64%	-16,29%
	Capital Goods	569.407	191.884	761.835	454.202	-20,23%	-40,38%
	Fuel and energy related activities	124.282	65.458	69.525	72.449	-41,71%	4,21%
	Upstream transportation and distribution	560.420	552.731	454.426	386.948	-30,95%	-14,85%
	Waste generated in operations	191.948	94.059	122.540	186.121	-3,04%	51,89%
	Business travel	5.065	1.964	3.805	3.147	-37,86%	-17,29%
	Employee commuting	792	1.673	1.245	1.219	53,92%	-2,09%
	Upstream leased	1.405	-	-	-	-100,00%	-
	Downstream transportation and distribution	-	-	-	-	-	-
	Processing of sold products	-	-	-	-	-	-
	Use of sold product	686.941	473.640	498.782	564.484	-17,83%	13,17%
	End of life treatment of sold products	57.368	59.894	19.224	13.205	-76,98%	-31,31%
	Downstream leased assets	-	-	-	-	-	-
	Franchises	-	-	-	-	-	-
	Investments	2.167.571	1.241.041	1.250.462	1.470.452	-32,16%	17,59%
Total	6.121.922	3.826.535	4.049.796	3.878.812	-36,64%	-4,22%	



Reconocimientos

Member of
Dow Jones
Sustainability Indices
Powered by the S&P Global CSA



Sustainability Award
Silver Class 2022
S&P Global





Ferrovial SE y sociedades dependientes

Informe de verificación independiente

Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero

31 de diciembre de 2023



Informe de aseguramiento limitado independiente del Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)

A la dirección de Ferrovial SE:

Hemos llevado a cabo un encargo de aseguramiento limitado del Inventario GEI de Ferrovial SE (Sociedad dominante) y ciertas de sus sociedades dependientes Ferrovial Corporación, S.A., Budimex S.A., Cadagua, S.A., Ferrovial Construcción S.A., Webber LLC, Cintra Global SE, Cintra Infraestructuras SE, Cintra Infraestructuras España S.L., Ferrovial Airports Turkey BV, Transchile Charrua Transmision S.A. y Thalia Waste Management Limited (en adelante, “Ferrovial” o “Ferrovial SE y sociedades dependientes”) correspondiente al ejercicio financiero anual terminado el 31 de diciembre de 2023, compuesto por el Inventario GEI y las notas explicativas incluidas en el apéndice adjunto a este informe. Este encargo ha sido realizado por un equipo de auditoría experto en materia de sostenibilidad y cambio climático.

Responsabilidad de la dirección de Ferrovial SE sobre el Inventario GEI

La dirección de Ferrovial SE es responsable de la preparación del Inventario GEI, de acuerdo con su procedimiento interno, “Calculo y Reporte de la Huella de Carbono”, descrito en el informe “Estrategia Climática 2023” *disponible en el siguiente link <https://www.ferrovial.com/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 independencia y gestión de la calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo 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 diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional 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.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión de aseguramiento limitado sobre el Inventario de GEI, 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 Auditoría 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 está libre de incorrecciones materiales.

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 respuesta a los riesgos evaluados.

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 subyacentes:

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 los diversos departamentos de Ferrovial involucrados 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, de la información cuantitativa (datos de actividad, cálculos e información generada) para la determinación del Inventario GEI 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. En consecuencia, no expresamos una opinión de aseguramiento razonable sobre si el Inventario GEI de Ferrovial ha sido elaborado, en todos los aspectos materiales, de acuerdo con el documento “Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono” de Ferrovial, aplicado tal y como se explica en la página 2 de la “Estrategia Climática 2023”.



Ferrovial S.A. y sociedades dependientes

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 2023 de Ferrovial SE y sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023, 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 2023".

Uso y distribución

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

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pablo Bascones Ilundain'.

Pablo Bascones Ilundain

26 de febrero de 2024

Anexo

Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Ferrovial SE y sociedades dependientes Ferrovial Corporación, S.A., Budimex S.A., Cadagua, S.A., Ferrovial Construcción S.A., Webber LLC, Cintra Global SE, Cintra Infrastructures SE, Cintra Infraestructuras España S.L., Ferrovial Airports Turkey BV, Transchile Charrua Transmision S.A. y Thalia Waste Management Limited correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

Inventario de emisiones de GEI 2023	tCO ₂ -eq
Alcance 1	300.648
Construcción	193.104
Corporación	154
Infraestructuras	3.765
Aeropuertos	1.014
Energía	102.611
Alcance 2	26.926
Construcción	16.719
Corporación	0
Infraestructuras	1.788
Aeropuertos	7.695
Energía	724
Alcance 3	3.878.812
1. Purchased goods & services	726.585
2. Capital goods	454.202
3. Activities related to fuel and energy not included in Scopes 1 and 2	72.449
4. Upstream transportation & distribution	386.948
5. Waste generated in operations	186.121
6. Business travel	3.147
7. Employee commuting	1.219
8. Upstream leased assets	0
9. Downstream transportation & distribution ¹	N/A
10. Processing of sold products ¹	N/A
11. Use of sold products	564.484
12. End of life treatment of sold products	13.205
13. Downstream leased assets ¹	N/A
14. Franchises ¹	N/A
15. Investments	1.470.452

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.

El Inventario GEI 2023 de Ferrovial ha sido calculado a partir de los siguientes consumos energéticos:

Consumos energéticos en valor absoluto 2023	GJ
Combustibles utilizados en fuentes estacionarias y móviles	2.619.033
Diésel	1.618.549
Fuel	33.843
Gasolina	686.106
Gas Natural	68.929
Carbón	208.847
Propano	2.443
GLP	316
Consumo de electricidad no renovable	197.541
Construcción	101.123
Infraestructuras	16.004
Corporación	0
Aeropuertos	66.944
Energía	13.469
Consumo de electricidad renovable	430.214
Construcción	354.943
Infraestructuras	31.632
Corporación	3.688
Aeropuertos	0
Energía	39.951

Criterio de cuantificación

El Inventario GEI 2023 de Ferrovial se ha preparado de acuerdo con el procedimiento “Cálculo y reporte de la Huella de Carbono” descrito en el informe “Estrategia Climática 2023”.

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/>

An aerial photograph of a winding asphalt road that forms a large, stylized 'S' shape through a dense green forest. The road has white lane markings and yellow edge lines. The surrounding landscape is covered in lush green trees and vegetation, with some rocky patches visible. The word 'ferrovial' is written in white text across the middle of the road's curve.

ferrovial