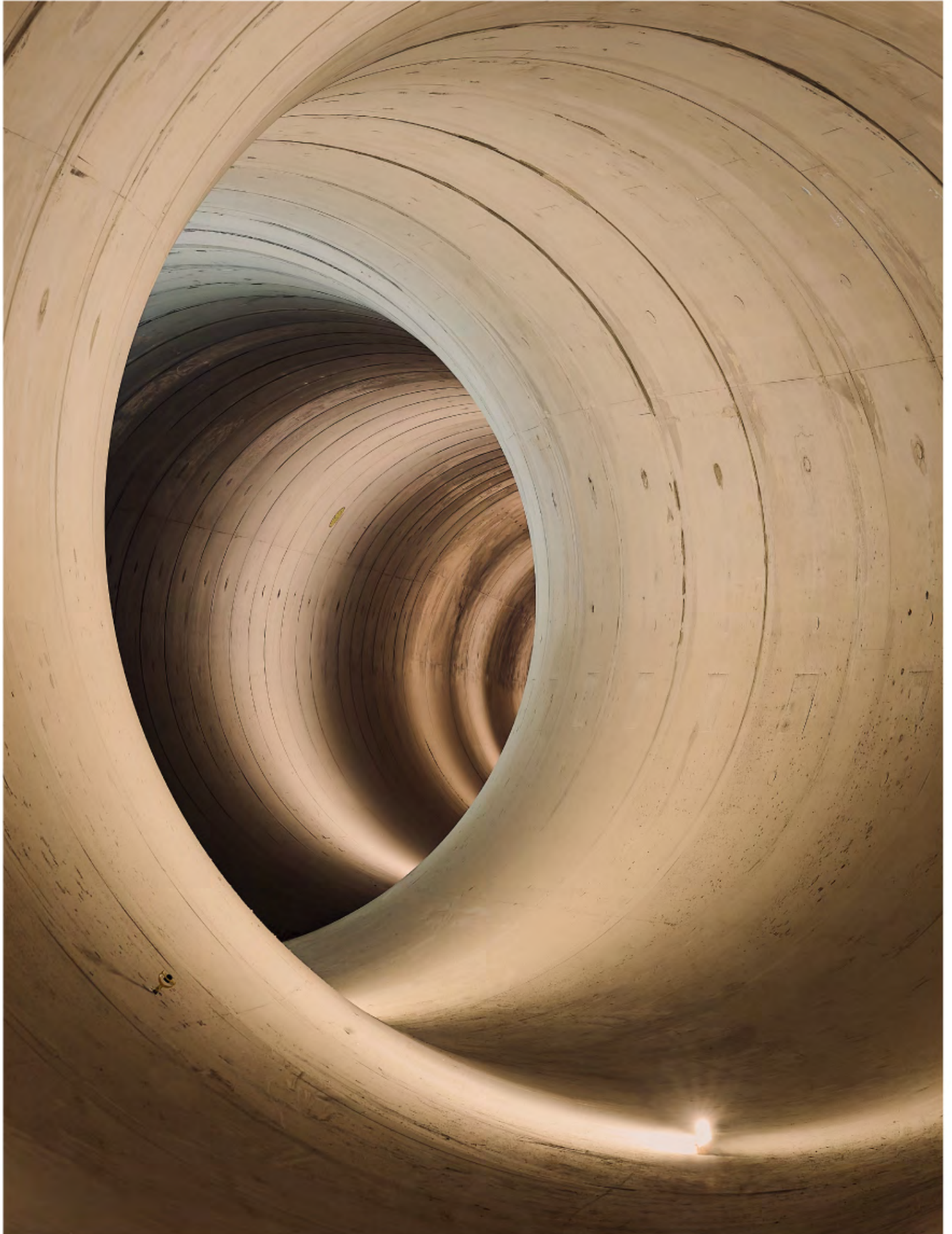


2024

ferrovial

Informe Anual Integrado



Túnel Thames Tideway, Londres, Reino Unido.

El Informe

INFORME DE GESTIÓN

La sección y los capítulos siguientes constituyen el Informe de Gestión de conformidad con el artículo 2:391 del Código Civil neerlandés:

- Carta del Presidente.
- En dos minutos, las grandes cifras de la Compañía y los hitos de 2024; los principales mercados y Ferrovial en bolsa.
- Creación de valor, incluida la estrategia y la información sobre la evolución del negocio.
- Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad.
- Informe de Gobierno Corporativo.
- Informe de Remuneraciones.
- Informe de Riesgos.
- Anexo, incluidas las Medidas Alternativas de Rendimiento e información pormenorizada de otros marcos no financieros.

El Informe de Gestión ha sido elaborado por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2025.

Informe de Remuneraciones

El Informe de Remuneraciones, de conformidad con el artículo 2:135b del Código Civil neerlandés (y el Código de Gobierno Corporativo neerlandés), se incluye en las páginas 229 a 251. Ha sido elaborado por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2025.

Cuentas Anuales Consolidadas

Las Cuentas Anuales Consolidadas, que abarcan las páginas 327 a 438, han sido elaborados de conformidad con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés y las NIF-UE, por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2025.

Cuentas Anuales Individuales

Las Cuentas Anuales Individuales, páginas 439 a 467 han sido preparados de conformidad con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés, por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2025.

Otra información

Para la sección "Otra información", redactada de conformidad con el artículo 3:392 del Código Civil neerlandés, consulte las páginas 468 a 482. Esta sección incluye el informe del auditor independiente de los Estados Financieros de 2024 y una representación de las disposiciones de los estatutos sobre la asignación de beneficios. Esta sección incluye asimismo el Informe de Verificación del Auditor Independiente sobre la información relativa a la sostenibilidad.

Información no financiera

El Informe Anual Integrado también se ha elaborado de conformidad con los requisitos de la legislación neerlandesa y española y cumple los requisitos de presentación de información no financiera establecidos por los siguientes reglamentos y normas internacionales:

- NEIS (normas): Define criterios de presentación de información sobre sostenibilidad para mejorar la transparencia y coherencia de la información sobre impactos ambientales, sociales y de gobernanza.
- Directiva 2014/95/UE de la UE sobre información no financiera aplicada a través de la *Besluit bekendmaking niet-financiële informatie*.
- Ley española 11/2018 de información no financiera y diversidad (ley española).
- Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía): Incluye datos sobre elegibilidad en relación con los seis objetivos medioambientales, cifras sobre alineación con los objetivos climáticos e información cualitativa sobre políticas contables, cumplimiento de la normativa y contexto.

Ferrovial SE ha encargado a EY un aseguramiento limitado del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad teniendo en cuenta los criterios anteriores.

En la elaboración del Informe Anual Integrado también se han tenido en cuenta las siguientes orientaciones:

- Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD): Proporciona un marco de recomendaciones para presentar información relativa a los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático, garantizando claridad y coherencia a los inversores.
- Recomendaciones de la Task Force on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) incluyendo información relacionada con el gobierno, estrategia, gestión de riesgos e impactos y métricas de las operaciones de Ferrovial.
- Consejo de Normas Contables de Sostenibilidad (SASB): Proporciona normas específicas del sector para la gestión y divulgación de cuestiones importantes en materia de sostenibilidad.

Este enfoque integrado garantiza que la información presentada se ajuste a los marcos normativos y a las mejores prácticas internacionales en materia de sostenibilidad empresarial.

Este documento es la versión en PDF del Informe Anual Integrado 2024 de Ferrovial, y se ha elaborado para facilitar su uso. El Informe Anual Integrado 2024 se hizo público de conformidad con el artículo 5:25c de la Ley de Supervisión Financiera de los Países Bajos (Wet op het financieel toezicht), y se presentó ante la Autoridad de los Mercados Financieros de los Países Bajos en un único formato electrónico europeo (el paquete ESEF). El paquete ESEF está disponible en el sitio web de la Compañía <https://www.ferrovial.com>, e incluye una versión XHTML legible por humanos del Informe Anual Integrado 2024. En caso de discrepancias entre esta versión en PDF y el paquete ESEF, prevalecerá este último.

Ferrovial SE es una compañía constituida conforme a las leyes de los Países Bajos. Su forma jurídica es la de Sociedad Anónima Europea. El domicilio social de la Compañía se encuentra en los Países Bajos. La Compañía está inscrita en el Registro Mercantil neerlandés de la Cámara de Comercio.

La Compañía se constituyó originalmente como una Sociedad Anónima al amparo de la legislación de Inglaterra y Gales y se convirtió en una Sociedad Limitada Europea en virtud de las leyes de Inglaterra y Gales el 13 de diciembre de 2018. El 26 de marzo de 2019, la Compañía trasladó su domicilio social a los Países Bajos. Ferrovial se convirtió en la sociedad matriz del Grupo Ferrovial como resultado de la fusión transfronteriza inversa entre la antigua sociedad matriz, rebautizada Ferrovial SE cuando la fusión se hizo efectiva. Mediante la fusión, que se hizo efectiva el 16 de junio de 2023, la Sociedad adquirió la totalidad del patrimonio de Ferrovial, S.A. a título universal.

En enero de 2024 se aprobó una reorganización parcial de las unidades de negocio en virtud de la cual se fusionaron la línea de negocio de Soluciones Energéticas, que formaba parte de la División de Construcción, y la línea de negocio de Infraestructuras Energéticas, que formaba parte de la División de Infraestructuras Energéticas y Movilidad. La unidad de negocio resultante se denomina ahora División de Energía. La Unidad de Negocio de Movilidad y el resto de negocios de servicios, que hasta entonces formaban parte de la Unidad de Negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, se gestionan actualmente por separado fuera del ámbito de las divisiones. El objetivo de esta reorganización consiste en agrupar todas las actividades de la división de Energía en una única unidad organizativa con una gestión unificada para garantizar la alineación entre las actividades y maximizar los beneficios derivados de las sinergias entre ellas.

El informe se ha elaborado siguiendo el perímetro de consolidación financiera, abarcando todas las sociedades en las que Ferrovial ejerce el control económico con más del 50% del capital social. En estos casos, se incluye el 100% de la información correspondiente, lo que garantiza una representación exacta y coherente de las actividades del Grupo. Ferrovial aclara que, si bien Budimex S.A. es una filial de Ferrovial Construction International SE y su información está plenamente integrada en la memoria consolidada del Grupo, se trata de una Entidad de Interés Público (EIP) que cotiza en la Bolsa de Varsovia (WSE: BDX) y emplea a más de 500 personas. Como tal, Budimex está sujeta a requisitos de información independientes de la CSRD en Polonia. Ferrovial reconoce esta obligación y se asegura de que Budimex cumpla con sus requisitos de divulgación independientes, manteniendo al mismo tiempo el cumplimiento del marco general de sostenibilidad y las prácticas de presentación de información del Grupo.

En relación con el perímetro de consolidación, el 4 de abril de 2024, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada de Perú adjudicó el Proyecto Anillo Vial Periférico en Lima a un consorcio liderado por Cintra, junto con Acciona y Sacyr. La concesión, de 30 años de duración, prevé la construcción y el mantenimiento de una circunvalación de 35 kilómetros, con una inversión de 3.400 millones de dólares. El 1 de mayo de 2024 se adquirió el 100% de Misae Solar IV, LLC, un proyecto de energía solar fotovoltaica en Texas, por 14,8 millones de dólares. El 11 de junio de 2024 se completó la venta del 5% de IRB Infrastructure Developers por 215 millones de euros, lo que supuso para Ferrovial una beneficio antes de impuestos de 133 millones de euros. El 13 de junio de 2024, se adquirió el 23,99% de IRB Infrastructure Trust por 652 millones de euros. El 28 de junio de 2024 se completó la venta de la participación del 24,78% en el Grupo Serveo al principal accionista, Portobello Capital, por un beneficio antes de impuestos de 33 millones de euros. El 29 de febrero de 2024, se llegó a un acuerdo para la venta del 49% de las acciones de Clase A y todas las acciones de Clase B de Umbrella Roads BV, completándose la venta el 8 de octubre de 2024 por 100 millones de euros. El 13 de noviembre de 2024, se anunció un acuerdo para la venta de la participación del 50% de Ferrovial en AGS a Avialliance UK Limited, valorando el 100% de AGS en 900 millones de libras, la finalización de la venta está sujeta a la satisfacción de las aprobaciones regulatorias aplicables y se espera que se cierre en el primer trimestre de 2025. El 12 de diciembre de 2024, Ferrovial vendió el 19,75% de FGP Topco Ltd., accionista directo del Aeropuerto de Heathrow, a Ardian y PIF por una plusvalía de 2.023 millones de euros. Ferrovial ostenta actualmente una participación del 5,25%, reconocida como inmovilizado financiero. El valor razonable de la participación restante generó un impacto positivo adicional de 547 millones de euros.

INFORME DE GESTIÓN

Carta del Presidente	6
1. Ferrovial en 2 minutos	7
Grandes cifras	8
Hitos 2024	9
Principales mercados	10
Ferrovial en Bolsa	12
2. Estrategia global y resultados en 2024	14
Estrategia global y unidades de negocio	15
Evolución de los Negocios	23
Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad	43
3. Informe de Gobierno Corporativo	194
4. Informe de Remuneraciones	229
5. Riesgos	252
6. Anexo	283
7. Informe de Aseguramiento del auditor independiente sobre el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad	321

CUENTAS ANUALES

8. Cuentas Anuales Consolidadas	327
9. Cuentas Anuales Individuales	439
10. Otra información	468
Disposiciones estatutarias sobre la distribución de beneficios	469
Informe de Auditor Independiente	470





Rafael del Pino
Presidente

Estimado accionista:

Ferrovial ha obtenido unos resultados destacables en 2024. Todas las Managed Lanes han registrado un sólido crecimiento de los ingresos por operaciones, superando significativamente la inflación. Construcción ha mejorado su rentabilidad, superando el objetivo de margen EBIT fijado para el año. La nueva Terminal 1 del aeropuerto internacional JFK de Nueva York se ha mantenido dentro del presupuesto y del plazo previsto para iniciar sus operaciones en 2026.

Las ventas han aumentado un 6,7%, hasta los 9.100 millones de euros, y el EBITDA ajustado ha crecido un 38,9% en términos comparables, hasta los 1.300 millones de euros. El resultado neto ha ascendido a 3.200 millones de euros, impulsado por las desinversiones en activos a largo plazo.

El ejercicio ha sido dinámico en términos de inversiones, con un total de 1.600 millones de euros de capital comprometido. Este importe se ha destinado principalmente a autopistas, con la adquisición de una participación del 24% en IRB Infrastructure Trust (710 millones de euros), y aeropuertos, con una aportación de capital en NTO (469 millones de euros) y la refinanciación de la línea de deuda existente de AGS.

Ferrovial ha cerrado 2024 con una liquidez que ha alcanzado los 5.300 millones de euros, incluyendo los ingresos procedentes de la venta de activos y una cifra récord de dividendos recibidos de los activos de infraestructuras, por un total de 947 millones de euros. Cabe destacar los primeros dividendos de la I-77 (205 millones de euros) y la I-66 (89 millones de euros), así como los 321 millones de euros procedentes de la 407 ETR y los 244 millones de euros de las Managed Lanes. La deuda neta consolidada ha ascendido a -1.800 millones de euros, excluidos los proyectos de infraestructuras.

En mayo, Ferrovial empezó a cotizar en el Nasdaq. Esto ha supuesto un paso más en nuestro proceso de internacionalización y demuestra nuestro compromiso con Estados Unidos. Con este hito, que llega 25 años después de nuestra salida a bolsa en Madrid, Ferrovial cotiza ya en Estados Unidos, España y Países Bajos.

La retribución al accionista, incluidos los dividendos y las recompras de acciones, ha ascendido a 831 millones de euros. La acción de la compañía se ha revalorizado un 23% en 2024, superando la subida del 13,6% del IBEX 35 y la del 21,5% de Euronext Amsterdam. Este aumento del valor ha llevado a una capitalización bursátil de aproximadamente 30.000 millones de euros y la rentabilidad total para el accionista en este periodo ha sido del 25,7%.

El año pasado ha sido un ejercicio intenso en términos de rotación de activos. Ferrovial ha cerrado la desinversión de una participación del 19,75% en el aeropuerto de Heathrow por un importe total de 2.000 millones de euros, ha vendido una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers por 211 millones de euros y ha completado la venta de su participación restante del 24,78% en Serveo.

Ferrovial también ha dedicado un esfuerzo considerable a garantizar la seguridad y el bienestar de nuestros empleados, con el objetivo de alcanzar la cifra de cero víctimas mortales aunque todavía no lo hemos conseguido. Seguimos comprometidos con el objetivo de mejorar significativamente esta área.

La compañía ha reafirmado su compromiso por mantener los máximos estándares en el ámbito medioambiental, social y de buen gobierno. Hemos sido reconocidos como la Compañía mejor clasificada de Europa y la segunda del mundo en el sector de la Construcción e Ingeniería, según el índice Dow Jones Best-in-Class. En 2024 hemos mantenido nuestra posición en índices como FTSE4Good, CDP, Sustainalytics, MSCI, Moody's, ISS ESG y Bloomberg Gender Equality.

En Ferrovial hemos seguido avanzando en nuestro compromiso de cuidar el planeta y garantizar que nuestras operaciones sean respetuosas con el medioambiente. En el último año, hemos adoptado objetivos de descarbonización más ambiciosos, encaminados a lograr la neutralidad de carbono en 2050, en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de limitar el calentamiento global a 1,5 °C.

Me gustaría agradecer a los empleados de Ferrovial su duro trabajo a lo largo del año. Su dedicación hace posible que mejoremos nuestros resultados y alcancemos nuevos hitos año tras año. Muchas gracias también a nuestros inversores, accionistas, clientes y otros grupos de interés por su confianza y su apoyo que nos han permitido crear infraestructuras sostenibles que benefician a la sociedad.

Rafael del Pino

FERROVIAL EN 2 MINUTOS

Grandes cifras	8
Hitos 2024	9
Principales mercados	10
Ferrovial en Bolsa	12

Grandes cifras 2024

LIQUIDEZ TOTAL* (M€)

5.320

ex-infraestructuras. Incluye líneas de liquidez no dispuestas (651 M€)

DEUDA NETA CONSOLIDADA* (M€)

-1.794

ex sociedades de proyectos de infraestructuras.

*Más información en la sección Medidas Alternativas de Rendimiento.

VENTAS (M€)

9.147
2024

8.514
2023

+7,4%
respecto a 2023

CARTERA CONSTRUCCIÓN (M€)

16.755
+10,4%
respecto a 2023

ÍNDICE DE FRECUENCIA DE ACCIDENTES GRAVES Y FATALES⁽¹⁾

-26%
respecto a 2022

⁽¹⁾ SIF -FR= n.º (accidentes graves + fatales)*1.000.000/n.º de horas trabajadas. Incluye empleados propios y contratistas.

Electricidad de fuentes renovables

72,75%

EMISIONES DE CO₂ Alcances 1&2 tCO₂ eq

-35,78%

en términos absolutos respecto a 2020

IMPUESTOS TOTALES* (M€)

1.109

*Soportados, pagados y recaudados en 2024

BENEFICIARIOS DE PROYECTOS SOCIALES*

207.351

beneficiarios de los Programas Juntos Sumamos, Infraestructuras Sociales y otros.

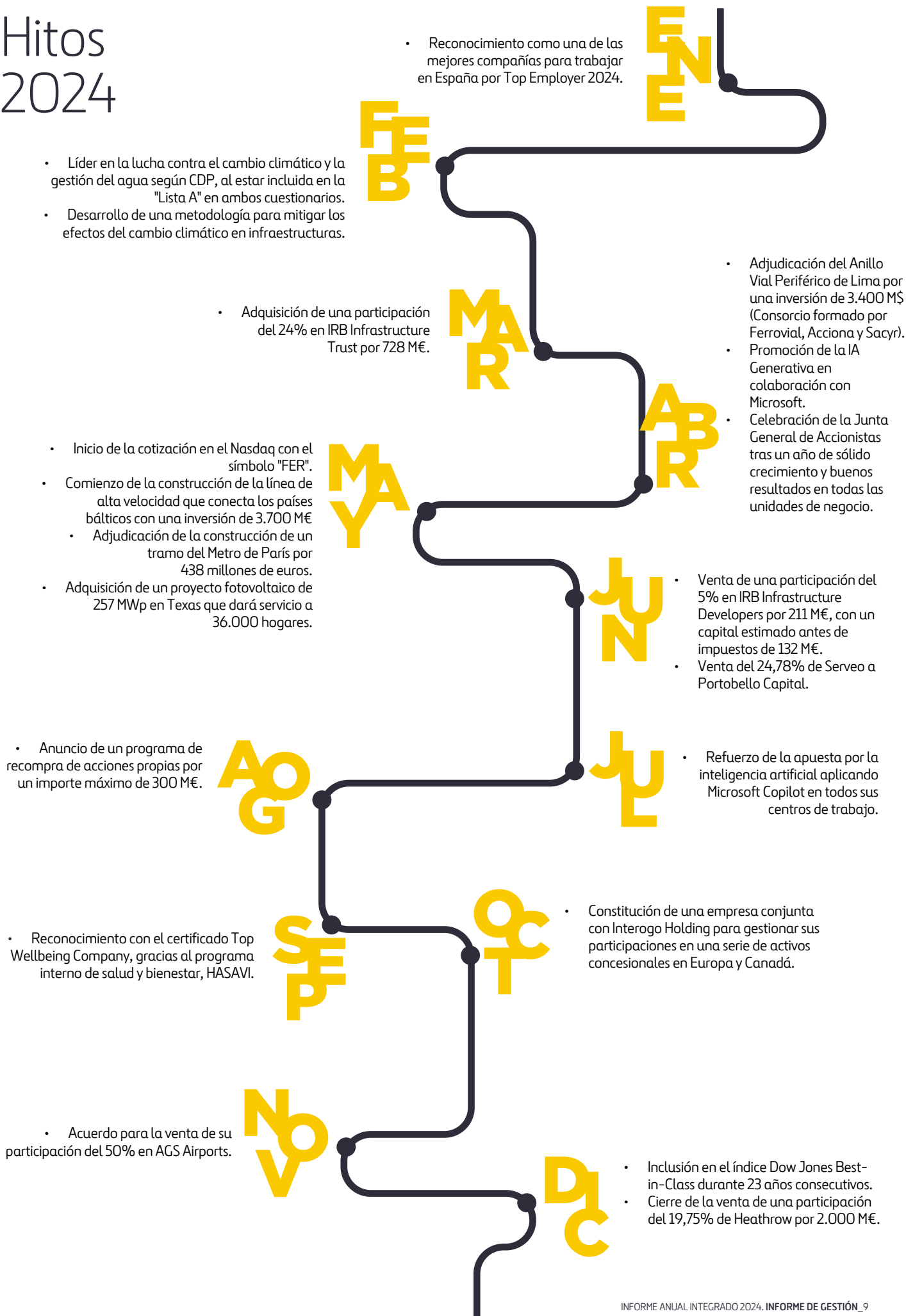
*Beneficiarios directos de programas sociales según la metodología B4SI - LBG

PLANTILLA A CIERRE*

25.501

*a el 31 de diciembre de 2024

Hitos 2024



Principales Mercados

VENTAS

LATINOAMÉRICA

415 M€

VENTAS

4 M€

RBE AJUSTADO

4.900

PLANTILLA

POLONIA

2.119 M€

VENTAS

210 M€

RBE AJUSTADO

6.701

PLANTILLA

REINO UNIDO

809 M€

VENTAS

12 M€

RBE AJUSTADO

1.139

PLANTILLA

CANADÁ

246 M€

VENTAS

12 M€

RBE AJUSTADO

631

PLANTILLA

ESTADOS UNIDOS

3.271 M€

VENTAS

878 M€

RBE AJUSTADO

4.604

PLANTILLA

ESPAÑA

1.582 M€

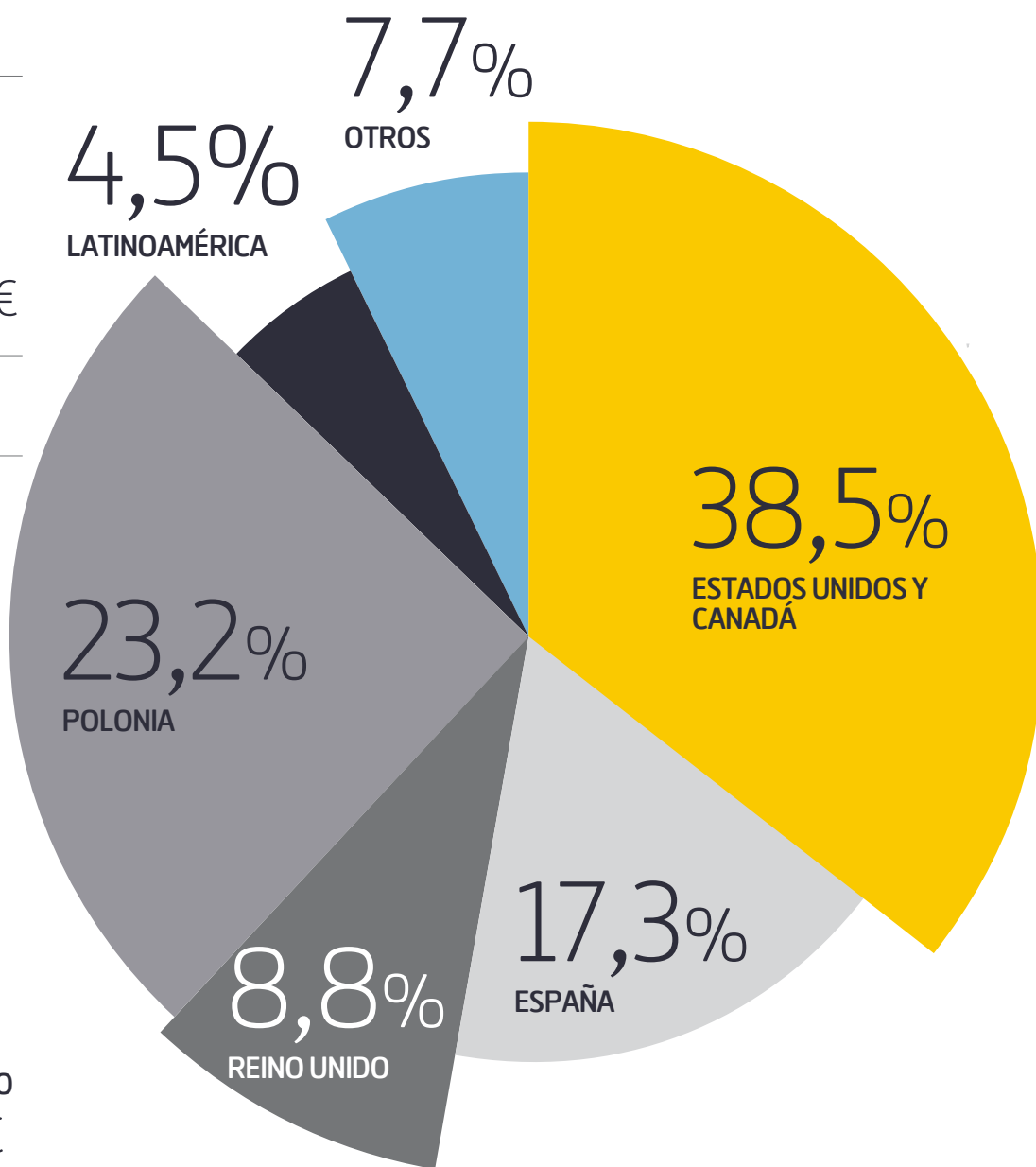
VENTAS

199 M€

RBE AJUSTADO

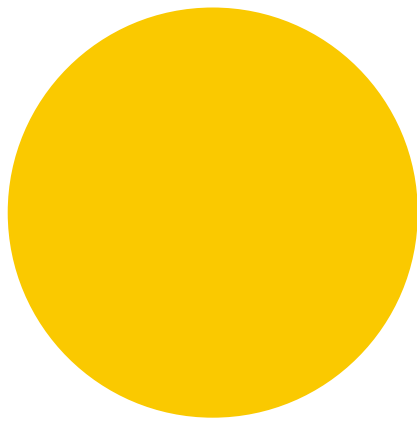
6.183

PLANTILLA



VALORACIÓN ANALISTAS*

**Valoración de consenso de los analistas a diciembre de 2024. Se refiere a analistas de mercado que cubren Ferrovial y que comparten su valoración. El consenso se refiere a la media de las valoraciones por país.*



80%

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ



8%

REINO UNIDO



6%

POLONIA



3%

ESPAÑA

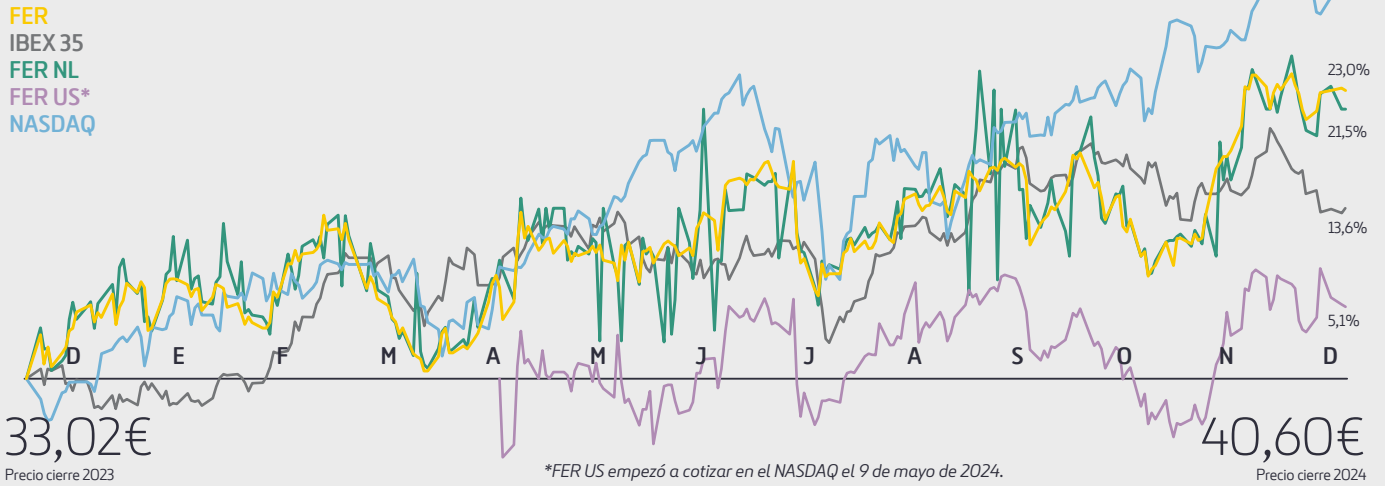


3%

RESTO DEL MUNDO

Ferrovial en Bolsa

EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN EN 2024



DATOS HISTÓRICOS DE LA ACCIÓN*

	2024	2023	2022
PRECIO CIERRE (€)	40,60	33,02	24,47
MÁX. (€)	41,04	33,02	27,72
MÍN. (€)	33,22	24,53	22,82
VWAP (€)	36,65	28,71	24,77
LIQUIDEZ MEDIA DIARIA (M€)	45,05	30,27	30,02
VOLUMEN MEDIO DIARIO (M de acciones)	1,23	1,06	1,21
NÚMERO DE ACCIONES (M de acciones)	729.560	740.688	727.443
CAPITALIZACIÓN DE MERCADO (M€)	29.620	24.458	17.801

*Datos históricos basados en la cotización española de Ferrovial

CAPITALIZACIÓN (M€)

29.620

RETORNO AL ACCIONISTA (TSR)*

25,7%

*Retorno al Accionista (TSR): es la suma de los dividendos recibidos por el accionista, la revalorización/depreciación de las acciones y otros pagos como entrega de acciones o planes de recompra.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

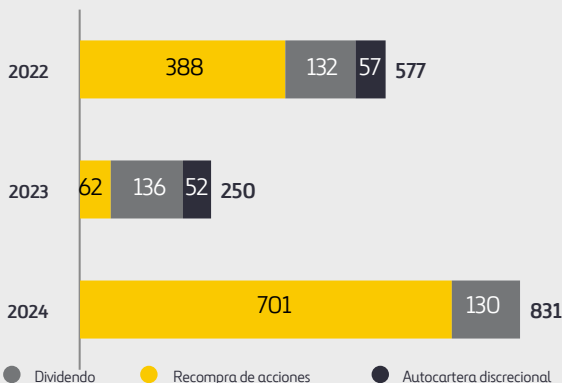
BBB

S&P Y FITCH

PRECIO OBJETIVO DE CONSENSO DE ANALISTAS

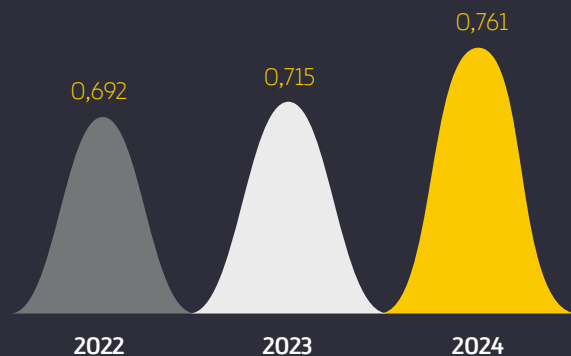
42,50€

DISTRIBUCIÓN ACCIONARIAL (M€)



En noviembre de 2023, Ferrovial anunció un programa de recompra de acciones por un importe de hasta 500 M€, que concluyó en abril de 2024. A continuación, el Consejo de Administración aprobó en abril de 2024 un nuevo programa de recompra de acciones por un importe de hasta 500 M€.

DIVIDENDO FLEXIBLE (€/ACC) (DIVIDENDO EN EFECTIVO)

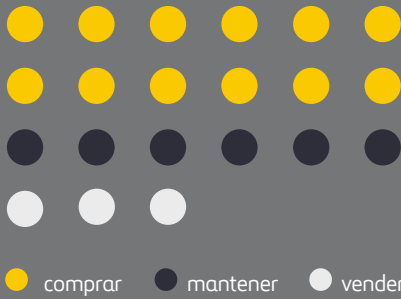


CONTACTO CON EL MERCADO

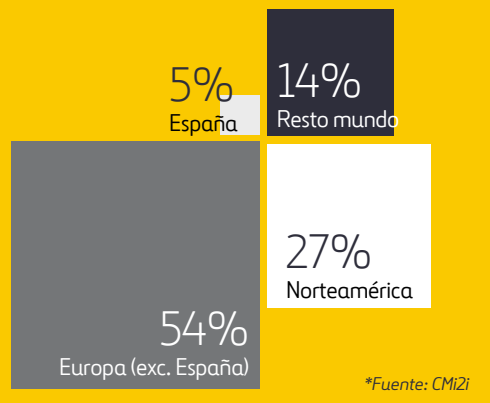
Más de **400** inversores contactados en múltiples reuniones, además de **25** roadshows.

RECOMENDACIÓN ANALISTAS

21 analistas cubren Ferrovial a 31 de diciembre de 2024.

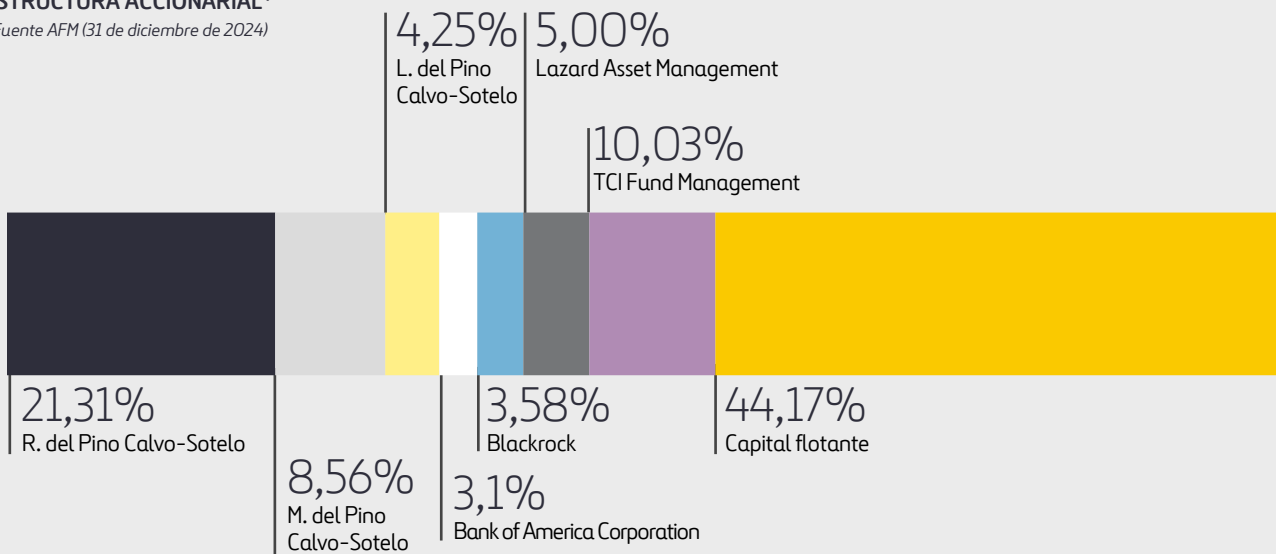


INVERSORES INSTITUCIONALES



ESTRUCTURA ACCIONARIAL*

*Fuente AFM (31 de diciembre de 2024)

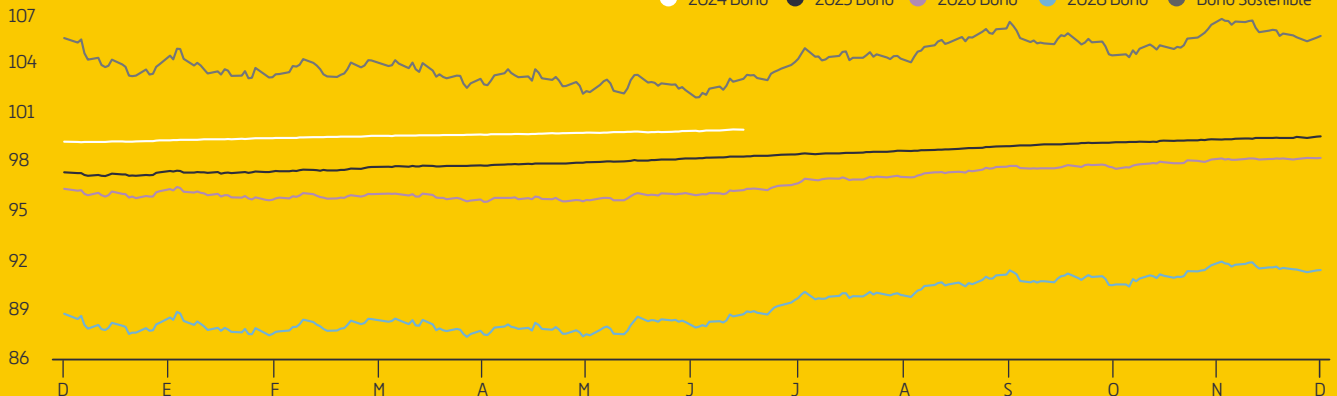


BONOS FERROVIAL EN EL MERCADO

FECHA DE VENCIMIENTO	CUPÓN	NOCIONAL (M€)	RENDIMIENTO AL VENCIMIENTO	COTIZACIÓN (31/12/2024)	FECHA DE VENCIMIENTO	CUPÓN	NOCIONAL (M€)	RENDIMIENTO AL VENCIMIENTO	COTIZACIÓN (31/12/2024)
15 julio 2024	2,500%	300	4.821	99.976	12 noviembre 2028	0,540%	500	2.907	91.478
31 marzo 2025	1,375%	500	3.164	99.569	13 de septiembre de 2030*	4,445%	500	3.270	105.641
14 mayo 2026	1,382%	780	2.702	98.258					

*Ferrovial SE anuncia la emisión de bonos sostenibles (sustainability-linked bonds) por importe de 500 M€, con vencimiento el 13 de septiembre de 2030.

PRECIO DE LOS BONOS FERROVIAL EN 2024



ESTRATEGIA GLOBAL Y RESULTADOS EN 2024

Estrategia global y Unidades de Negocio	15
Evolución de la actividad	23
Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad	43
NEIS 2 Información general	44
Información medioambiental	
Financiación sostenible, impulsando el modelo de negocio hacia una cartera de taxonomía	73
NEIS E1 Cambio climático	83
NEIS E3 Recursos hídricos y marinos	96
NEIS E4 Biodiversidad y ecosistemas	101
NEIS E5 Uso de los recursos y economía circular	113
Información social	
NEIS S1 Personal propio	118
NEIS S2 Trabajadores de la cadena de valor	140
NEIS S3 Colectivos afectados	149
Información sobre gobernanza	
NEIS G1 Conducta empresarial	158
Específico de la entidad	
Ciberseguridad y tratamiento de datos	167
Innovación, digitalización y tecnología aplicadas a la actividad	174
Anexo (Ley española 11/2018)	178

Estrategia global

Ferrovial es una compañía global dedicada al desarrollo y la explotación de infraestructuras sostenibles. El modelo de negocio de la Compañía se basa en la integración de sus unidades de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Energía), donde el área de Construcción apoya la actividad centrada en las concesiones con las mejores capacidades de ingeniería para diseñar y construir infraestructuras. El modelo integrado de Ferrovial está presente en todo el ciclo de vida del proyecto, desde la conceptualización hasta el diseño, la financiación, la construcción y la explotación de infraestructuras fundamentales como autopistas y aeropuertos. El objetivo de crecimiento de la Compañía sigue siendo Estados Unidos, un mercado en el que Ferrovial está presente desde hace más de 20 años. La Compañía seguirá ampliando los activos norteamericanos en los próximos años.

Ferrovial apoyará su estrategia de crecimiento sostenible con un conjunto de capacidades muy sólido:

- **Operativa:** optimización de los ingresos mediante la gestión de los precios y la demanda utilizando las últimas tecnologías y una cultura de rentabilidad centrada en maximizar el valor a largo plazo de los activos operativos.
- **Desarrollo:** integración vertical con capacidades de diseño y construcción que apoyan desde la licitación hasta la puesta en servicio con sólidas capacidades de financiación y disciplina centrada en proyectos con mayor rentabilidad y generación de tesorería.
- **Grupos de interés:** los socios locales y una base diversificada de inversores refuerzan la presencia local de Ferrovial y su sólida relación con las autoridades locales.

Ferrovial mantiene sus cuatro prioridades estratégicas clave:

- **Personas:** garantizar los más altos estándares de seguridad y salud en sus operaciones y aplicar tecnologías innovadoras para evitar accidentes a usuarios y empleados. Ferrovial seguirá atrayendo, desarrollando y desplegando el mejor talento para cada puesto, fomentando la diversidad y gestionando activamente el nivel de compromiso de los empleados. La plantilla total de Ferrovial a 31 de diciembre era de 25.501 trabajadores. Para obtener información más detallada, véase S1-6.
- **Crecimiento sostenible:** desarrollar infraestructuras concesionales de alto valor en los principales mercados de Ferrovial, rotación de activos para aprovechar el valor de las inversiones y financiar futuras oportunidades y asegurar el máximo retorno a los accionistas.
 - **En la división de Autopistas,** se cuenta con una base de infraestructuras única que se centra en el desarrollo de soluciones para aliviar la congestión, especialmente en Estados Unidos y Canadá a través de Managed Lanes. La Compañía continuará desarrollando Managed Lanes autopistas de peaje en Estados Unidos, además de centrarse en aumentar la sólida cartera de proyectos en curso y conseguir proyectos seleccionados en otros países como la India, donde cuenta con una sólida alianza con IRB.
 - La propuesta de valor del mercado de **Aeropuertos** se basa en facilitar el crecimiento del transporte aéreo para mejorar la conectividad entre personas a medida que aumenta el tráfico aéreo. La unidad de negocio se centrará en oportunidades relacionadas con terminales en Estados Unidos, proyectos de ampliación de aeropuertos en Europa y otras oportunidades de crecimiento en las que las capacidades de Ferrovial representen una ventaja.
 - **Energía** se centra en el desarrollo de proyectos para la transición energética: líneas de transmisión, proyectos renovables y negocios de eficiencia energética en mercados seleccionados.
 - **Construcción** resulta clave para apoyar a otras divisiones en proyectos complejos de infraestructuras con capacidades técnicas, de ingeniería y de producción de principio a fin. La unidad de negocio cuenta con sólidas bases locales en Texas, España y Polonia que prestan apoyo a otras regiones y gestionan los riesgos desde la licitación y el diseño hasta la entrega del proyecto.
- **Excelencia operativa:** seguir mejorando la eficiencia, maximizando la generación de caja, reforzando los procesos básicos y la gestión de riesgos.

El compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad pretende mejorar el futuro mediante el desarrollo y la explotación de infraestructuras sostenibles. La Compañía se compromete a proteger el medioambiente y apoyar a las comunidades, aumentando la seguridad, mejorando la experiencia de los usuarios y reduciendo los tiempos de viaje.

Ferrovial está presente en los principales índices de sostenibilidad del sector, como Dow Jones Best-in-Class Index, Sustainalytics, MSCI, FTSE4Good, Moody's y Carbon Disclosure Project, entre otros.

- **Innovación:** apoyando el negocio principal de Ferrovial, acelerando su transformación digital, fomentando una cultura de ciberseguridad y desarrollando casos de uso de IA.

La plataforma integrada de Ferrovial permite desarrollar y explotar proyectos de infraestructuras innovadores, eficientes y sostenibles con una elevada creación de valor para los grupos de interés. Esto convierte a la Compañía en una de las principales compañías de autopistas y aeropuertos de Norteamérica, respaldada por las mejores capacidades de su clase integradas en la estrategia.

AUTOPISTAS

Cintra, la división de autopistas de Ferrovial, centra estratégicamente su actividad en mercados desarrollados con alta demanda de infraestructuras desarrollando proyectos que mejoran la calidad de vida de los usuarios reduciendo el entorno urbano y contribuyendo al desarrollo socioeconómico de las regiones donde opera.

ESTRATEGIA

Con más de 50 años de experiencia, el exhaustivo modelo de gestión de Cintra y su profundo conocimiento de la previsión de la demanda de viajes y el análisis avanzado de precios crean un valor sustancial. Las sinergias con Ferrovial Construcción refuerzan aún más el potencial de creación de valor y las fuertes ventajas competitivas de Cintra. La gestión completa del ciclo de vida de los proyectos, combinada con una cartera diversificada y global, permite a Cintra comprender las necesidades de todas las partes interesadas (usuarios, administraciones, operadores económicos), lo que se traduce en la capacidad de ofrecer soluciones innovadoras, sostenibles y de alto valor añadido.



(*) No se incluye información sobre la inversión bajo gestión y el número de concesiones de activos de IRB (India) y Private Invit.

PRINCIPALES MERCADOS

Cintra ha invertido constantemente en el crecimiento y la diversificación de su cartera, con especial atención a los mercados norteamericanos, donde la Compañía se beneficia de marcos normativos seguros y perspectivas de crecimiento prometedoras. Además, Cintra busca oportunidades de inversión en geografías específicas donde su modelo de negocio pueda generar ventajas competitivas únicas y aumentar el valor para el accionista. En diciembre de 2021, Cintra identificó una oportunidad en el mercado indio de autopistas y se asoció con el IRB, completando la adquisición de una participación del 24,9% en la Compañía. Nuestra participación actual se sitúa en el 19,9%, tras la venta de una participación del 5,0% ejecutada el 11 de junio de 2024. En 2024, Cintra adquirió una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust, un vehículo de inversión que posee una cartera de 12 concesiones de autopistas en India con una cartera comprometida de 3 concesiones adicionales, por una inversión total de 728 millones de euros (considerando un tipo de cambio de 89,0 EUR/INR) y en junio Cintra vendió una participación del 5% en la empresa india IRB Infrastructure Developers (IRB) por 214 millones de euros (considerando un tipo de cambio EUR/INR de 89,72).

El objetivo de Cintra consiste en ofrecer proyectos sostenibles que aborden la congestión del tráfico urbano y las complejas concesiones de zonas verdes. Este enfoque permite a los usuarios ahorrar tiempo, mejorar la fiabilidad de sus desplazamientos diarios e impulsar la productividad económica, creando así nuevas oportunidades de crecimiento en las regiones en las que opera Cintra. Otros mercados son Europa y Australia. En abril de 2024, el consorcio Anillo Vial Periférico, que incluye a Ferrovial (Cintra), Acciona y Sacyr, fue seleccionado para desarrollar el Anillo Periférico de Lima (Perú) en régimen de concesión con una inversión de 3.400 millones de dólares (unos 3.130 millones de euros). Esta infraestructura es un gran paso adelante en el desarrollo.

ACTIVOS

Cintra posee el 43,23% de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá); el 62,97%, 54,60% y 53,67% de las Express Lanes NTE, LBJ y NTE 35W en Texas (EE. UU.), respectivamente. Asimismo, en Carolina del Norte (EE. UU.), Cintra ostenta el 72,24% de la I-77 y el 55,704% de la I-66 en Virginia (EE. UU.).

En las Express Lanes, o vías rápidas, las tarifas son dinámicas y pueden ajustarse cada pocos minutos en función del nivel de congestión, garantizando siempre una velocidad mínima a los conductores. Con sistemas de peaje free-flow (sin barreras), estos activos destacan por su larga duración de concesión, amplia flexibilidad de tarifas de peaje y estructuras financieras optimizadas a largo plazo, posicionando a Cintra como líder en el desarrollo privado de infraestructuras de transporte por carretera de alta complejidad.

La Compañía también posee participaciones e inversiones en otros activos o sociedades en España, Eslovaquia, Colombia, Australia e India.

En 2024, los principales activos de Cintra repartieron dividendos por un total de 895 millones de euros (704 millones de euros en 2023), incluyendo el reparto del primer dividendo en I-77 e I-66, por importe de 307 y 172 millones de dólares respectivamente (de los que 205 y 89 millones de euros correspondieron a Ferrovial). Estas cifras reflejan la solidez financiera del modelo de negocio de Ferrovial.

CREACIÓN DE VALOR

Proyectos greenfield de alta complejidad

Cintra está especializada en proyectos greenfield complejos por su alto potencial de creación de valor. Su capacidad para evaluar y asumir un mayor nivel de riesgo asociado al proyecto en la fase de licitación (construcción, financiación, explotación y gestión del tráfico) le permite optar a tasas de rentabilidad (TIR) más elevadas. La creación de valor se consigue disminuyendo el tipo de descuento de los flujos de tesorería futuros a medida que se eliminan los riesgos del proyecto en la fase de construcción o se reducen (tráfico/financiación) a medida que avanza el plazo de la concesión.

Rotación de activos maduros

La creación de valor se materializa mediante la venta de proyectos maduros, cuyos ingresos se invierten en nuevos activos con mayor potencial de creación de valor. Un ejemplo de esta estrategia es el acuerdo alcanzado en octubre con Interogo Holding para gestionar las participaciones en un conjunto de concesiones en Europa y Canadá. Cintra transferirá los derechos económicos y tendrá la mayoría de los derechos de voto en Umbrella Roads BV, que gestionará las operaciones en virtud de un acuerdo de servicios. Esta asociación podría permitir una mayor colaboración entre las partes en el futuro.

Eficiencia operativa comprometida con el medio ambiente

Todos los activos de Cintra se dedican a optimizar las operaciones. La estrategia medioambiental de Cintra para reducir su huella de carbono comenzó hace más de una década, reforzando continuamente las prácticas medioambientales y protegiendo el hábitat de las especies autóctonas con un seguimiento continuo de las emisiones de gases de efecto invernadero, los residuos, la calidad del aire y del agua y el impacto acústico producido por el tráfico.

Usuarios: excelencia en el servicio

Cintra mantiene su enfoque en la satisfacción del cliente y su propuesta de valor de fiabilidad, ahorro de tiempo, seguridad y sostenibilidad. La eficacia de esta estrategia queda demostrada por la respuesta de los clientes, con niveles crecientes de aceptación y satisfacción en todos sus proyectos.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2025

Para 2024, se esperaba que el tráfico de los activos de la Compañía continuara la senda de recuperación de 2023 y aumentara en todos los activos. Sin embargo, se esperaba que el tráfico en la NTE se viera afectado por las obras en curso destinadas a aumentar la capacidad del proyecto. Estas expectativas se han cumplido, ya que tanto el tráfico como los ingresos por peaje han superado los niveles de 2023. Como estaba previsto, las obras afectaron a la NTE, pero nuestra colaboración con el contratista contribuyó a minimizar las perturbaciones en la zona, con un impacto negativo en el tráfico menos importante de lo esperado.

En 2025, se espera que el tráfico de los principales activos de la Compañía aumente en todos ellos.

En 2024 se recibieron dividendos por valor de 895 millones de euros, incluida la distribución del primer dividendo en I-77 e I-66, frente a los 704 millones de euros del año anterior. En 2025, se espera que los principales activos de infraestructuras sigan distribuyendo dividendos de forma coherente en función de sus resultados de explotación. Cintra centrará sus esfuerzos en maximizar la calidad del servicio prestado, optimizando sus ingresos y costes, dentro del marco permitido por los contratos de concesión. La evolución prevista por zonas geográficas es la siguiente:

- En Canadá, la autopista 407 ETR seguirá centrándose en medidas de optimización y control de costes sin dejar de desarrollar su estrategia de generación de valor para el usuario. La autopista mantendrá su inversión en el Data Lab para mejorar su conocimiento del comportamiento de los usuarios y personalizar sus propuestas de valor, así como para mejorar sus sistemas de gestión de clientes, permitiendo ofrecer una atención individualizada a través de planes de fidelización y ofertas específicas.

Desde 2020, debido a la pandemia de la COVID-19, el supuesto de fuerza mayor se declaró para que finalizara cuando los volúmenes de tráfico alcanzaran los niveles anteriores a la pandemia o cuando se produjera un aumento de las tarifas de peaje. La concesión decidió aumentar las tarifas a partir de febrero de 2024 y ya ha aprobado un incremento para 2025.

La concesión estará sujeta al Schedule 22, si las mediciones del nivel de tráfico anual caen por debajo de los umbrales de tráfico correspondientes, 407 ETR tendrá que abonar a la provincia cantidades potencialmente sustanciales calculadas con arreglo al Schedule 22 y un posible primer pago que deberá efectuarse a principios de 2026.

- En Estados Unidos, todas las autopistas han registrado un sólido crecimiento del tráfico, así como de los ingresos medios por transacción. Las tarifas de peaje soft cap aumentarán en 2025 en función del IPC del último mes de diciembre en comparación con el año anterior.

También, en 2024 y gracias al éxito del proyecto North Tarrant Express, las obras de ampliación de la autopista comenzaron antes de lo previsto inicialmente en el acuerdo de desarrollo que la Compañía mantiene con el Departamento de Transporte de Texas. Las obras proseguirán a lo largo de 2025 y se prevé que concluyan en 2027. Estas obras están afectando al nivel de tráfico, pero gracias a la óptima gestión del proyecto, el impacto durante 2024 ha sido menor de lo previsto, y se espera una evolución similar durante 2025.

- En Australia, Cintra seguirá gestionando la Circunvalación de Toowoomba y el proyecto Western Roads Upgrade, que se abrió totalmente al tráfico en noviembre de 2021.
- En India, donde IRB Infrastructure Developers Ltd. gestiona 26 proyectos de autopista de aproximadamente 15.400 kilómetros, se espera que alcance hitos significativos dentro de su cartera de proyectos en desarrollo durante 2025.

- En el resto de mercados, Cintra seguirá explotando los activos ya en funcionamiento, incluida la autopista D4R7 en Eslovaquia, que se abrió completamente al tráfico en octubre de 2021. También se abrirán al tráfico varios tramos de la Ruta del Cacao, en Colombia. En 2025 está previsto inaugurar el túnel de Silvertown, en el Reino Unido, e iniciar la construcción del Anillo Vial Periférico en Perú.

La Compañía continuará su actividad licitadora en Norteamérica, con una atractiva cartera de proyectos para 2025, y en otras regiones objetivo (Europa, Australia, Colombia y Perú), centrándose en proyectos greenfield complejos, por su alto potencial de creación de valor, así como en la India a través de IRB.

AEROPUERTOS

Ferrovial Aeropuertos integra todas las inversiones de la Compañía en actividades aeroportuarias y es uno de los principales operadores privados de aeropuertos del mundo.

ESTRATEGIA

Con más de 25 años de experiencia en inversión y desarrollo aeroportuario, sigue creciendo día a día, buscando siempre mejorar la experiencia del pasajero y optimizar la eficiencia, aumentando el número de pasajeros en Dalaman y el número de acuerdos con aerolíneas para la futura explotación de la NTO.

La unidad de negocio también se centrará en las oportunidades relacionadas con las terminales en Estados Unidos, otras regiones en las que Ferrovial tiene presencia.



ACTIVOS

Ferrovial Aeropuertos cuenta con una importante presencia internacional a través de su participación del 49% en la sociedad conjunta que diseñará, construirá y explotará la Nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York (EE. UU.), así como de su participación del 60% en la compañía que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía). Durante 2024, La unidad de negocio cuenta con una cartera de cuatro aeropuertos en el Reino Unido: una participación del 5,25% en Heathrow, el hub con más tráfico de Europa, y una participación del 50% en Glasgow, Aberdeen y Southampton (AGS).

En enero de 2025, tras el cumplimiento de las condiciones regulatorias aplicables, Ferrovial ha completado la venta de su 50% de capital social en AGS por un precio de 450 millones de libras. Esto dará lugar a una plusvalía de 300 millones de euros que repercutirá en los resultados del primer trimestre de 2025.

Nueva Terminal Uno (NTO, por sus siglas en inglés) del Aeropuerto Internacional JFK.

Este proyecto emblemático avanza actualmente según el calendario previsto. El proyecto cierra el año con la finalización sustancial de la estanqueidad de la Head House y el montaje de acero del Muelle Este y el avance de un 55% en la construcción. Se prevé que la terminal esté operativa en 2026 y que el contrato de concesión finalice en 2060. A día de hoy, tenemos acuerdos con 16 aerolíneas, de las cuales 10 están en proceso de ejecución, y 5 de ellas han firmado nuevos acuerdos en 2024 (Eva Air, Air Serbia, SAS, Neos y Philippines Airlines). Ferrovial Aeropuertos ha firmado 6 Cartas de Intenciones con Air China, Turkish Airlines y otras compañías internacionales.

Dalaman

El aeropuerto de Dalaman sigue siendo un importante destino vacacional para los viajeros nacionales e internacionales en Turquía, con niveles de tráfico que superan los de antes de la pandemia. Prueba de ello es la designación de la región de Sarigerme, en la provincia de Muğla, en el suroeste de Turquía, como zona de desarrollo turístico. Este reconocimiento facilitará el desarrollo de hoteles y campos de golf, que, a su vez, apoyarán el crecimiento del aeropuerto.

Durante 2024, 5,6 millones de pasajeros viajaron a través de Dalaman (+7,74% con respecto a 2023), impulsados por el aumento de la capacidad de varias aerolíneas y las nuevas rutas al Reino Unido y otros países europeos, así como por un mayor tráfico nacional.

AGS

El 13 de noviembre, Ferrovial anunció un acuerdo para la venta de su participación del 50% en AGS Airports a AviAlliance UK Limited por 450 millones. En 2025, tras cumplir las condiciones reglamentarias aplicables, Ferrovial ha completado la venta.

AGS también registró una notable recuperación del tráfico en 2024, con 11,3 millones de pasajeros (un 8,1% más en 2023). El tráfico internacional sigue siendo el principal motor debido al aumento de la capacidad procedente de Europa y a las nuevas rutas.

Heathrow

El proceso de venta anunciado por Ferrovial en noviembre de 2023 ya está completado y finalizado desde el 12 de diciembre de 2024. Como resultado de la operación Ferrovial ha reconocido al cierre del ejercicio 2024 un beneficio estimado de 2,57 millones de euros, de los cuales 2.023 millones de euros corresponden a las acciones vendidas y 547 millones de euros a la participación del 5,25% retenida, que ha registrado como una inversión financiera valorada a valor razonable con cambios reconocidos en resultados.

El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian por su participación del 5,25% por unos 455 millones de libras (el valor contable actual del activo). El acuerdo se ajustará con un tipo de interés que se aplicará hasta el cierre. La operación está sujeta al cumplimiento del derecho de primera oferta (ROFO) y al cumplimiento de las condiciones reglamentarias aplicables.

En términos de tráfico de pasajeros, Heathrow sigue siendo uno de los aeropuertos más transitados de Europa, con 83,9 millones de pasajeros en 2024.

CREACIÓN DE VALOR

La Unidad de Negocio de Aeropuertos sigue invirtiendo en la ampliación de su cartera, centrándose en las zonas geográficas en las que opera actualmente. Ferrovial tiene un largo historial de inversiones en aeropuertos, y espera que las nuevas inversiones en aeropuertos sean uno de los principales motores del crecimiento de Ferrovial en el futuro. Se perseguirán diversas estrategias de valor añadido, incluidas aquellas en las que Ferrovial tenga el control total de la inversión y aquellas en las que Ferrovial sea coinversor junto con otros socios de valor añadido.

Sostenibilidad

La sostenibilidad sigue siendo un objetivo clave para Ferrovial Aeropuertos, que lidera importantes iniciativas para reducir las emisiones.

En julio de 2024, la división de Aeropuertos lanzó su estrategia de sostenibilidad para 2024-2030, alineándola con los objetivos más amplios de Ferrovial. Esta estrategia se presentó oficialmente en la 34ª edición de la Conferencia y Exposición Anual de ACI EUROPE, uno de los principales acontecimientos del sector de la aviación que organiza cada año el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). Cabe destacar la participación de Ferrovial Aeropuertos como primer patrocinador de sostenibilidad en la historia del evento.

En julio de 2024, el proyecto de la NTO anunció la emisión de 2.550 millones de dólares en bonos verdes, la mayor emisión de deuda aeroportuaria exenta de impuestos jamás realizada, y un coste de interés global del 4,65%, con un vencimiento medio ponderado de 30 años. Destacando el compromiso del proyecto con la sostenibilidad, los bonos fueron designados Bonos Verdes por Kestrel Verifiers, un proveedor independiente de que confirmó que los usos de los bonos se ajustan a los principios de los Bonos Verdes (Transición a una economía descarbonizada; Integrar características de diseño resilientes y sostenibles; Preservar, mejorar o restaurar el capital natural; Promover una sociedad más equitativa y una transición justa y Divulgar actividades, impactos y riesgos).

A mediados de 2024, en el aeropuerto de Dalaman se completó un importante proyecto centrado en la generación de energías renovables y estrategias de sostenibilidad: una planta de energía solar con 15.000 paneles en su tejado, que ocupa 45.000 metros cuadrados. Genera 10.230 MWh anuales, con lo que cubre más del 55% de las necesidades energéticas del aeropuerto. El proyecto ayuda a conservar el medio ambiente protegiendo 200.000 árboles y reduciendo las emisiones de CO₂ en 4.500 toneladas cada año.

Aunque Ferrovial Aeropuertos no tiene ningún control operativo sobre los planes y estrategias de sostenibilidad de las sociedades puestas en equivalencia como HAH o AGS, la división revisa con frecuencia sus planes y estrategias para asegurarse de que no contradicen el marco de sostenibilidad de Ferrovial.

Innovación

Entre los principales proyectos de innovación puestos en marcha en 2024, destaca el proyecto Proof-of-Concept que utiliza tecnología LiDAR para mejorar la experiencia de los pasajeros en el aeropuerto de Dalaman. Empleando cuatro sensores LiDAR en una zona de 1.500 metros cuadrados de la terminal de salidas nacionales, recopilamos datos para analizar los movimientos y comportamientos de los pasajeros. La información obtenida incluía métricas sobre los niveles de ocupación, los tiempos de espera de los pasajeros y el uso de recursos, con el fin de mejorar la eficiencia operativa. Tras su éxito, el proyecto tiene potencial para una aplicación más amplia en ámbitos como los controles de seguridad, con el objetivo de crear infraestructuras aeroportuarias más inteligentes y sostenibles.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2025

Para 2024, se esperaba que los pasajeros de los activos de la empresa continuaran la senda de recuperación de 2023 y aumentaran en todos los activos. Estas expectativas se han cumplido. Como parte de la estrategia global de Ferrovial, 2024 ha sido un año crucial para la aplicación de la estrategia de rotación de activos.

Se prevé un aumento del tráfico en los aeropuertos de Dalaman en 2025. Se espera que los resultados financieros sigan la evolución del tráfico. También se espera que aumente el número de acuerdos con aerolíneas para la futura explotación de la NTO.

Durante 2025, Ferrovial Aeropuertos continuará analizando oportunidades selectivas de inversión en todo el mundo, con énfasis en infraestructuras sostenibles a las que Ferrovial pueda aportar su experiencia operativa y de construcción.

La distribución de dividendos en los próximos años dependerá en gran medida de la recuperación del tráfico y de los resultados operativos así como la fecha de la operación final de la NTO, que se espera para 2026. Los activos de Ferrovial Aeropuertos no distribuyeron dividendos en 2024.

ENERGÍA

La unidad de negocio de Energía se creó con el objetivo de promover la transición a una economía más sostenible y limpia. La división está presente en las principales geografías en las que opera Ferrovial, con el objetivo de aportar soluciones innovadoras para el desarrollo, construcción, financiación y explotación de infraestructuras de generación, almacenamiento y transmisión de energías renovables. Además, se ofrecen soluciones de eficiencia energética tanto a clientes públicos como privados.

ESTRATEGIA

El futuro de las infraestructuras de energías renovables se ve afectado positivamente por varias tendencias del mercado:

- Aumento de la electrificación de la economía en las próximas décadas, impulsada principalmente por la electrificación de los procesos de producción, la digitalización de la economía, el desarrollo de centros de datos y la electrificación del transporte.
- La necesidad y la voluntad de disponer de una mayor autonomía energética a nivel nacional y supranacional.
- Normativa nacional, regional y local sobre incentivos o desincentivos económicos a la producción de CO₂.
- Políticas de cierre y/o desmantelamiento de infraestructuras de generación de electricidad que utilicen combustibles fósiles o nucleares.
- Cambios sociales impulsados por la creciente concienciación sobre el cambio climático y la economía verde.

El objetivo de la unidad de Energía consiste en aplicar y adaptar el modelo de negocio probado por Ferrovial en infraestructuras de transporte a los nuevos requerimientos de los activos de generación, almacenamiento y transmisión de energía en los próximos años.

Cabe destacar que, debido a la especialización del sector, la división de Energía ha adaptado su organización y gestión a un modelo de negocio integrado, lo que le permitirá maximizar el valor de la propuesta. El negocio de Energía engloba las funciones de promoción, desarrollo, inversión y rotación de infraestructuras energéticas, así como su construcción.

Asimismo se están promoviendo múltiples medidas para reducir el consumo de energía y la eficiencia energética. Por eso existe una línea de negocio dedicada a apoyar el cumplimiento de los objetivos medioambientales y económicos de los clientes tanto públicos como privados.

PRINCIPALES MERCADOS

La unidad de negocio de Energía está presente principalmente en cinco áreas geográficas, alineadas con el posicionamiento global de Ferrovial: Estados Unidos, España, Polonia, Chile y Australia.

La división forma parte activa de la estrategia ESG de la Compañía, con el foco puesto en la lucha contra el cambio climático y la descarbonización de la economía, siempre en línea con las prioridades estratégicas de Ferrovial.

ACTIVOS

En España destaca el proyecto El Berrocal planta fotovoltaica en funcionamiento de 50 MWp situada en Sevilla. En Estados Unidos, se adquirió un proyecto para la construcción y explotación de una planta fotovoltaica de 257 MWp en Texas en el primer semestre de 2024. Se prevé que este activo, actualmente en construcción, comience a funcionar en 2026.

En Polonia, a través de una empresa conjunta (BxF Energy) con Budimex, se adquirió un proyecto para la construcción y explotación de una planta fotovoltaica de 60 MWp en el primer semestre de 2024. Actualmente en construcción, está previsto que comience a funcionar en 2026.

Ferrovial cuenta con tres líneas de transmisión operativas en Chile, con una longitud total de 924 kilómetros:

- Proyecto Transchile: adquirida en 2016, esta línea de transmisión tiene una longitud total de 408 kilómetros (2x220 kV - 204 km).
- Proyecto Centella: puesta en servicio en 2024, esta línea de transmisión tiene una longitud total de 504 kilómetros (2x220 kV - 252 km).
- Proyecto Tap Mauro: también puesta en servicio en 2024, esta línea de transmisión tiene una longitud total de 12 kilómetros (4x220 kV - 3 km).



EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2025

- En 2024 Ferrovial anunció la reorganización de todas las actividades del negocio energético presentes en todo el Grupo en una única unidad organizativa denominada Ferrovial Energía. Durante este año, la unidad de negocio, con el fin de acelerar su crecimiento en la generación de energía renovable, adquirió dos proyectos para la construcción y explotación de plantas fotovoltaicas, uno en Texas (257 MWdc) y otro en Polonia (60 MWdc, en JV con Budimex).
- En 2025, mejorar la rentabilidad será una prioridad absoluta. Esto se conseguirá continuando la mejora de la eficiencia y alineando los objetivos como una unidad integrada. Estos esfuerzos resultan esenciales para maximizar la productividad y alcanzar los objetivos estratégicos fijados por la Compañía.
- A escala internacional, la división aspira a aumentar su presencia en Estados Unidos en todas las áreas de negocio. Además, se están presentando activamente ofertas en Australia con la expectativa de conseguir contratos en el plazo de un año. Se espera que continúe el crecimiento sostenido

en Chile, junto con el desarrollo en curso de varios proyectos en Polonia. Esta expansión estratégica permitirá a la Compañía diversificar aún más su cartera de proyectos y reforzar su posición en el mercado mundial.

- Asimismo, la división seguirá ampliando la gama de productos ofrecidos a los clientes. Este planteamiento global no sólo mejorará la satisfacción del cliente, sino que también contribuirá al crecimiento y el éxito generales de la Compañía.

CONSTRUCCIÓN

Ferrovial Construcción es la unidad de negocio que lleva a cabo la construcción de obra civil, edificios, centros de datos, plantas de tratamiento de aguas y obras industriales. Es reconocida internacionalmente por su capacidad para diseñar y construir infraestructuras únicas, innovadoras y sostenibles.

ESTRATEGIA

La división de Construcción representa un pilar fundamental de la estrategia de Ferrovial gracias a su capacidad técnica de diseño y construcción en la ejecución de complejos proyectos de infraestructuras para otras divisiones de inversión de Ferrovial, así como para clientes públicos y privados. La unidad de negocio de Construcción refuerza las capacidades de Ferrovial y mejora su competitividad en la licitación de concesiones, principalmente para el sector del transporte.

En 2024, Ferrovial Construcción ha mantenido un nivel estable de ingresos y ha mejorado su rentabilidad para alcanzar los objetivos marcados en el Plan Estratégico Horizon 24, gracias a las medidas puestas en marcha en los últimos años para el control y gestión de riesgos, los criterios selectivos de licitación de proyectos y geografías, la apuesta por modelos de contratación más colaborativos y la inversión en innovación, tecnología y digitalización.

PRINCIPALES MERCADOS

Ferrovial Construcción centra su actividad en países desarrollados con economías estables que apuestan por la modernización de sus infraestructuras. Estados Unidos, Polonia y España son los principales mercados de la división, con más del 75% de los ingresos. Otras geografías con presencia estable son Canadá, Reino Unido, Australia y Chile. La cartera mantiene un riesgo equilibrado, con una exposición adecuada a los mercados y proyectos clave de Ferrovial para las sociedades del Grupo.

CREACIÓN DE VALOR

Además de su propia rentabilidad y capacidad de generación de flujos de tesorería, Construcción aporta valor añadido participando desde el mismo principio de los proyectos hasta su finalización. La división está especializada en proyectos de alta complejidad técnica, que puede desarrollar gracias a la experiencia y presencia internacional de los más de 350 empleados de su Departamento de Servicios de Ingeniería, dedicado a la búsqueda de soluciones de ingeniería de primer nivel. La diversificación sectorial y geográfica y el tamaño de la división, le permiten mantener la cualificación técnica y disponer de equipos materiales y humanos siempre preparados para apoyar a otras divisiones de Ferrovial en la licitación de concesiones, aportando seguridad en precio y plazo, y calidad en la entrega. Esta colaboración con compañías del Grupo se ha vuelto a materializar en 2024 con la adjudicación de la autopista de peaje urbano Anillo Vial Periférico en Perú.



Impulsar las actividades de construcción de forma sostenible

La gestión sostenible de los proyectos es una prioridad para Ferrovial Construcción. Con la ambición de mantener su posición de liderazgo, se puso en marcha la Estrategia de Sostenibilidad 2024-30 para reforzar su compromiso con la sociedad y responder a las demandas de las partes interesadas y del marco normativo ESG.

En el ámbito medioambiental, se da prioridad a la descarbonización y a la reducción del impacto sobre el medio ambiente. En descarbonización, el objetivo es llegar a ser neutros en carbono en 2050, mediante la eficiencia energética de la flota y la maquinaria, el uso de energías limpias y combustibles alternativos, y la incorporación de materiales sostenibles y reciclados. Asimismo, la división promueve el uso de la tecnología y la optimización de los procesos desde la fase de diseño hasta la de construcción, incorporando criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones, con soluciones como la prefabricación, la construcción modular y la digitalización. Asimismo, la división de Construcción se ha comprometido a promover la descarbonización de su cadena de valor, colaborando con clientes y proveedores para desarrollar infraestructuras más sostenibles.

En cuanto a la reducción del impacto ambiental, la unidad promueve la economía circular, el reciclaje de residuos y la reutilización de materiales, la reducción de la huella hídrica y la gestión individualizada de los proyectos para evitar impactos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad.

En materia social, Construcción mantiene su compromiso con las personas y las comunidades, promoviendo el desarrollo económico y social de las comunidades en las que opera, mediante la implicación de la cadena de suministro local, proyectos de acción social y la creación de empleo directo e indirecto. Del mismo modo, el compromiso con sus empleados resulta prioritario, centrándose en la salud, seguridad y bienestar de todos los

empleados y socios, implantando medidas de control de riesgos, concienciación y cumplimiento de los más altos estándares de seguridad y salud, implicándose activamente en su consecución y desarrollo a todos los niveles de la organización, e incorporando la innovación y el uso de las nuevas tecnologías, como los sensores y la automatización de maquinaria, la Inteligencia Artificial para el análisis de riesgos o la robótica como asistente. Otro aspecto clave en este ámbito es la atracción y retención del talento, fomentando la equidad, la inclusión y la diversidad de género, generacional y cultural.

En el ámbito de la gobernanza, se rige por los principios de integridad y transparencia en el desarrollo de sus operaciones. Trata de incorporar medidas de sostenibilidad en los procesos y la toma de decisiones, garantizando el respeto de la legislación aplicable, el código ético para empleados y proveedores y la aplicación de políticas anticorrupción. Durante los procesos de contratación, Ferrovial trata de gestionar los riesgos de forma anticipada mediante la evaluación y seguimiento de proveedores, clientes y socios de acuerdo con los principios de ética e integridad, incluyendo criterios ESG para detectar posibles riesgos en los ámbitos financiero, medioambiental, legal, laboral y reputacional.

Este compromiso con la sostenibilidad está reconocido por los principales índices de sostenibilidad y agencias externas de calificación, como los índices Dow Jones Best-in-Class, CDP y Ecovadis, entre otros.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2025

En 2024, la división de Construcción ha cumplido el objetivo medio a largo plazo del 3,5% de margen RE ajustado establecido en el Plan Estratégico Horizon. La evolución prevista para 2025 es igualmente positiva, basada en una robusta cartera de pedidos, que ha marcado un nuevo máximo histórico, y con una buena exposición a mercados y proyectos clave para las sociedades del Grupo, en línea con la estrategia de Ferrovial. Esto permite un enfoque selectivo de las licitaciones, centrado en la mitigación del riesgo y la rentabilidad a largo plazo.

Las perspectivas para 2025, por mercados, son las siguientes:

- En Estados Unidos y Canadá, se espera que el crecimiento de las ventas se vea apoyado por la ejecución de las correspondientes adjudicaciones obtenidas por Webber en los últimos años, que incluyen sectores tan diversos como infraestructuras de transporte, plantas de tratamiento de aguas y proyectos de energías renovables tanto en Texas como en la Costa Este de Estados Unidos, así como por el ritmo de ejecución tan favorable de la Línea Ontario del Metro de Toronto una vez finalizada la fase inicial de diseño. A medio plazo, se espera que el sector de la construcción de infraestructuras de transporte siga absorbiendo el impulso de la Ley federal de Inversión en Infraestructuras y Empleo, mediante el desembolso progresivo de fondos, que se está materializando a través de programas de inversión estatales como el Programa Unificado de Transporte 2025 en Texas, el Moving Forward en Florida o el Major Mobility Investment Program en Georgia. La división de Construcción seguirá apoyando el proceso de licitación de proyectos P3 de las unidades de inversión del Grupo, con especial atención a las iniciativas de autopistas y aeropuertos en la costa este de Estados Unidos.
- En España, se espera que las ventas aumenten en línea con la tendencia al alza de los últimos años, gracias al alto nivel de contratación tanto con clientes públicos como privados. En el futuro, continuarán las iniciativas privadas de construcción industrial, logística, tecnológica y de centros de datos, además de la demanda pública estable de proyectos ferroviarios, sanitarios y de plantas de agua.
- En Polonia, se prevé un aumento de los ingresos y se mantendrá la estrategia de licitación selectiva, centrada en mantener la rentabilidad y la diversificación en sectores como la energía, las renovables y la construcción singular de proyectos tecnológicos e industriales. La licitación pública de proyectos ferroviarios y de carreteras mantiene buenas perspectivas apoyada por el alto nivel de asignación de fondos del marco financiero plurianual de la UE para 2021-27, que garantiza la estabilidad futura de las inversiones en el país.
- En el resto de mercados, destacan Reino Unido y Australia, donde la ejecución de grandes proyectos de metro, ferrocarril y carreteras están entrando en la fase final de ejecución, anticipando una caída moderada de los ingresos en 2025. Otro hecho destacable es la correspondiente adjudicación de la construcción del Anillo Periférico Vial en Perú, una autopista urbana que une Lima y Callao, mostrando de nuevo el apoyo a las divisiones de inversión del grupo, ya que este contrato se licitó en régimen de concesión.

Resultados de Ferrovial enero-diciembre 2024

ASPECTOS DESTACADOS

- **Ferrovial obtuvo resultados sólidos en 2024. Los ingresos** alcanzaron los 9.147 millones de euros (+6,7% en términos comparables), impulsados principalmente por mayores ingresos de Autopistas (+19,6% comparable) y una mayor contribución de Construcción (+3,8% comparable). **El RBE ajustado** ascendió a 1.342 millones de euros (+38,9% comparable), impulsado por una mayor contribución de Autopistas (+19,5% comparable), especialmente las autopistas en EE.UU. con un RBE ajustado de 906 millones de euros (+22,2% frente a 2023). Construcción tuvo un desempeño sólido en el año, alcanzando 430 millones de euros de RBE ajustado (+95,4% comparable).
- Los ingresos de **407 ETR** alcanzaron los 1.705 millones de dólares canadienses en 2024 (+14,0%), beneficiándose del aumento de la movilidad y del nuevo sistema de tarifas de peaje implementado el 1 de febrero de 2024.
- **Todas las Managed Lanes (MLs) registraron un sólido crecimiento en los ingresos por transacción en 2024, superando la inflación de forma significativa:** NTE 35W +12,5%, LBJ +8,8% y NTE +6,0%. Este indicador creció un +33,2% en I-66 y un +11,7% en I-77, donde no hay un límite de precios. I-77 distribuyó su primer dividendo (distribución total de 307 millones de dólares en 2024, al 100%) tras sus primeros 5 años de operación. I-66 distribuyó dividendos por primera en diciembre de 2024 por importe de 172 millones de dólares al 100%.
- **Aeropuertos:** el tráfico de Dalaman aumentó un +7,7% en 2024 y la construcción de New Terminal One (JFK) continúa en plazo y presupuesto.
- **Construcción** alcanzó un margen de RE ajustado del 3,9% para 2024, sobrepasando el objetivo de 2024 (margen RE ajustado del 3.5%). El cuarto trimestre de 2024 volvió a mostrar una mejora de rentabilidad, alcanzando un margen de RE ajustado del 4,1%. La cartera de pedidos alcanzó un máximo histórico de 16.755 millones de euros (+7,5% comparable frente a diciembre de 2023), excluyendo aproximadamente 2.670 millones de euros de contratos pre adjudicados.
- **Sólida situación financiera** con niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructura hasta los 5.320 millones de euros y una deuda neta consolidada ex-proyectos de infraestructura de -1.794 millones de euros.
 - **Los principales flujos de entrada se refieren a ganancias procedentes de la rotación de activos y a una cifra récord de dividendos recibidos:**
 - Rotación de activos: la desinversión de una participación del 19,75% en Heathrow (2.023 millones de euros), la venta de una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers (211 millones de euros), el préstamo del vendedor relacionado con la desinversión de Amey (176 millones de euros), la venta del vehículo Umbrella Roads BV (100 millones de euros) y la venta de una participación del 24,78% en Serveo (40 millones de euros).
 - Los dividendos de los proyectos alcanzaron los 947 millones de euros.
 - **Las principales salidas de caja estuvieron relacionadas con inversiones de crecimiento y distribuciones a los accionistas:**
 - Inversiones de crecimiento: la adquisición de la participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust (-710 millones de euros) y las aportaciones de capital en NTO (-469 millones de euros).
 - Distribuciones a los accionistas de -831 millones de euros, que incluyeron dividendos en efectivo (-130 millones de euros) y recompras de acciones (-701 millones de euros).
 - Otras recompras de acciones en tesorería: -272 millones de euros, acciones de Ferrovial que podrían ser canceladas o utilizadas para diversos fines corporativos.

PRINCIPALES EVENTOS CORPORATIVOS

- El 9 de mayo, las acciones de Ferrovial comenzaron a cotizar en la bolsa de valores Nasdaq.
- El 11 de junio, Ferrovial vendió una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers por 211 millones de euros, con una plusvalía (antes de impuestos) de 132 millones de euros.
- El 13 de junio, Ferrovial adquirió una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust por una inversión total de 728 millones de euros (710 millones de euros pagados en 2024).
- El 28 de junio, Ferrovial completó la venta de su participación del 24,78% en Serveo a Portobello Capital por 55 millones de euros, con una plusvalía (antes de impuestos) de 33 millones.
- El 23 de agosto, se anunció un programa adicional de recompra de acciones para diversos fines corporativos por hasta 300 millones de euros. El 13 de diciembre, Ferrovial anunció la extensión de este programa hasta el 30 de mayo de 2025, y un compromiso adicional de 300 millones de euros, elevando el monto máximo total de recompra de acciones a 600 millones de euros (272 millones de euros gastados hasta diciembre de 2024).
- El 16 de octubre, Ferrovial e Interogo Holding constituyeron una sociedad conjunta, Umbrella Roads BV, para transferir los derechos económicos y mantener la mayoría de los derechos de voto de las participaciones de Ferrovial en las autopistas irlandesas M3 Eurolink y M4 Eurolink; la autopista M8-M73-M74 en Escocia; la 407 East Extension Phase 1 y la 407 East Extension Phase 2 en Canadá; y los aparcamientos Serrano Park y la Autovía de la Plata (A-66) en España. La operación se cerró por 100 millones de euros.
- El 12 de noviembre, Ferrovial firmó el contrato de concesión para la Vía de Circunvalación Periférica de Lima (Perú), con un compromiso de capital de 218 millones de euros (13 millones de euros pagados en 2024).
- El 13 de noviembre, Ferrovial anunció un acuerdo para la venta de su participación del 50% en AGS Airports a AviAlliance UK Limited. Tras cumplir las condiciones reguladoras aplicables, Ferrovial completó la venta de su participación en AGS Airports por valor de 450 millones de libras el 28 de enero de 2025, con una plusvalía de alrededor de 300 millones de euros que se espera contabilizar en 1T 2025.
- El 12 de diciembre, Ferrovial cerró la venta de una participación del 19,75% en el aeropuerto de Heathrow por valor de 1.700 millones de libras (2.023 millones de euros), lo que tuvo un impacto en la cuenta de resultados de 2.570 millones de euros, incluidos 2.023 millones de euros de plusvalía relacionada con las acciones vendidas y 547 millones de euros con respecto al valor razonable de la participación restante del 5,25%. El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció un acuerdo de venta de la participación restante del 5,25% por alrededor de 455 millones de libras.

HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- Ferrovial consolida su posición como **la empresa más sostenible de Europa y la segunda empresa más sostenible del mundo en el sector de la Construcción e Ingeniería**, según el índice Dow Jones Best in Class (antiguo índice de sostenibilidad Dow Jones). Ferrovial ha sido incluida en el índice Dow Jones Best in Class por vigésimo tercer año consecutivo.
- En 2024, **Ferrovial inició el proceso para obtener nuevos objetivos validados por la SBTi en consonancia con 1,5°C**. Se han logrado avances significativos en la consecución de esta validación y se espera que la confirmación definitiva de la SBTi se produzca a principios de 2025.
- Ferrovial es **una de las primeras empresas en unirse a las recomendaciones del Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD)** en su compromiso con la conservación de la naturaleza y los ecosistemas "Earlier Adopters".
- Ferrovial ha sido reconocida como **una de las empresas líderes a nivel mundial en materia medioambiental de acuerdo con la CDP** (Carbon Disclosure Project). También ha sido incluida en la "A List" en materia de cambio climático y en la "A List" en materia de agua.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	2024	2023
Ventas	2.504	2.293	9.147	8.514
RBE Ajustado*	334	291	1.342	991
Amortización de inmovilizado	-100	-94	-441	-401
RE Ajustado*	234	197	901	590
Deterioros y enajenación de inmovilizado	2.043	35	2.208	35
Resultado operativo	2.277	232	3.109	625
Resultado financiero	483	-88	274	-184
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-106	-112	-411	-372
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	589	25	685	188
Puesta en equivalencia	47	68	238	215
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	2.807	213	3.621	656
Impuesto sobre beneficios	-66	-74	-145	-42
Resultado Neto Actividades Continuas	2.741	139	3.476	614
Resultado Neto Actividades Discontinuas	5	8	14	16
Resultado Neto del ejercicio	2.746	148	3.490	630
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-81	-52	-251	-170
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	2.665	96	3.239	460

VENTAS

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Autopistas	340	304	11,6%	1.256	1.085	15,8%	19,6%
Aeropuertos	17	10	64,2%	91	80	13,7%	13,7%
Construcción	1.998	1.875	6,5%	7.234	6.869	5,3%	3,8%
Energía	96	56	71,9%	270	207	30,6%	30,6%
Otros	54	47	14,2%	296	273	8,4%	12,1%
Ventas	2.504	2.293	9,2%	9.147	8.514	7,4%	6,7%

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Autopistas	246	222	10,9%	918	799	15,0%	19,5%
Aeropuertos	-2	-1	-148,1%	26	22	19,4%	19,6%
Construcción	106	85	25,2%	430	211	103,7%	95,4%
Energía	2	-1	n.s.	2	0	n.s.	n.s.
Otros	-18	-14	-27,4%	-34	-41	17,0%	21,5%
RBE Ajustado*	334	291	14,8%	1.342	991	35,5%	38,9%

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Autopistas	186	180	2,8%	686	586	16,9%	22,0%
Aeropuertos	-5	-4	-40,4%	4	2	65,4%	67,8%
Construcción	81	44	84,6%	284	77	n.s.	n.s.
Energía	-2	-3	38,9%	-11	-8	-39,1%	-39,1%
Otros	-26	-21	-21,9%	-62	-68	9,5%	11,4%
RE Ajustado*	234	197	18,9%	901	590	52,7%	57,8%

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-24	DIC-23
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-1.794	-1.121
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.856	7.100
Autopistas	7.491	6.688
Resto	365	411
Deuda Neta Consolidada*	6.061	5.979

TRÁFICO

	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.
407 ETR**	678	642	5,5%	2.658	2.536	4,8%
NTE ***	10	10	-1,9%	39	40	-2,2%
LBJ***	12	11	9,1%	46	43	7,3%
NTE 35W***	13	12	9,1%	51	42	22,3%
I-77***	12	11	12,3%	43	41	4,7%
I-66***	9	8	9,1%	32	29	11,1%
Dalaman****	1	1	9,1%	6	5	7,7%

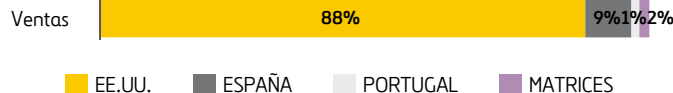
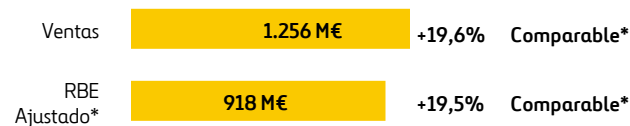
VKT (kilómetros recorridos) *Transacciones ****Pasajeros

DIVIDENDOS

(Millones de euros)	2024	2023
Autopistas	895	704
Aeropuertos	8	6
Construcción	34	0
Energía	4	18
Otros	7	12
Total	947	741

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

Autopistas



407 ETR (43,23%, PUESTA EN EQUIVALENCIA)

La información financiera anual aquí presentada correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 se basa en, y está en consonancia con, los estados financieros consolidados auditados de 407 ETR correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, publicados el 13 de febrero de 2025.

TRÁFICO

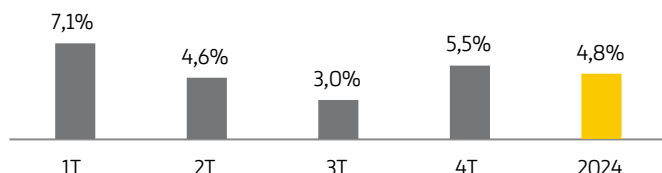
	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.
Longitud media (km)	23,0	22,7	1,5 %	23,2	22,9	1,4 %
Trafico/trayecto (mn)	29,5	28,3	3,9 %	114,7	110,8	3,5 %
VKTs (mn)	677,6	642,4	5,5 %	2.657,9	2.535,5	4,8 %
Ingreso medio por trayecto (CAD)	14,74	13,13	12,3 %	14,74	13,23	11,4 %

VKT (kilómetros recorridos)

En 4T 2024, los VKTs aumentaron un **+5,5%** frente a 4T 2023, como resultado de un aumento de la movilidad y de los desplazamientos en hora punta, dado que los lugares de trabajo experimentaron un mayor porcentaje de empleados presenciales, un incremento de los trabajos de rehabilitación en la Autopista 401, más días laborables en 2024, menos fenómenos meteorológicos invernales y más ofertas promocionales en 4T para reducir la congestión en el corredor durante las horas punta.

En 2024, los VKTs fueron un **+4,8%** más altos que en 2023, debido a los mismos motivos mencionados anteriormente.

Evolución del tráfico VKT frente a 2023



PyG

(Millones de dólares canadienses)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.
Ventas	438	376	16,5%	1.705	1.495	14,0%
RBE	370	315	17,3%	1.478	1.284	15,1%
Margen RBE	84,5%	83,9%		86,7%	85,9%	
RE	343	291	17,6%	1.372	1.187	15,6%
Margen RE	78,2%	77,5%		80,4%	79,4%	

Los ingresos se incrementaron **+16,5%** en 4T 2024, situándose en 438 millones de dólares canadienses, y un **+14,0%** en 2024, alcanzando 1.705 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes** (94,3% del total en 2024): mayores ingresos por peajes en 2024 (+16,8%), debido al aumento de los volúmenes de tráfico, los viajes más largos y las tarifas de peaje más altas en vigor desde el 1 de febrero de 2024, parcialmente compensado con los cargos de cámara, el cargo de peaje por viaje, y otros cargos que siguen siendo los mismos.
- Ingresos de tasas** (5,7% del total en 2024): menores ingresos por tasas en 2024 (-7,6%), debido a menores cargos por morosidad por una mayor tasa de provisión de reservas y menor tasas de ejecución.
- Ingresos por contratos** obtenidos en 2023 relacionados con la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418. El contrato se completó el 1 de junio de 2023.

(Millones de dólares canadienses)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.
Ingresos por peajes	413	353	17,2%	1.610	1.379	16,8%
Ingresos por cuota	25	23	8,6%	95	103	-7,6%
Ingresos por contrato	0	0	n.a.	0	14	n.a.
Total Ventas	438	376	16,5%	1.705	1.495	14,0%

OPEX aumentó un **+12,5%** en 4T 2024 y un **+7,6%** vs 2023, debido:

- Mayores costes de operaciones con clientes derivados de una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro debido a mayores ventas y saldos morosos.
- Mayores gastos de operaciones de sistemas debido a mayores costes de consultoría relacionados con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de 407 ETR que entró en vigor para todos los clientes a finales del 3T 2024.
- El aumento de los costes generales y administrativos se debe principalmente a los honorarios de consultoría y los gastos de marketing vinculados a las campañas promocionales.

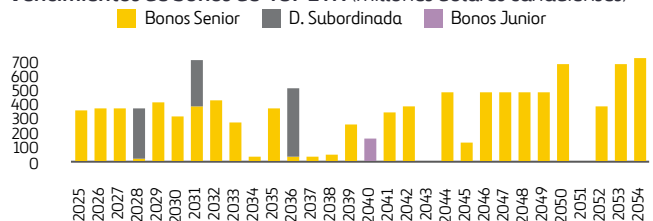
RBE aumentó **+17,3%** en 4T 2024, y un **+15,1%** en 2024, como resultado del aumento del tráfico y las tarifas de peaje.

Dividendos: en 4T 2024 se abonaron 700 millones de dólares canadienses (650 millones de dólares canadienses en 4T 2023) hasta los 1.100 millones de dólares canadienses de dividendos abonados a los accionistas en 2024 (950 millones de dólares canadienses en 2023).

Los dividendos distribuidos a Ferrovial ascendieron a 321 millones de euros en 2024 (281 millones de euros en 2023).

Deuda neta: 9.901 millones de dólares canadienses (coste medio 4,25%) en diciembre 2024 vs. 9.464 millones de dólares canadienses en diciembre 2023. El 58% de la deuda vence después de 2038. Los próximos vencimientos de bonos incluyen 374 millones de dólares canadienses en 2025, 389 millones en 2026 y 377 millones en 2027.

Vencimientos de bonos de 407 ETR (millones dólares canadienses)



- El 4 de abril de 2024, 407 ETR emitió Bonos Senior, Serie 24-A1, por valor de 250 millones de dólares canadienses, para amortizar Bonos Senior, Serie 14-A1, el 16 de mayo de 2024.
- El 9 de octubre de 2024, 407 ETR emitió Bonos Senior, Serie 24-A2, por valor de 500 millones de dólares canadienses, para amortizar el saldo pendiente sobre la Línea de Crédito Sindicado, para financiar el fondo de reserva del servicio de la deuda relacionado y para otros fines corporativos generales.

Calificación crediticia de 407 ETR

- S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 31 de julio 2024.
- DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 11 de julio 2024.

Tarifas 407 ETR

407 ETR aplicó una nueva lista de tarifas el 1 de febrero de 2024, tras un congelamiento de tarifas durante cuatro años desde febrero de 2020. El incremento de la tarifa de 407 ETR, en vigor desde el 1 de febrero de 2024, puso fin al evento de Fuerza Mayor, de tal manera que la 407 ETR estará probablemente sujeta un pago del Schedule 22, aplicable a partir de 2025, y se pagará a la Provincia en 2026, que podría ser significativo.

El 1 de enero de 2025 entró en vigor una nueva lista de tarifas y tasas. Los cambios incluyen zonas de peaje adicionales y nuevas clasificaciones de vehículos.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

NTE 1-2 (62,97%, consolidación global)

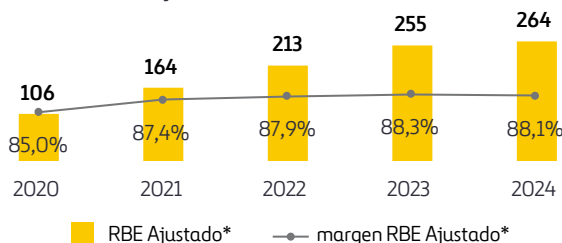
En 4T 2024, el tráfico disminuyó un -1,9% vs 4T 2023 debido a las obras de mejora de capacidad, parcialmente compensado por una mayor movilidad en el corredor, mostrando un tráfico fuerte en las horas punta.

En 2024, el tráfico bajó un -2,2% vs 2023, debido al impacto de las obras de construcción mencionado anteriormente, parcialmente compensado por la mejora de las condiciones meteorológicas en 1T 2024.

(Millones de dólares americanos)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.
Transacciones (millones)	9,9	10,1	-1,9%	38,7	39,6	-2,2%
Tarifa media por transacción (dólares)	8,3	7,5	11,3%	7,7	7,3	6,0%
Ventas	83	76	9,0%	299	289	3,5%
RBE Ajustado*	73	67	7,9%	264	255	3,3%
Margen RBE Ajustado*	87,8 %	88,7 %		88,1 %	88,3 %	
RE Ajustado*	65	63	3,0%	233	227	2,7%
Margen RE Ajustado*	78,5 %	83,1 %		77,8 %	78,5 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 8,3 dólares en 4T 2024 (+11,3% vs 4T 2023), y 7,7 dólares en 2024 (+6,0% vs 2023), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de NTE (millones de dólares)



Dividendos: En 4T 2024, NTE repartió 92 millones de dólares al 100% (94,5 millones de dólares en 4T 2023). En 2024, NTE repartió 177 millones de dólares (103 millones de euros a la participación de Ferrovial) frente a los 187 millones de dólares en 2023 al 100% (109 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La deuda neta de NTE a diciembre de 2024 alcanzó los 1.330 millones de dólares (1.263 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,46%.

Trabajos de ampliación de capacidad de NTE: como consecuencia del éxito del proyecto, dicha ampliación de capacidad se han tenido que aplicar antes de lo previsto inicialmente. Las obras de construcción para este proyecto comenzaron a finales de 2023 y se prevé que finalice a principios de 2027. Ferrovial Construcción y Webber actuarán como contratista de diseño-construcción.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa1	Baa1
FITCH	BBB+	BBB+

Schedule 22

Durante los años 2020 a 2024 (ambos incluidos), 407 ETR y la Provincia acordaron que la pandemia COVID-19 constituía un evento de Fuerza Mayor según las disposiciones del Contrato de Concesión y Arrendamiento de Terrenos (CGLA), y por lo tanto la 407 ETR no estaba sujeta a pagos del Schedule 22 hasta el final del evento de fuerza mayor.

LBJ (54,60%, consolidación global)

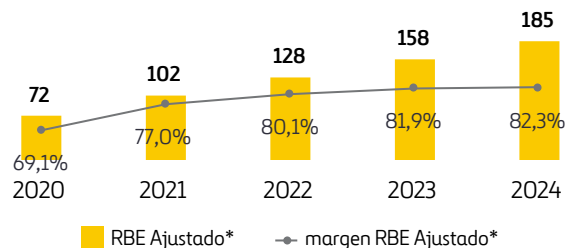
En 4T 2024, el tráfico se incrementó un +9,1% vs 4T 2023, debido al menor impacto por las obras de construcción en la zona, junto con mayor movilidad en el corredor.

En 2024, el tráfico fue un +7,3% más alto que en 2023 por los mismos motivos mencionados anteriormente. Además, el tráfico aumentó debido a las mejores condiciones meteorológicas en 1T 2024.

(Millones de dólares americanos)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.
Transacciones (millones)	12,1	11,1	9,1 %	46,4	43,3	7,3 %
Tarifa media por transacción (dólares)	4,9	4,5	10,6 %	4,8	4,4	8,8 %
Ventas	60	50	20,6 %	225	193	16,6 %
RBE Ajustado*	48	39	22,6 %	185	158	17,2 %
Margen RBE Ajustado*	79,9 %	78,6 %		82,3 %	81,9 %	
RE Ajustado*	39	33	20,7 %	150	130	16,1 %
Margen RE Ajustado*	65,8 %	65,8 %		67,0 %	67,2 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 4,9 dólares en 4T 2024 (+10,6% vs 4T 2023), y 4,8 dólares en 2024 (+8,8% vs 2023), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de LBJ (millones de dólares)



Dividendos: en 4T 2024, LBJ repartió 62 millones de dólares al 100% (43 millones de euros en 4T 2023). En 2024, LBJ repartió 107 millones de dólares (54 millones de euros a la participación de Ferrovial) frente a 74 millones de dólares en 2023 al 100% (37 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La deuda neta de LBJ a diciembre de 2024 alcanzó los 2.028 millones de dólares (2.018 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,03%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	BBB	BBB

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

NTE 35W (53,67%, consolidación global)

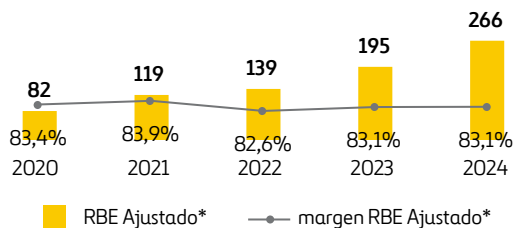
En 4T 2024, el tráfico se incrementó +9,1% vs 4T 2023, gracias a una mayor movilidad en el corredor. El tráfico en la NTE 35W, excluyendo el impacto del Segmento 3C, registró un incremento de +7,9% vs 4T 2023.

En 2024, el tráfico de NTE 35W fue +22,3% más alto que en 2023, esta aceleración de la evolución se debe a la apertura al tráfico de NTE 3C en junio de 2023. Además, el tráfico mejoró debido a la mejora de las condiciones meteorológicas durante 1T 2024. El tráfico en la NTE 35W, excluyendo el impacto del Segmento 3C, fue un +10,8% más alto en comparación con 2023.

(Millones de dólares americanos)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.
Transacciones (millones)	13,5	12,4	9,1 %	51,0	41,7	22,3%
Tarifa media por transacción (dólares)	6,4	5,9	9,3 %	6,3	5,6	12,5%
Ventas	87	74	17,7 %	320	234	36,8%
RBE Ajustado*	71	58	22,9 %	266	195	36,8%
Margen RBE Ajustado*	81,6%	78,2%		83,1%	83,1%	
RE Ajustado*	63	38	62,9 %	226	156	45,3%
Margen RE Ajustado*	72,0%	52,0%		70,5%	66,4%	

La **tarifa media por transacción** en 4T 2024 alcanzó los 6,4 dólares (+9,3% vs 4T 2023), y 6,3 dólares en 2024 (+12,5% vs 2023), impactado positivamente por mayores tarifas y por mayor proporción de vehículos pesados.

Evolución del RBE ajustado de NTE 35W (millones de dólares)



El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 3,9 millones de dólares de la **compartición de ingresos** correspondientes al 4T 2024, alcanzando los 14,0 millones de dólares en 2024. La compartición de ingresos correspondiente al ejercicio completo de 2023 se contabilizó en 4T 2023 y ascendió a 6,2 millones de dólares.

Dividendos: En 4T 2024, NTE 35W repartió 103 millones de dólares al 100% (70 millones de dólares en 4T 2023). En 2024, NTE 35W distribuyó 176 millones de dólares (87 millones de euros a la participación de Ferrovial) frente a 505 millones de USD al 100%, que incluían por primera vez un dividendo después de cinco años de operación (251 millones de euros para Ferrovial).

La **deuda neta de NTE 35W** a diciembre de 2024 alcanzó los 1.637 millones de dólares en diciembre de 2024 (1.624 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,78%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa1	Baa1
FITCH	BBB+	BBB+

I-77 (72,24%, consolidación global)

En 4T 2024, el tráfico aumentó en un +12,3% vs 4T 2023. El 27 de septiembre de 2024, el huracán Helene provocó el cierre de las autopistas principales I-40 e I-26. En consecuencia, el tráfico se desvió a la I-77, que se benefició temporalmente de manera positiva, principalmente en octubre. A pesar de algunas reaperturas parciales, algunos carriles de estas autopistas siguen cerrados.

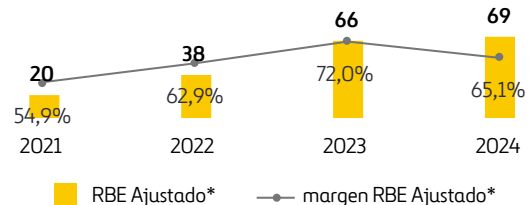
En 2024, el tráfico se incrementó +4,7% vs 2023, favorecido por los motivos mencionados anteriormente y a la mejora de las condiciones meteorológicas en 1T 2024. Parcialmente compensado por el clima adverso causado por el huracán Debby en 3T 2024 y el impacto beneficioso de las actividades de construcción en la zona durante el 3T 2023.

(Millones de dólares americanos)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.
Transacciones (millones)	11,9	10,6	12,3 %	42,9	41,0	4,7 %
Tarifa media por transacción (dólares)	2,5	2,3	9,7 %	2,4	2,2	11,7 %
Ventas	30	24	23,3 %	107	91	16,9 %
RBE Ajustado*	20	18	11,9 %	69	66	5,7 %
Margen RBE Ajustado*	65,9 %	72,6 %		65,1 %	72,0 %	
RE Ajustado*	19	13	41,8 %	59	55	7,9 %
Margen RE Ajustado*	63,9 %	55,6 %		55,3 %	59,8 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 2,5 dólares en 4T 2024, un +9,7% más alto en comparación con 4T 2023. Como parte del acuerdo con el Departamento de Transportes de Carolina del Norte debido al huracán Helene, la I-77 subvencionó temporalmente las tarifas de peaje desde principios de octubre hasta principios de diciembre de 2024 para respaldar los esfuerzos de recuperación.

En 2024, la **tarifa media por transacción** ascendía a 2,4 dólares en 2024 (+11,7% vs 2023), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de I-77 (millones de dólares)



El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 1,0 millón de dólares en **compartición de ingresos** en 4T 2024, y 4,6 millones de dólares en 2024. Asimismo, la compartición de ingresos para los *extended vehicles* ascendió a 2,0 millones de dólares para 4T 2024 (0,7 millones de dólares en 4T 2023), contribuyendo a un total de 5,4 millones de dólares para 2024 (2,6 millones de dólares en 2023).

Dividendos: I-77 distribuyó dividendos por primera vez después de cinco años de operación en 2024 por importe de 307 millones de dólares al 100% (268 millones de dólares pagados en junio, 25 millones de dólares en julio y 14 millones de dólares en diciembre al 100%). Los dividendos repartidos a la participación de Ferrovial fueron 205 millones de euros.

La **deuda neta** de I-77 a diciembre de 2024 alcanzó 466 millones de dólares (202 millones de dólares en diciembre 2023), con un coste medio de 6,24%.

El 25 de abril, I-77 emitió 371 millones de dólares en *Senior Secured Notes*, que se utilizarán principalmente para refinanciar TIFIA aumentando la vida promedio de la deuda pendiente. El coste de la nueva deuda al vencimiento es del 6,57%.

Calificación crediticia

	PAB	USPP NOTES
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

*Medida financiera distinta de la NIF. Para la definición y conciliación de la medida NIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

I-66 (55,70%, consolidación global)

En 4T 2024, el tráfico se incrementó +9,1% vs 4T 2023. Este aumento se atribuyó principalmente a una mayor movilidad dentro del corredor, con un tráfico intenso durante las horas punta.

En 2024, el tráfico aumentó +11,1% frente a 2023, gracias a una mayor movilidad.

(Millones de dólares americanos)	4T 24	4T 23	VAR. 2024	2024	2023	VAR.
Transacciones (millones)	8,7	7,9	9,1%	32,3	29,1	11,1 %
Tarifa media por transacción (dólares)	8,2	6,2	30,8%	7,4	5,5	33,2 %
Ventas	73	51	41,9%	247	167	47,3 %
RBE Ajustado*	59	40	46,2%	196	129	52,3 %
Margen RBE Ajustado*	80,5%	78,1%		79,5%	76,9%	
RE Ajustado*	32	48	-32,0%	116	70	65,0 %
Margen RE Ajustado*	44,5%	92,9%		46,9%	41,9%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 8,2 dólares en 4T 2024, un +30,8% más alto en comparación con 4T 2023, y 7,4 dólares en 2024 (+33,2% vs 2023), impactado por mayores tarifas.

Dividendos: I-66 distribuyó dividendos por primera vez en diciembre de 2024 por importe de 172 millones de dólares al 100% en su segundo año de operación (89 millones de euros a la participación de Ferrovial). Esto fue posible tras cumplir con el pago de los intereses del préstamo TIFIA durante 12 meses, tal y como permitía el contrato.

La **deuda neta de I-66** a diciembre de 2024 alcanzó los 1.730 millones de dólares (1.622 millones de dólares en diciembre de 2023), con un coste medio de 3,58%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB	BBB

IRB Infrastructure Developers (19,86%, puesta en equivalencia)

De acuerdo con la legislación india, la última información disponible corresponde al cierre del tercer trimestre del ejercicio fiscal de IRB (desde abril de 2024 hasta marzo de 2025), que comprende desde abril de 2024 hasta diciembre de 2024. A efectos comparativos, los estados financieros consolidados de Ferrovial incluyen la aportación de la sociedad correspondiente a los doce meses de 2024 (de enero a diciembre).

(Millones de euros)	H2 24	H2 23	VAR.	2024	2023	VAR.
Ventas	400	442	-9,5%	894	828	7,9%
RBE Ajustado*	194	213	-8,8%	449	406	10,5%
Margen RBE Ajustado*	48,5%	48,1%		50,2%	49,1%	
RE Ajustado*	139	159	-12,2%	336	301	11,6%
Margen RE Ajustado*	34,8%	35,9%		37,5%	36,3%	

En junio de 2024, Ferrovial vendió una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers por 211 millones de euros, resultando en una plusvalía antes de impuestos de 132 millones de euros. Ferrovial seguirá siendo el segundo mayor accionista, con una participación del 19,86%. Mantendrá la misma representación en el Consejo de Administración.

IRB completó **dos iniciativas de refinanciación**, garantizando un total de **740 millones de dólares americanos** en Senior Secured US Notes en 2024.

Calificación crediticia de IRB:

- **Fitch:** "AA-" (calificación crediticia del emisor a largo plazo) y "AA-" (senior secured notes en dólares estadounidenses), con perspectiva estable, reafirmada en enero de 2025.
- **Moody's:** "Ba1" (calificación de familia corporativa a largo plazo) y "Ba2" (calificación de instrumentos), con perspectiva estable, reafirmada en octubre de 2024.

IRB Infrastructure Trust (Private InvIT) (23,99%, puesta en equivalencia)

Ferrovial se ha hecho con una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust (Private InvIT), filial de IRB Infrastructure Developers, por un importe total de 728 millones de euros. Este importe comprende 710 millones de euros pagados en 2024 y una inversión de capital comprometida de 18 millones de euros asignada al proyecto Ganga Expressway.

Private InvIT gestiona una cartera de 14 concesiones de autopistas de peaje y 1 en construcción en toda la India.

En noviembre de 2024, Private InvIT emitió una oferta preliminar y no vinculante para ofrecer cinco de sus activos vencidos a Public InvIT. En diciembre de 2024, se adquirió una participación del 80,4% en Ganga Express a IRB Infrastructure Developers por 58 millones de euros.

Los estados financieros consolidados de Ferrovial para 2024 sólo incluyen seis meses de la aportación de Private InvIT para el segundo semestre de 2024 (de julio a diciembre, seis meses).

(Millones de euros)	2024
Ventas	243
RBE Ajustado*	114
Margen RBE Ajustado*	46,7%
RE Ajustado*	73
Margen RE Ajustado*	30,0%

Calificación crediticia de IRB Infrastructure Trust (Private InvIT):

- **Crisil:** "AAA" (calificación crediticia a largo plazo), con watch perspectiva, reafirmada en noviembre de 2024.

OTRAS AUTOPISTAS

- El 16 de octubre de 2024, Ferrovial e Interogo Holding constituyeron una sociedad conjunta, denominada **Umbrella Roads BV**, para transferir los derechos económicos y mantener la mayoría de los derechos de voto de las participaciones de Ferrovial en las autopistas irlandesas M3 Eurolink y M4 Eurolink; la autopista M8-M73-M74 en Escocia; la 407 East Extension Phase 1 y la 407 East Extension Phase 2 en Canadá; Serrano Park y la Autovía de la Plata (A-66) en España. La operación se cerró por 100 millones de euros.

**Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado*

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Puesta en Equivalencia	781	251	4.234	
Ruta del Cacao	59	0	139	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	28	1.422	22,5 %
Anillo Vial Periférico	13	205	–	35,0 %
IRB Private InvT	710	18	2.673	24,0 %

- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son nuevas autopistas de peaje, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción están completos en un 98,9% en base al valor ganado a 31 de diciembre de 2024.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad con un plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que el túnel abra en abril de 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 98,8% a 31 de diciembre de 2024.
- **Anillo Vial Periférico (Lima, Perú):** el consorcio liderado por Cintra firmó el 12 de noviembre de 2024 el contrato de concesión para desarrollar el Anillo Vial Periférico de Lima bajo el formato de concesión con una inversión de 3.400 millones de dólares. Esta cantidad incluye aportaciones de fondos públicos por parte de la Administración. Ferrovial, a través Cintra, posee una participación del 35%. Este proyecto comprende el diseño, financiación, construcción, gestión y mantenimiento de una autopista urbana de peaje de 34,8 km.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

Ferrovial mantiene el foco en EE.UU. como principal mercado, y el Grupo continúa prestando atención a iniciativas privadas:

- En febrero de 2025, el consorcio liderado por Cintra fue preseleccionado para la licitación de la **I-285 East Express Lanes** en Atlanta (Georgia), que consiste en la implantación de Managed Lanes a lo largo de 19 millas. Además, el Departamento de Transporte de Georgia espera publicar la *request for qualification* (RFQ) para la **I-285 West Express Lanes** en el 2T de 2025.
- En enero de 2025, el consorcio dirigido por Cintra presentó la RFQ para la licitación en el proyecto de la **I-24 Southeast Choice Lanes** en Tennessee. El proyecto se extenderá a lo largo de 21 millas, abarcando la zona entre la I-40 en Nashville y la I-840 en Murfreesboro.
- En octubre de 2024, la *Charlotte Regional Transportation Planning Organization* votó a favor de convocar una licitación para adquirir las **South Express Lanes de I-77** en el marco de un modelo de concesión. Se prevé que el Departamento de Transporte de Carolina del Norte emita la RFQ en el verano de 2025.
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados, como Virginia y Florida. Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

Además de en EE.UU, Cintra se encuentra activa en otras zonas geográficas en las que podría realizar inversiones selectivas. Un ejemplo de esto fue la preselección de Cintra para licitar el proyecto de la **autopista D35** (República Checa) en diciembre, siguiendo un modelo concesional de pago por disponibilidad. El proyecto implica la reconstrucción total de un tramo existente de 35 kilómetros de la D35, así como la explotación y el mantenimiento de este tramo y un tramo adyacente de 22 kilómetros reconstruido por terceros. La emisión de la *request for proposal* (RFP) se espera en 1T 2025 y su fecha de presentación en 3T 2025.

Aeropuertos

NTO en JFK (49%, puesta en equivalencia) – EE.UU.

A 31 de diciembre de 2024, Ferrovial ha contribuido con 801 millones de dólares de capital al proyecto NTO (New Terminal One) del aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. Las aportaciones comprometidas de Ferrovial para el proyecto ascienden a 1.142 millones de dólares, y el resto de las aportaciones asciende a un total de 341 millones de dólares en 2025 y 2026.

El desarrollo del proyecto avanza actualmente dentro de las expectativas. El progreso de la construcción había alcanzado el 60% a finales de 2024. Los principales hitos logrados en 4T 2024 fueron la impermeabilización del edificio principal y el inicio de la puesta en marcha previa del sistema de gestión de equipajes. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, y el contrato de concesión finaliza en 2060.

NTO ha alcanzado 16 acuerdos con aerolíneas, incluyendo contratos ejecutados con 10 aerolíneas (Air France, LOT, Etihad, KLM, Korean Airlines¹, EVA Air, Philippine Airlines, Air Serbia, SAS y Neos), cinco de los cuales se firmaron en 2024. Además, NTO ha firmado 6 cartas de intención con Turkish Airlines, Air China y otras aerolíneas internacionales. También, actualmente se están llevando a cabo discusiones avanzadas con un grupo de aerolíneas internacionales líderes.

En junio de 2024, NTO emitió 2.550 millones de dólares en bonos verdes, la mayor emisión de deuda aeroportuaria exenta de tributación que se ha llevado a cabo hasta la fecha, y un coste total de los intereses del 4,65% con un vencimiento medio ponderado de 30 años.

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	742	329	3.515	49%

¹Tras la fusión de Korean Air y Asiana Airlines el 12 de diciembre de 2024, estamos contemplando una única entidad de aerolíneas unificada en lugar de mantener dos aerolíneas independientes.

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

Tráfico: el número de pasajeros alcanzó hasta los 0,9 millones en 4T 2024, un +9,1% más que en 4T 2023. El tráfico nacional aumentó gracias a la mayor capacidad junto con un incremento de los niveles de ocupación. El tráfico internacional también mostró un buen rendimiento, impulsado por Rusia y Reino Unido.

El aeropuerto registró 5,6 millones de pasajeros en 2024, +7,7% más que en 2023, gracias al aumento de la capacidad de varias aerolíneas y a las nuevas rutas a Reino Unido y otros países europeos, así como al aumento del tráfico nacional.

La región de Sarigerme ubicada en la provincia de Muğla, al suroeste de Turquía, ha sido declarada zona de desarrollo turístico. Este reconocimiento permitirá el desarrollo de hoteles y campos de golf, lo que a su vez respaldará el crecimiento del aeropuerto.

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	VAR.	12M 24	12M 23	VAR.
Total Dalaman	0,9	0,8	9,1%	5,6	5,2	7,7%
Ventas	15	8	79,0%	82	71	16,2%
RBE ajustado*	10	8	28,0%	64	55	16,6%
Margen RBE Ajustado*	68,1%	95,2%		78,4%	78,1%	
RE Ajustado*	7	5	30,0%	42	36	17,8%
Margen RE Ajustado*	45,7%	62,9%		51,8%	51,1%	

Las ventas alcanzaron los 15 millones de euros en 4T 2024 (+79,0% vs 4T 2023). El 2024, las ventas se situaron en 82 millones de euros (+16,2% vs 2023), impulsado por el aumento de los volúmenes de pasajeros junto con una mejora del rendimiento no aéreo, principalmente las ventas libres de impuestos gracias a la apertura de la nueva terminal.

El RBE ajustado se situó en 10 millones de euros en 4T 2024 (+28,0% vs 4T 2023) y en 64 millones de euros en 2024 (+16,6% vs 2023).

La posición de tesorería ascendía a 34 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 (18 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

La deuda neta de Dalaman alcanzó los 70 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 (96 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

HEATHROW – REINO UNIDO

Venta de la participación de Ferrovial (19,75%) en Heathrow

El 14 de junio de 2024, Ferrovial anunció que Ardian y PIF habían realizado una oferta revisada para adquirir acciones que representaban el 37,62% del capital social de FGP Topco por 3.300 millones de libras, la parte de Ferrovial (19,75%) por 1.700 millones de libras. Ferrovial y algunos de los accionistas con derecho de acompañamiento han aceptado la oferta. En consecuencia, se ha suscrito un acuerdo en virtud del cual Ferrovial y algunos de los accionistas con derecho de acompañamiento vendieron una parte proporcional de sus acciones en FGP Topco, de manera que Ferrovial conservará un 5,25% y los accionistas con derecho de acompañamiento un 4,75% del capital social de FGP Topco. Ardian y PIF poseerán acciones que representarán aproximadamente el 22,6% y el 15,0%, respectivamente, mediante vehículos individuales.

El 12 de diciembre de 2024, Ferrovial y los accionistas con derecho de acompañamiento han completado la venta del 37,62% del capital social de FGP Topco. Como consecuencia de la operación, Ferrovial reconoció al cierre de 2024 un beneficio de 2.570 millones de euros, de los cuales 2.023 millones de euros se corresponderán a las acciones vendidas y 547 millones de euros a la participación del 5,25% retenida, que a partir de ese momento se registrará como una inversión financiera valorada a valor razonable con cambios reconocidos en resultados.

Desinversión del 5.25% de participación de Heathrow

El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció que ha alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de la totalidad de su participación restante (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), sociedad matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por aproximadamente 455 millones de libras. Este importe se ajustará con un tipo de interés que se aplicará hasta el cierre de la operación. Como parte del mismo acuerdo, otros accionistas de Topco, incluido CDPQ, también han llegado a un acuerdo para vender un 4,75% adicional a Ardian.

La transacción está sujeta al cumplimiento del derecho de adquisición preferente (right of first offer) que puede ser ejercitado por los accionistas de Topco al amparo del acuerdo de accionistas y los estatutos de la sociedad.

Conforme al acuerdo, el cierre completo de la transacción también está sujeto al cumplimiento de las condiciones regulatorias que sean de aplicación.

AGS – REINO UNIDO

Venta de la participación de Ferrovial (50%) en AGS

El 13 de noviembre de 2024, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo con Avialliance UK Limited para la venta de toda su participación (50%) en AGS Airports Holdings Limited (AGS), la sociedad matriz propietaria de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. Como parte del acuerdo, Macquarie (socio de la sociedad conjunta de Ferrovial en AGS) también venderá toda su participación (50%) en AGS.

El acuerdo valora el 100% de la participación en 900 millones de libras, lo que supone el valor del patrimonio neto de una participación del 100% en AGS y está sujeto a determinados ajustes de cierre y costes de transacción.

El 28 de enero de 2025, Ferrovial anunció la finalización de la venta de su participación en AGS por 450 millones de libras. Esto dará lugar a una plusvalía de alrededor de 300 millones de euros que se espera que afecte a los resultados de 1T 2025.

**Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado*

Construcción

Ventas **7.234 M€** **+3,8%** **Comparable***

RE Ajustado* **284 M€** **3,9%** **Margen RE ajustado***

Las ventas alcanzaron 7.234 millones de euros (+3,8% comparable), lo que supone un récord histórico para la división de Construcción. Las ventas de Norteamérica representaron el 34% y Polonia el 29%. Con fines comparativos, las cifras de 2023 se han reexpresado excluyendo la actividad de Soluciones Energéticas, ya que se ha integrado dentro de la división de Energía desde enero de 2024 (202 millones de euros de ingresos y 1 millón de euros de RE ajustado en 2023).

En 2024, el RE ajustado alcanzó 284 millones de euros, alcanzando un margen RE ajustado del 3,9% (1,1% en 2023). Construcción registró otro trimestre de mejora de la rentabilidad alcanzando el objetivo fijado para 2024 (margen RE del 3,5%). Desglose por subdivisiones:

- Budimex:** las ventas disminuyeron un -7,0% (comparable) frente a 2023, principalmente en obra civil, debido a la finalización de contratos no compensados por los nuevos contratos adjudicados, dado que estos han sufrido retrasos en el proceso de licitación tras un cambio de gobierno. El margen RE ajustado alcanzó un 8,0% en 2024 mejorando frente al 7,6% en 2023, continuando con la tendencia positiva observada desde el segundo semestre de 2023, favorecida por la mitigación de riesgos en la finalización de contratos. La rentabilidad en 4T 2024, aunque superior a la media del total del ejercicio 2024, fue inferior en comparación con 4T 2023 debido al impacto extraordinario reconocido el ejercicio anterior por el aumento del límite de los acuerdos de indexación de precios en los contratos públicos de carreteras y ferrocarriles.
- Webber:** las ventas aumentaron un +22,4% (comparable) frente a 2023 debido principalmente a las actividades de obra civil, como consecuencia de numerosas adjudicaciones en 2023 y 2024. El margen RE ajustado aumentó al 3,0% en 2024 vs. 2,8% en 2023.
- Ferrovial Construcción:** las ventas aumentaron un +3,3% (comparable) frente a 2023, principalmente en Canadá y Reino Unido, que compensaron la finalización de grandes contratos en Norteamérica (I-66 en Virginia, I-285 en Georgia o NTE 3C en

Dallas). El RE ajustado se situó en 61 millones de euros (-127 millones de euros en 2023), mostrando una mejora en comparación con trimestres anteriores, debido principalmente a la ausencia de pérdidas en las obras de finalización de grandes proyectos de EE.UU., así como mejoras generalizadas en casi todas las zonas geográficas en las fases finales o por mejoras de rendimiento una vez que los proyectos van dejando atrás sus fases iniciales. Desde 4T 2024, la rentabilidad se ha visto afectada negativamente por el reconocimiento de una penalización en un proyecto en Colombia, ya que el cliente ha denegado la solicitud de la empresa conjunta de construcción por motivos de fuerza mayor asociados a problemas geológicos imprevistos en terrenos que han sufrido varios corrimientos de tierras. Además, se han realizado provisiones para los costes pendientes previstos por la ejecución de la nueva solución técnica, que actualmente se está negociando con el cliente. Ferrovial ha iniciado un procedimiento judicial.

Cartera en 2024 y var. comparable vs. 2023:

(millones de euros)

Comparable*	-11,1%	+31,0%	+20,0%
	6.657	4.389	5.710

■ F. Construcción ■ Budimex ■ Webber

La cartera en niveles máximos, alcanzó 16.755 millones de euros en diciembre 2024 (+7,5% en términos comparables frente a diciembre 2023). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (68%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 6% en diciembre de 2024 (8% en diciembre de 2023).

La cartera a diciembre de 2024 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero, por importe de cerca de 2.670 millones de euros, correspondiendo principalmente a contratos de Ferrovial Construcción (Anillo Vial Periférico en Lima y HS2 Track en Reino Unido) y Budimex.

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Ventas	1.998	1.875	6,5%	7.234	6.869	5,3%	3,8%
RBE Ajustado*	106	85	25,2%	430	211	103,7%	95,4%
Margen RBE Ajustado*	5,3%	4,5%		5,9%	3,1%		
RE Ajustado*	81	43	86,7%	284	77	n.s.	n.s.
Margen RE Ajustado*	4,1%	2,3%		3,9%	1,1%		
Cartera*				16.755	15.179	10,4%	7,5%
BUDIMEX	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Ventas	607	632	-4,1%	2.119	2.160	-1,9%	-7,0%
RBE Ajustado*	63	73	-13,9%	207	199	4,1%	-1,7%
Margen RBE Ajustado*	10,3%	11,5%		9,8%	9,2%		
RE Ajustado*	53	63	-16,8%	170	164	3,5%	-2,4%
Margen RE Ajustado*	8,7%	10,0%		8,0%	7,6%		
Cartera*				4.389	3.301	33,0%	31,0%
WEBBER	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Ventas	515	363	41,9%	1.725	1.411	22,2%	22,4%
RBE Ajustado*	19	24	-19,9%	100	81	23,1%	23,1%
Margen RBE Ajustado*	3,7%	6,5%		5,8%	5,8%		
RE Ajustado*	15	10	55,2%	52	39	32,7%	32,8%
Margen RE Ajustado*	3,0%	2,8%		3,0%	2,8%		
Cartera*				5.710	4.459	28,0%	20,0%
F. CONSTRUCCIÓN	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Ventas	876	880	-0,4%	3.391	3.299	2,8%	3,3%
RBE Ajustado*	25	-12	n.s.	123	-69	279,6%	-272,7%
Margen RBE Ajustado*	2,8%	-1,3%		3,6%	-2,1%		
RE Ajustado*	13	-30	142,4%	61	-127	148,4%	-147,3%
Margen RE Ajustado*	1,5%	-3,4%		1,8%	-3,8%		
Cartera*				6.657	7.419	-10,3%	-11,1%

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	2024	2023
Ventas	2.504	2.293	9.147	8.514
RBE Ajustado*	334	291	1.342	991
Amortización de inmovilizado	-100	-94	-441	-401
RE Ajustado*	234	197	901	590
Deterioros y enajenación de inmovilizado	2.043	35	2.208	35
Resultado operativo	2.277	232	3.109	625
Resultado financiero	483	-88	274	-184
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-106	-112	-411	-372
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	589	25	685	188
Puesta en equivalencia	47	68	238	215
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	2.807	213	3.621	656
Impuesto sobre beneficios	-66	-74	-145	-42
Resultado Neto Actividades Continuas	2.741	139	3.476	614
Resultado Neto Actividades Discontinuas	5	8	14	16
Resultado Neto del ejercicio	2.746	148	3.490	630
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-81	-52	-251	-170
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	2.665	96	3.239	460

Ventas: 9.147 millones de euros (+6,7% comparable) apoyado principalmente por el incremento de Autopistas (+19,6% comparable) y una mayor contribución de Construcción (+3,8% comparable).

RBE ajustado: 1.342 millones de euros (+38,9% comparable) con una mayor contribución de Autopistas (+19,5% comparable), destacando las autopistas americanas con RBE ajustado de 906 millones de euros (+22,2% frente a 2023). Construcción mostró un sólido rendimiento en el año, alcanzando un RBE ajustado de 430 millones de euros (+95,4% en términos comparables).

Amortización: -441 millones de euros (+10,2%), debido al aumento del tráfico en las autopistas de peaje y la mayor actividad en Construcción.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 2.208 millones de euros correspondientes a las plusvalías de las desinversiones incluida la venta de la participación del 19,75% de Heathrow (2.023 millones de euros), la venta de la participación del 5% de IRB Infrastructure Developers (132 millones de euros) y la venta de la participación del 24,78% de Serveo (33 millones de euros).

Resultado financiero: 274 millones de euros de ingresos financieros en 2024 frente a -184 millones de euros de gastos financieros en 2023 por mayor resultado financiero de la actividad ex-infraestructuras.

- **Proyectos de infraestructuras:** -411 millones de euros (-372 millones de euros en 2023). El aumento se debió principalmente a la apertura de NTE 3C (NTE 35W), al dejarse de activar los gastos financieros desde la apertura al tráfico en junio de 2023. Además, mayores gastos financieros derivados del aumento de la deuda tras el proceso de refinanciación de la I-77. Junto con los gastos financieros relacionados con las provisiones para las obligaciones de mejora del corredor en I-66 que comenzaron a devengarse en 2024.
- **Ex-proyectos de infraestructuras:** 685 millones de euros (188 millones de euros en 2023). Como consecuencia de la venta de Heathrow, Ferrovial ha reconocido la participación restante del 5,25% como un activo financiero a valor razonable por valor de 547 millones de euros. Por el contrario, hubo un impacto negativo derivado de la menor remuneración en efectivo como consecuencia de la menor posición de tesorería a lo largo del año.

Resultado de filiales por puesta en equivalencia alcanzó los 238 millones de euros netos de impuestos (215 millones de euros en 2023). Los mejores resultados en comparación con 2023 están relacionados principalmente con 407 ETR, debido al aumento de las tarifas en 2024 y a la sólida recuperación del tráfico.

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.
Autopistas	45	65	-30,3%	226	198	14,1%
407 ETR	46	35	34,0%	188	154	22,0%
IRB**	3	8	-62,6%	13	14	-13,6%
IRB Private Invit**	-8		n.s.	-8		n.s.
Otros	4	23	-81,4%	34	30	14,3%
Aeropuertos	3	2	1,2%	9	11	-12,4%
Construcción	0	0	88,4%	0	0	139,3%
Otros	0	0	-153,1%	3	6	-47,1%
Total	47	68	-29,8%	238	215	11,1%

VENTAS

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Autopistas	340	304	11,6%	1.256	1.085	15,8%	19,6%
Aeropuertos	17	10	64,2%	91	80	13,7%	13,7%
Construcción	1.998	1.875	6,5%	7.234	6.869	5,3%	3,8%
Energía	96	56	71,9%	270	207	30,6%	30,6%
Otros	54	47	14,2%	296	273	8,4%	12,1%
Ventas	2.504	2.293	9,2%	9.147	8.514	7,4%	6,7%

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Autopistas	246	222	10,9%	918	799	15,0%	19,5%
Aeropuertos	-2	-1	-148,1%	26	22	19,4%	19,6%
Construcción	106	85	25,2%	430	211	103,7%	95,4%
Energía	2	-1	n.s.	2	0	n.s.	n.s.
Otros	-18	-14	-27,4%	-34	-41	17,0%	21,5%
RBE Ajustado*	334	291	14,8%	1.342	991	35,5%	38,9%

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	4T 24	4T 23	VAR.	2024	2023	VAR.	Comparable*
Autopistas	186	180	2,8%	686	586	16,9%	22,0%
Aeropuertos	-5	-4	-40,4%	4	2	65,4%	67,8%
Construcción	81	44	84,6%	284	77	n.s.	n.s.
Energía	-2	-3	38,9%	-11	-8	-39,1%	-39,1%
Otros	-26	-21	-21,9%	-62	-68	9,5%	11,4%
RE Ajustado*	234	197	18,9%	901	590	52,7%	57,8%

Impuesto de sociedades: el impuesto de sociedades de 2024 se situó en -145 millones de euros (-42 millones de euros en 2023). Hay varios factores que afectan al gasto por impuesto de sociedades de 2024, entre los que destacan los siguientes:

- Resultados de las desinversiones completadas durante 2024 que están exentas de impuestos bajo la aplicación de la exención de participación (2.814 millones de euros).
- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (238 millones de euros).
- Ajustes fiscales de consolidación sin impacto fiscal (148 millones de euros), principalmente debido a los activos concesionales de Estados Unidos.
- Otros impactos se explican con más detalle en la nota 2.7 de los Estados Financieros

Considerando los ajustes mencionados anteriormente al beneficio antes de impuestos, junto con los ajustes positivos de la regularización de años anteriores (26 millones de euros) y el gasto por retención de impuestos (36 millones de euros), entre otros, la tasa efectiva de impuesto sobre la renta resultante es del 4%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 3.476 millones de euros en 2024 (614 millones de euros en 2023).

El **resultado de actividades discontinuadas** ascendieron a 14 millones de euros, relacionados con la actualización de las indemnizaciones y cantidades variables (earn-outs) tras la desinversión del negocio de servicios en España y Portugal y otros ajustes relacionados con la desinversión de Amey en el Reino Unido.

El **resultado neto atribuido a la sociedad dominante** alcanzó los 3.239 millones de euros en 2024 (460 millones de euros en 2023).

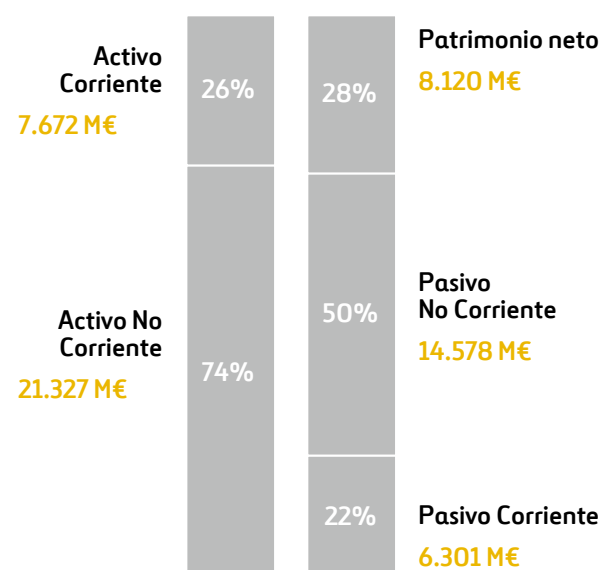
Las cifras de 2023 reportadas a la SEC no incluyeron el impacto relacionado con el DAEX (deducción fiscal por actividades de exportación): 199 millones de euros al beneficio neto (73 millones de euros de impuesto y 46 millones de euros de resultado financiero).

*Operaciones con partes vinculadas: la información sobre operaciones con partes vinculadas se incluye en la nota 6.8 de los Estados Financieros Consolidados. *Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado**IRB e IRB Private InvIT incluyen una contribución de seis meses (julio-diciembre) en lugar de tres meses (octubre-diciembre) para el último trimestre del año debido a la última información disponible.*

Balance Consolidado

(Millones de euros)	DIC-2024	DIC-2023	(Millones de euros)	DIC-2024	DIC-2023
ACTIVO NO CORRIENTE	21.327	19.328	PATRIMONIO NETO	8.120	5.879
Fondo de comercio de consolidación	500	475	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	6.075	3.766
Activos intangibles	128	122	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	2.045	2.113
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	14.147	13.495			
Activos modelo intangible	13.989	13.333			
Activos modelo cuenta a cobrar	158	162			
Inversiones inmobiliarias	0	0	PASIVOS NO CORRIENTES	14.578	14.664
Inmovilizado material	772	594	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.375	1.334
Derecho de uso	238	196	Provisiones para pensiones	4	3
Inversiones en sociedades asociadas	3.023	2.038	Otras provisiones	353	268
Activos Financieros no corrientes	1.139	1.148	Pasivo arrendamiento a largo plazo	165	141
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	101	262	Deuda financiera	10.092	10.423
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	401	628	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	8.256	7.852
Resto de cuentas a cobrar	637	258	Deuda financiera resto de sociedades	1.836	2.571
Impuestos diferidos	1.159	1.006	Otras deudas	1.279	1.310
Derivados financieros a valor razonable	221	254	Impuestos diferidos	1.239	1.086
			Derivados financieros a valor razonable	71	99
ACTIVO CORRIENTE	7.672	6.990	PASIVOS CORRIENTES	6.301	5.775
Existencias	492	458	Pasivo arrendamiento a corto plazo	80	59
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	48	35	Deuda financiera	1.196	942
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.228	1.677	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	143	63
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.625	1.353	Deuda financiera resto de sociedades	1.053	879
Otros deudores	603	324	Derivados financieros a valor razonable	61	34
Otros activos financieros a corto plazo	0	0	Pasivos por impuestos sobre sociedades	80	83
Tesorería e inversiones financieras temporales	4.828	4.789	Deudas por operaciones de tráfico	3.902	3.646
Sociedades proyectos de infraestructuras	175	204	Acreedores comerciales	1.781	1.698
Caja restringida	18	31	Otras deudas no comerciales	1.619	1.529
Resto de tesorería y equivalentes	157	173	Other short-term payables	502	419
Resto de sociedades	4.653	4.585	Provisiones para operaciones de tráfico	958	1.011
Derivados financieros a valor razonable	20	31	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	24	0
Activos clasificados como mantenidos para la venta	56	0			
TOTAL ACTIVO	28.999	26.318	TOTAL PASIVO	28.999	26.318

BALANCE CONSOLIDADO



Deuda neta consolidada

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-24	DIC-23
Caja y equivalentes ex proyectos de infraestructura	-4.653	-4.585
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	2.889	3.449
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	-30	15
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	-1.794	-1.121
Caja y equivalentes Proyectos de infraestructura	-175	-204
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura	8.400	7.915
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-369	-612
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras	7.856	7.100
Deuda Neta Consolidada	6.061	5.979

DEUDA FINANCIERA

DIC-24 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	2.889	8.400	11.288
% fijo	91,1 %	97,0%	95,5%
% variable	8,9 %	3,0%	4,5%
Tipo medio	2,2 %	4,5%	3,9%
Vencimiento medio (años)	2	19	15

VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA

	A 31 de diciembre de 2024			
	Variación Deuda Neta Consolidada (1+2+3)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (1)	Sociedades de proyectos de infraestructuras (2)	Eliminaciones intragrupo (3)
	(en millones de euros)			
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.293	861	1.016	-584
Flujo de caja de (utilizado en) inversión	1.313	1.161	73	79
Flujo de actividad	2.605	2.022	1.088	-505
Flujo de caja de (utilizado en) de financiación	-2.591	-1.975	-1.121	505
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	59	54	5	0
Variación de tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación	-35	-32	-3	0
Variación de tesorería y equivalentes de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
FLUJO DE TESORERÍA (VARIACIÓN DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES) (A)	39	68	-29	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL EJERCICIO (B)	4.789	4.584	204	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL EJERCICIO (C=A+B)	4.828	4.653	175	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)	11.365	3.449	7.915	0
Variación de la deuda a corto y largo plazo (E)	-76	-561	484	0
OTROS COMPONENTES DE DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (F)	-597	15	-612	0
Otros cambios en la deuda neta consolidada (G)	198	-45	243	0
OTROS COMPONENTES DE DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL EJERCICIO (H=G+F)	-399	-30	-369	0
Variación en Deuda Neta Consolidada (G+F-A)	82	-674	756	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL EJERCICIO (I=D+E+H)	10.889	2.858	8.031	0
Variación en Deuda Neta Consolidada (J=G+F-A)	82	-674	756	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B+F)	5.979	-1.121	7.100	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL EJERCICIO (I-C)	6.061	-1.794	7.856	0

Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

DEUDA NETA*

Tesorería y equivalentes	-4.653 M€
Deuda y otros	2.858 M€
Deuda neta consolidada de sociedades de proyectos de ex-infraestructuras*	-1.794 M€

LIQUIDEZ*

(Millones de euros)	DIC-24
Caja y equivalentes	4.653
Deuda no dispuesta	651
Otros	16
Total Liquidez ex proyectos de infraestructura	5.320

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

2025*	2026	2027	> 2028
1.001	789	72	1.033

(* En 2024, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 31 de diciembre de 2024 de 249 millones de euros (con un tipo medio de 3,165%) y vencimiento en 2025.

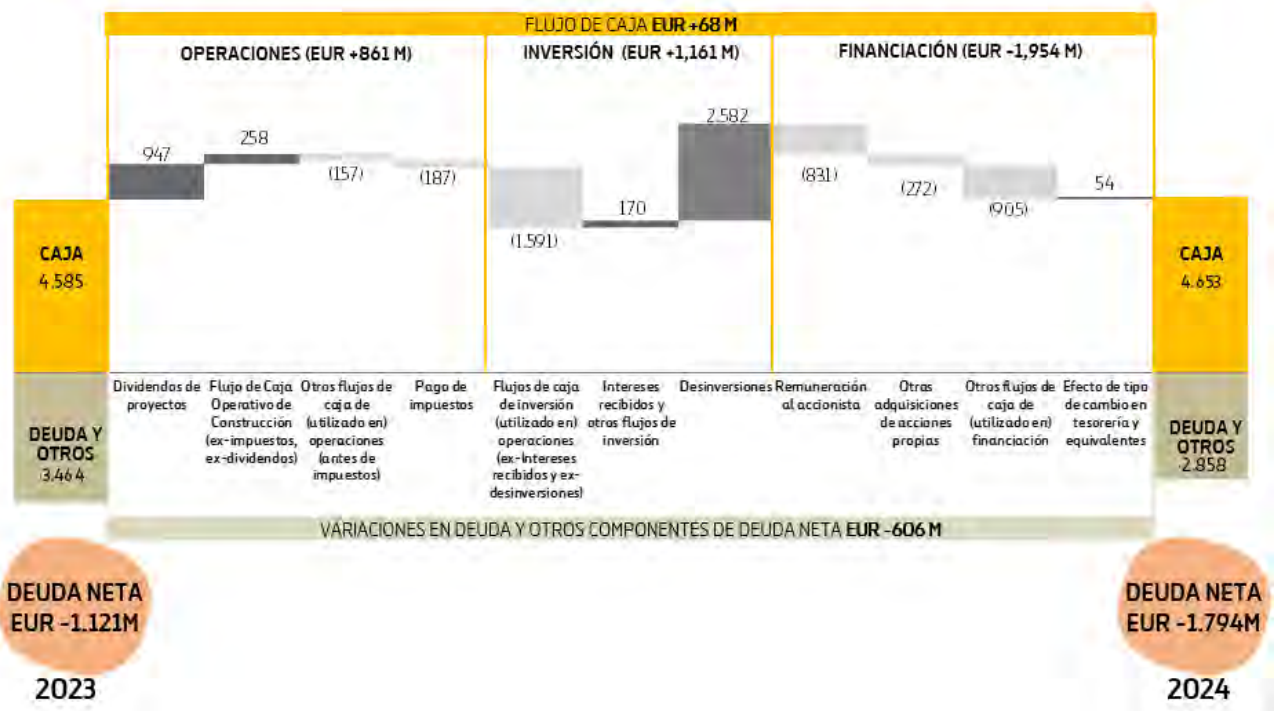
RATING

Standard & Poor's	BBB / stable
Fitch Ratings	BBB / stable

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

**Otras sociedades ex proyectos de infraestructura incluyen caja restringida no corriente, saldos de cobertura de forwards y cross currency swaps, saldos de posiciones intragrupo y otros activos financieros a corto plazo, como se explica en la sección 2.1 (Deuda Neta Consolidada) del apéndice de Medidas Alternativas de Rendimiento.

***Otras sociedades de proyectos de infraestructura incluyen préstamos a corto y largo plazo, caja restringida no corriente y saldos de posiciones intragrupo, como se explica en la sección 2.1 (Deuda Neta Consolidada) del apéndice de Medidas Alternativas de Rendimiento.

VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (millones de euros)*/**


(**) Debido al redondeo, las cifras pueden no coincidir exactamente.

La deuda neta consolidada de Ferrovial incluye la deuda neta consolidada de Budimex al 100%, que alcanzó los -864 millones de euros en diciembre de 2023 y los -733 millones de euros en diciembre de 2024.

La tesorería y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras alcanzó los 4.653 millones de euros en diciembre de 2024 frente a 4.585 millones de euros en diciembre 2023. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 947 millones de euros, incluyendo 895 millones de euros de Autopistas. Destacando, el primer dividendo de I-77 (205 millones de euros) e I-66 (89 millones de euros), 321 millones de euros de 407 ETR, 244 millones de euros de las Managed Lanes en Texas y 34 millones de euros de Construcción.
- **Flujo de caja de operaciones de Construcción (antes de impuestos y excluyendo dividendos):** 258 millones de euros debido al rendimiento positivo en Webber y Budimex, parcialmente compensado por los flujos de salida en Norteamérica.
- Los **pagos de impuestos** alcanzaron los -187 millones de euros, incluyendo -102 millones de euros de retención fiscal sobre los dividendos pagados desde Canadá, junto con el impuesto sobre sociedades de -48 millones euros en Budimex, y los tipos impositivos de las filiales que operan en otras jurisdicciones.
- Las **inversiones** alcanzaron -1.591 millones de euros, principalmente relacionados con la división de autopistas incluyendo -710 millones de euros relacionados con la adquisición de una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust, así como la división de aeropuertos destacando -469 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO, junto con los -47 millones de euros invertidos en AGS para refinanciar su línea de deuda existente. Inversiones en la división de Energía por valor de -102 millones de euros, principalmente en Estados Unidos y Polonia.
- Las **desinversiones** alcanzaron los 2.582 millones de euros en 2024 (43 millones de euros en 2023), impulsadas en gran medida por:
 - la venta de la participación del 19,75% en Heathrow por 2.023 millones de euros
 - la venta de una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers por 211 millones de euros
 - el cobro del préstamo de vendedor concedido en relación con la desinversión de Amey por 176 millones de euros
 - la venta de "Umbrella Roads BV" por 100 millones de euros
 - la venta de la participación del 24,78% en Serveo por 40 millones de euros
- **Distribuciones al accionista:** -831 millones de euros, incluyendo el pago de dividendos en efectivo de -130 millones de euros y -701 millones de euros de recompras de acciones realizadas en el marco de dos programas de recompra de acciones independientes anunciados el 30 de noviembre de 2023 y el 9 de mayo de 2024.
- **Otras adquisiciones de acciones propias:** -272 millones de euros, tras el anuncio del programa de recompra adicional de acciones propias en agosto de 2024 y posteriormente prorrogado en diciembre de 2024. Este programa tiene como objetivo la recompra de acciones de Ferrovial que podrían ser canceladas o utilizadas para diversos fines corporativos.
- **Otros flujos de caja procedentes de (utilizados en) financiación** se situaron en -905 millones de euros, impulsados principalmente por -569 millones de euros de repagos de deuda (principalmente bonos corporativos y Euro Commercial Paper), -114 millones de euros de dividendos abonados a accionistas minoritarios (principalmente asociados a Budimex), -100 millones de euros de leasing financiero y -86 millones de euros de pagos de intereses.
- **Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes** por 54 millones de euros.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

Flujo de caja consolidado

2024 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex- proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupa
RBE Ajustado*	1.342	269	1.075	-2
Dividendos de proyectos	363	947	0	-584
Otros flujos de operaciones	-221	-168	-55	2
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	1.485	1.048	1.021	-584
Pago de impuestos del ejercicio	-192	-187	-5	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.293	861	1.016	-584
Inversión	-1.697	-1.591	-184	79
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	428	170	258	0
Desinversión	2.582	2.582	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	1.314	1.161	74	79
Flujo de actividad	2.606	2.022	1.089	-505
Flujo de intereses pagados	-464	-86	-377	0
Remuneración al accionista Ferrovial	-831	-831	0	0
Dividendo en efectivo	-130	-130	0	0
Compra de autocartera	-701	-701	0	0
Otras recompras de acciones	-272	-272	0	0
Distribución accionistas minoritarios participadas	-444	-114	-911	580
Otros flujos de financiación	-580	-672	167	-75
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-2.591	-1.975	-1.121	505
Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes	59	54	5	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-35	-32	-3	0
Variación de tesorería y equivalentes	39	68	-29	0
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	4.789	4.585	204	0
Tesorería y equivalentes al final del ejercicio	4.828	4.653	175	0

2023 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex- proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupa
RBE Ajustado*	991	51	940	0
Dividendos de proyectos	324	741	0	-417
Otros flujos de operaciones	119	154	-36	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	1.433	946	904	-417
Pago de impuestos del ejercicio	-170	-155	-15	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.263	791	890	-417
Inversión	-654	-454	-310	111
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	185	228	-36	-6
Desinversión	43	43	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-426	-184	-347	104
Flujo de actividad	837	607	543	-313
Flujo de intereses pagados	-432	-83	-355	6
Remuneración al accionista Ferrovial	-250	-250	0	0
Dividendo en efectivo	-136	-136	0	0
Compra de autocartera	-114	-114	0	0
Otras adquisiciones de acciones propias				
Distribución accionistas minoritarios participadas	-377	-51	-743	417
Otros flujos de financiación	-246	-761	626	-111
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-1.304	-1.146	-471	313
Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes	160	161	-1	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-34	0	-34	0
Cambios en la caja y equivalentes de actividades discontinuadas	0	0	0	0
Variación de tesorería y equivalentes	-341	-378	37	0
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	5.130	4.962	168	0
Tesorería y equivalentes al final del ejercicio	4.789	4.585	204	0

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS*

Flujo de caja de (utilizados en) operaciones e inversiones

El detalle del flujo de caja de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras de (utilizados en) operaciones e inversiones es el siguiente:

2024 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total	2023 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total
Proyectos de Autopistas**	895	-426	468	Proyectos de Autopistas**	704	-66	638
Proyectos de Aeropuertos**	8	1.486	1.493	Proyectos de Aeropuertos**	6	-245	-239
Construcción	291	-113	178	Construcción	392	-63	329
Energía	1	-102	-101	Energía	2	-23	-21
Otros***	-146	147	0	Otros***	-159	-15	-174
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	0	170	170	Intereses recibidos y otros flujos de inversión		228	228
Total antes de pago de impuestos	1.048	1.161	2.209	Total antes de pago de impuestos	946	-184	762
Pago de impuestos del ejercicio	-187	0	-187	Pago de impuestos del ejercicio	-155	0	-155
Total	861	1.161	2.022	Total	791	-184	607

**El flujo de caja operativa de Autopistas y Aeropuertos se refiere a los dividendos.

Flujo de caja de (utilizados en) operaciones

A 31 de diciembre de 2024, el flujo de caja de (utilizados en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras ascendía a 1.048 millones de euros (antes de impuestos), frente a 946 millones de euros en 2023, debido a los mayores dividendos de Autopistas (895 millones de euros), incluido el primer reparto de dividendos de I-77 (205 millones de euros) e I-66 (89 millones de euros), parcialmente compensado por la menor contribución de la división de Construcción, principalmente en Reino Unido, Australia y Polonia.

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	2024	2023
Proyectos de Autopistas**	895	704
Proyectos de Aeropuertos**	8	6
Construcción	291	392
Energía	1	2
Otros***	-146	-159
Flujo de operaciones antes impuestos	1.048	946
Pago Impuesto de sociedades	-187	-155
Total	861	791

**El flujo de caja operativa de Autopistas y Aeropuertos se refiere a los dividendos.

***Otros incluye el flujo de operaciones correspondiente a los headquarters de Corporación, las matrices de Aeropuertos, Autopistas y Energía, junto con la actividad de Servicios.

Detalle del flujo de caja de Construcción:

Construcción (millones de euros)	2024	2023
RBE Ajustado*	430	211
RBE Ajustado de sociedades de proyectos de infraestructuras	8	7
RBE Ajustado de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	422	204
Dividendos de proyectos	34	0
Otros flujos de operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	-164	189
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	291	392

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron los 947 millones de euros en 2024 (741 millones de euros en 2023).

(Millones de euros)	2024	2023
Autopistas	895	704
Aeropuertos	8	6
Construcción	34	0
Energía	4	18
Otros	7	12
Total	947	741

Los dividendos procedentes de proyectos de Autopistas alcanzaron los 5 millones de euros en 2024 (6 millones de euros en 2023), incluyendo las primeras distribuciones de dividendos de I-77 (205 millones de euros) e I-66 (89 millones de euros).

Dividendos de Autopistas (millones de euros)	2024	2023
407 ETR	321	281
NTE	103	109
LBJ	54	37
NTE 35 W	87	251
I-77	205	0
I-66	89	0
IRB	7	1
IRB Private InvIT	4	0
Autopistas irlandesas	2	2
Autopistas portuguesas	1	1
Autopistas australianas	7	9
Autopistas españolas	10	8
Resto	5	6
Total	895	704

Los dividendos procedentes de proyectos de Aeropuertos se situaron en 8 millones de euros procedentes del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha en 2024 (6 millones de euros en 2023).

Flujo de caja de (utilizado en) inversiones

2024 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-738	311	-426
Aeropuertos	-521	2.006	1.486
Construcción	-123	10	-113
Energía	-102	0	-102
Otros	-108	254	147
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	170	0	170
Total	-1.421	2.582	1.161

2023 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-98	32	-66
Aeropuertos	-245	0	-245
Construcción	-68	6	-63
Energía	-23	0	-23
Otros	-20	5	-15
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	228	0	228
Total	-226	43	-184

El flujo de caja procedentes de (utilizado en) inversiones alcanzó 1.161 millones de euros en 2024, incluyendo:

- **Inversiones:** -1.421 millones de euros en 2024 (-226 millones de euros en 2023), principalmente relacionados con la adquisición de una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust (-710 millones de euros) en la división de autopistas, así como la mayor aportación de capital en NTO en 2024, parcialmente compensado por menores intereses recibidos comparado con 2023.
- **Desinversiones:** 2.582 millones de euros en 2024 (43 millones de euros en 2023), vinculadas a la venta de la participación del 19,75% en Heathrow (2.000 millones de euros).

Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de financiación

- **Intereses pagados:** -86 millones de euros en 2024 (-83 millones de euros en 2023).
- **Distribución a los accionistas de Ferrovial:** -831 millones de euros en 2024 (-250 millones de euros en 2023), incluidos -130 millones de euros de dividendos en efectivo y -701 millones de euros de los programas de recompra de acciones anunciados el 30 de noviembre de 2023 y el 9 de mayo de 2024.
- **Otras recompras de acciones propias:** -272 millones de euros, siguiendo el anuncio del programa adicional de recompra de acciones propias en agosto de 2024 y posteriormente extendido en diciembre de 2024. Este programa tiene como objetivo recomprar acciones de Ferrovial que podrían ser canceladas o utilizadas para diversos fines corporativos.
- **Resto de distribución a los accionistas correspondiente a los minoritarios de participadas:** -114 millones de euros, sobre todo en relación con Budimex.
- **Otros flujos de caja de (utilizados en) financiación:** -672 millones de euros en 2024, impulsados por -569 millones de euros de repagos de deuda (principalmente bonos corporativos y Euro Commercial Paper).

FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS*

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones

En cuanto al flujo de caja de (utilizado en) operaciones de las sociedades de proyectos de infraestructuras concesionarias, se recoge principalmente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquellas que se encuentran en fase de construcción.

A continuación, se muestra un cuadro en el que se desglosa el flujo de (utilizado en) operaciones de sociedades de proyectos de infraestructuras.

(Millones de euros)	2024	2023
Autopistas	955	854
Resto	60	35
Total flujo de operaciones	1.016	890

Flujo de caja de (utilizados en) inversiones

La siguiente tabla desglosa del flujo de caja de (utilizados en) inversiones de las sociedades de proyectos de infraestructuras, principalmente desembolsos realizados correspondientes a inversión en CapEx, llevadas a cabo en el año.

Este cambio se debió fundamentalmente a los gastos de capital llevados a cabo en NTE como consecuencia de los trabajos de ampliación de capacidad en 2024, comparado con el final de las obras en I-66 y NTE 35W en 2023.

(Millones de euros)	2024	2023
LBJ	-6	-4
NTE	-83	-51
NTE 35W**	-27	-75
I-77	-7	-2
I-66	-3	-95
Autopistas portuguesas	0	-2
Autopistas españolas	-5	-13
Resto	0	0
Total Autopistas	-131	-242
Resto	-55	-77
Total proyectos	-185	-319
Subvenciones de capital	0	9
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	258	-36
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	73	-347

**NTE 35W incluye la construcción del segmento NTE 3C que abrió al tráfico en junio 2023.

Flujo de caja de (utilizado en) financiación

En el flujo de caja de (utilizado en) financiación, se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Ferrovial por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que la compañía mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo.

(Millones de euros)	2024	2023
Autopistas España	-45	-46
Autopistas EE.UU.	-309	-281
Autopistas Portugal	0	-12
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-354	-339
Resto	-24	-16
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-377	-355

Anexo I – Dividendo flexible, dividendo en efectivo, recompra y amortización de acciones

DIVIDENDO FLEXIBLE

El 9 de mayo de 2024, Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,3033 euros por acción de Ferrovial, pagadero en efectivo o en acciones a elección de los accionistas, con cargo a las reservas de Ferrovial.

El 19 de junio de 2024, Ferrovial SE anunció que el ratio del dividendo flexible a cuenta anunciado el 9 de mayo de 2024 era de una (1) Acción de Ferrovial nueva por cada 120,2110 Acciones de Ferrovial existentes ("el Ratio"). En consecuencia, conforme al Ratio, Ferrovial emitió 4.719.782 acciones nuevas de Ferrovial.

Adicionalmente, el 28 de octubre de 2024, Ferrovial SE decretó un segundo dividendo flexible a cuenta de 0,4597 euros por acción de Ferrovial, pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas de Ferrovial.

El 11 de diciembre de 2024, Ferrovial SE anunció que el ratio del segundo dividendo flexible a cuenta anunciado el 28 de octubre de 2024 era de una (1) Acción de Ferrovial nueva por cada 80,1694 Acciones de Ferrovial existentes. En consecuencia, conforme al Ratio, Ferrovial emitió 7.402.412 acciones nuevas de Ferrovial.

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 30 de noviembre de 2023, Ferrovial anunció la puesta en marcha de un programa de recompra de acciones de hasta 34 millones de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros, con el fin de cancelar las acciones recompradas. El 30 de abril de 2024, Ferrovial anunció la finalización de este programa de recompra, con un total de 12.255.493 acciones propias recompradas.

La Junta General de Accionistas celebrada el día 11 de abril de 2024 autorizó al Consejo, por un periodo de 18 meses a partir de la fecha de la Junta (hasta el 10 de octubre de 2025 inclusive), a lo siguiente:

- Adquirir acciones hasta un máximo del 10% del capital social emitido de la Sociedad en la fecha de la Junta General de Accionistas.
- Anular acciones en el número que determine el Consejo. La cancelación podrá realizarse en uno o varios tramos.

El 11 de abril de 2024, la Sociedad anunció la puesta en marcha de un programa de recompra de acciones de hasta 37 millones de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros, con el fin de cancelar las acciones recompradas. El 23 de agosto de 2024, Ferrovial anunció la finalización de este programa de recompra, con un total de 9.231.251 acciones propias recompradas.

El 17 de junio de 2024, Ferrovial anunció que, en virtud de las condiciones aprobadas por la Junta General de Accionistas, ha acordado cancelar 13.245.104 acciones propias. El 22 de agosto de 2024, dicha cancelación se hizo efectiva.

El 23 de agosto de 2024, Ferrovial anunció la puesta en marcha de un nuevo programa de recompra de acciones propias. El programa de recompra tiene los siguientes términos:

- Finalidad: recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de diferentes acciones corporativas (tales como, por ejemplo, incentivos en acciones para empleados, colocación de la acción en el mercado o cancelación de las acciones recompradas).
- Inversión máxima neta: 300 millones de euros. En ningún caso el número de acciones a adquirir excederá de 30 millones de acciones, representativas aproximadamente del 4,1% del capital social emitido de Ferrovial hasta la fecha.
- Duración: del 26 de agosto de 2024 al 28 de febrero de 2025 (ambos incluidos).
- La Sociedad puede ampliar su fecha de duración en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus accionistas.

El 13 de diciembre de 2024, Ferrovial anunció la ampliación del programa del 23 de agosto de 2024 hasta el 30 de mayo de 2025 y un aumento del importe máximo de 300 millones de euros, con lo que el importe máximo total asciende a 600 millones de euros.

El 7 de octubre de 2024, Ferrovial anunció que, en virtud de las condiciones aprobadas por la Junta General de Accionistas, ha acordado cancelar 10.005.504 acciones propias. La cancelación de estas acciones se hizo efectiva el 24 de diciembre de 2024.

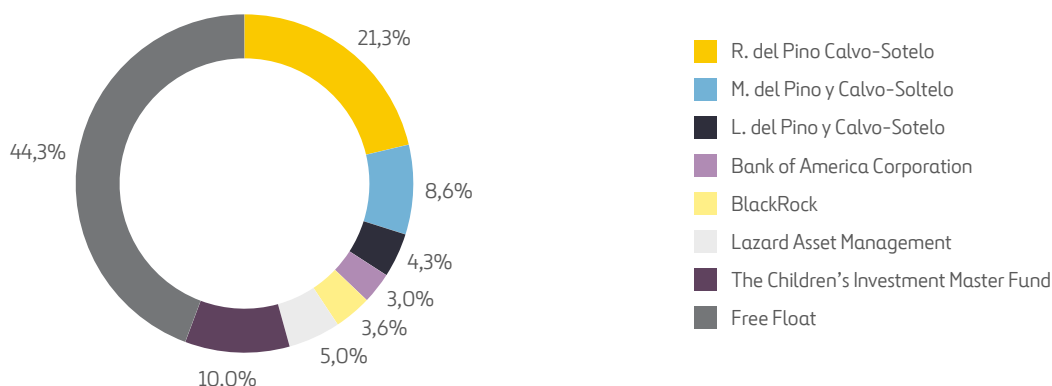
El capital social emitido de Ferrovial asciende a 7.295.599,51 euros, representado por 729.559.951 acciones de una única clase con un valor nominal de 0,01 euros. Ferrovial era titular de 7.753.399 acciones propias a 31 de diciembre de 2024.

DIVIDENDO EN EFECTIVO

El 4 de diciembre de 2024, Ferrovial declaró un dividendo en efectivo a cuenta adicional de 0,0346 euros por acción de Ferrovial con cargo a las reservas de Ferrovial, con un dividendo total de aproximadamente 25 millones de euros.

Anexo II – Estructura accionarial

Participaciones significativas de Ferrovial SE inscritas en el registro público de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - Autoriteit Financiële Markten) a 31 de diciembre de 2024:



Anexo III – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (Millones de Transacciones)			VENTAS			RBE AJUSTADO*			MARGEN RBE AJUSTADO*		DEUDA NETA	
	2024	2023	VAR.	2024	2023	VAR.	2024	2023	VAR.	2024	2023	2024	PARTICIP.
Integración Global													
NTE	39	40	-2,2%	276	267	3,5%	244	236	3,3%	88,1%	88,3%	1.285	63,0%
LBJ	46	43	7,3%	208	178	16,6%	171	146	17,2%	82,3%	81,9%	1.959	54,6%
NTE 35W**	51	42	22,3%	296	217	36,7%	246	180	36,8%	83,1%	83,1%	1.581	53,7%
I-77	43	41	4,7%	98	84	16,8%	64	61	5,7%	65,1%	72,0%	450	72,2%
I-66	32	29	11,1%	228	155	47,2%	181	119	52,2%	79,5%	76,9%	1.672	55,7%
TOTAL USA				1.107	901	22,8%	906	741	22,2%			6.948	
Autema***	17.405	17.270	0,8%	73	69	5,1%	65	61	5,7%	88,5%	88,0%	564	76,3%
Aravia***	39.811	38.441	3,6%	34	49	-30,7%	25	43	-42,0%	72,3%	86,4%	-17	100,0%
TOTAL SPAIN				107	119	-9,8%	89	104	-13,9%			546	
Azores***/**		12.140			35			30			86,9%		89,2%
Via Livre				16	14	8,7%	3	2	25,0%	17,3%	15,1%	-9	84,0%
TOTAL PORTUGAL				16	49	-68,5%	3	33	-91,7%			-9	
TOTAL MATRICES Y OTROS*****				27	16	65,8%	-79	-79	-0,9%			6	
TOTAL AUTOPISTAS				1.256	1.085	15,7%	918	799	15,0%	73,1%	73,6%	7.491	

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

**NTE 35W incluye la contribución de NTE 3C (apertura al tráfico al final del mes de junio 2023)

***Tráfico en IMD (Intensidad media diaria)

****Desinversión de Azores completada en diciembre de 2023

*****Ventas y el RBE ajustado incluyen matrices y otros, mientras que la deuda neta se refiere solo a Next Move

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			RDO. PUESTA EQUIVALENCIA			DEUDA NETA	
	2024	2023	VAR.	2024	2023	VAR.	2024	2023	VAR.	2024	2023	VAR.	2024	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia														
407 ETR (Km recorridos, millones)	2.658	2.535	4,8%	1.151	1.025	12,3%	997	880	13,3%	188	154	22,0%	6.649	43,2%
M4*	38.121	37.436	1,8%	29	37	-19,7%	16	20	-18,4%	2	0	n.s.	36	20,0%
M3*	45.156	43.789	3,1%	10	13	-20,4%	5	4	6,8%	0	0	n.s.	7	20,0%
A-66 Benavente Zamora*				21	27	-20,7%	18	23	-23,7%	3	3	-22,6%	146	25,0%
Serrano Park*				5	7	-28,4%	3	11	-70,3%	0	0	n.s.	29	50,0%
EMESA				200	180	11,1%	114	98	16,4%	11	7	68,0%	60	10,0%
IRB				894	828	7,9%	449	406	10,5%	13	14	-13,6%	1.329	19,9%
IRB Private InvT				243		n.s.	114		n.s.	-8		n.s.	2.673	24,0%
Toowoomba				26	26	-0,9%	3	6	-54,3%	1	2	-53,4%	205	40,0%
OSARs				7	25	-72,7%	6	4	28,5%	2	1	43,8%	197	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				40	39	2,0%	33	25	33,4%	2	0	n.s.	765	35,0%

*Tras la transacción de Umbrella Roads BV completada en octubre de 2024, la M4, la M3, la A-66 Benavente-Zamora y Serrano Park fueron vendidos (el ejercicio 2024 incluye cifras de 9M 2024 para esos activos).

Anexo IV – PyG principales activos de infraestructura

AUTOPISTAS

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	2024	2023	VAR.
Ventas	1.705	1.495	14,0%
RBE	1.478	1.284	15,1%
Margen RBE	86,7 %	85,9 %	
RE	1.372	1.187	15,6%
Margen RE	80,4 %	79,4 %	
Resultado financiero	-429	-412	-4,2%
Resultado antes de impuestos	942	775	21,6%
Impuesto de sociedades	-250	-208	-20,5%
Resultado neto	692	567	22,0%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	188	154	22,0%

NTE

(Millones de dólares americanos)	2024	2023	VAR.
Ventas	299	289	3,5%
RBE Ajustado*	264	255	3,3%
Margen RBE Ajustado*	88,1 %	88,3 %	
RE Ajustado*	233	227	2,7%
Margen RE Ajustado*	77,8 %	78,5 %	
Resultado financiero	-57	-50	-14,8%
Resultado neto	173	176	-1,7%
Aportación a Ferrovial**	101	102	-1,7%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 62,97% participación.

LBJ

(Millones de dólares americanos)	2024	2023	VAR.
Ventas	225	193	16,6%
RBE Ajustado*	185	158	17,2%
Margen RBE Ajustado*	82,3 %	81,9 %	
RE Ajustado*	150	130	16,1%
Margen RE Ajustado*	67,0 %	67,2 %	
Resultado financiero	-82	-80	-2,5%
Resultado neto	66	48	36,2%
Aportación a Ferrovial**	33	24	36,2%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 54,60% participación.

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	2024	2023	VAR.
Ventas	320	234	36,8%
RBE Ajustado*	266	195	36,8%
Margen RBE Ajustado*	83,1 %	83,1 %	
RE Ajustado*	226	156	45,3%
Margen RE Ajustado*	70,5 %	66,4 %	
Resultado financiero	-83	-59	-40,9%
Resultado neto	140	96	46,3%
Aportación a Ferrovial**	70	48	46,3%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 53,67% participación.

I-77

(Millones de dólares americanos)	2024	2023	VAR.
Ventas	107	91	16,9%
RBE Ajustado*	69	66	5,7%
Margen RBE Ajustado*	65,1 %	72,0 %	
RE Ajustado*	59	55	7,9%
Margen RE Ajustado*	55,3 %	59,8 %	
Resultado financiero	-25	-8	n.s.
Resultado neto	34	46	-26,6%
Aportación a Ferrovial**	23	31	-26,6%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 72,24% participación.

I-66

(Millones de dólares americanos)	2024	2023	VAR.
Ventas	247	167	47,3%
RBE Ajustado*	196	129	52,3%
Margen RBE Ajustado*	79,5 %	76,9 %	3,4%
RE Ajustado*	116	70	65,0%
Margen RE Ajustado*	46,9 %	41,9 %	12,0%
Resultado financiero	-124	-110	-12,9%
Resultado neto	-8	-40	79,4%
Aportación a Ferrovial**	-4	-20	79,4%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 55,704% participación.

IRB

(Millones de euros)	2024	2023	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	894	828	7,9%	9,4%
RBE Ajustado*	449	406	10,5%	12,0%
Margen RBE Ajustado*	50,2 %	49,1 %		0,0%
RE Ajustado*	336	301	11,6%	13,1%
Margen RE Ajustado*	37,5 %	36,3 %		0,0%
Resultado financiero	-215	-182	-18,5%	-20,1%
Puesta en equivalencia	-33	-24	-35,2%	-37,1%
Resultado antes de impuestos	88	95	-7,8%	-6,5%
Impuesto de sociedades	-37	-34	-10,3%	-11,9%
Resultado neto	50	61	-17,7%	-16,6%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	13	14	-13,6%	-0,2%

IRB Infrastructure Trust (Private InvIT)

(Millones de euros)	2024
Ventas	243
RBE Ajustado*	114
Margen RBE Ajustado*	46,7 %
RE Ajustado*	73
Margen RE Ajustado*	30,0 %
Resultado financiero	-114
Resultado antes de impuestos	-41
Impuesto de sociedades	6
Resultado neto	-35
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	-8

*Los estados financieros consolidados de IRB Infrastructure Trust (Private InvIT) sólo incluye la contribución de seis meses (julio a diciembre).

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

AEROPUERTOS

DALAMAN

(Millones de euros)	2024	2023	VAR.
Ventas	82	71	16,2%
RBE Ajustado*	64	55	16,6%
Margen RBE Ajustado*	78,4 %	78,1 %	
Amortizaciones y deterioros	-22	-19	-14,4%
RE Ajustado*	42	36	17,8%
Margen RE Ajustado*	51,8 %	51,1 %	
Resultado financiero	-25	-34	27,2%
Rtdo. antes de impuestos	17	2	n.s.
Impuesto de sociedades	42	-19	n.s.
Resultado neto	59	-17	n.s.
Resultado Atribuido a Ferrovial**	35	-10	n.s.

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 60,0% participación.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado

Anexo V – Evolución del tipo de cambio

Tipo de cambio expresado en unidades de moneda por euro, significando las variaciones negativas depreciaciones del euro y las variaciones positivas apreciaciones del euro.

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2024-2023	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2024-2023
Libra Esterlina	0,8267	-4,6%	0,8465	-2,7%
Dólar Americano	1,0349	-6,3%	1,0818	0,0%
Dólar Canadiense	1,4891	2,0%	1,4819	1,6%
Zloty Polaco	4,2782	-1,5%	4,3052	-5,2%
Dólar Australiano	1,6732	3,2%	1,6403	0,7%
INR - Rupia India	89,2005	-3,0%	90,5376	1,4%

Anexo VI – Hechos posteriores al cierre

Emisión de bonos

Ferrovial ha completado con éxito la fijación del precio de una emisión de bonos por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 16 de enero de 2030. Los bonos devengan un interés del 3,25% anual pagadero anualmente. El precio de emisión es del 99,402% del valor nominal de los títulos. El cierre y pago de la emisión tuvo lugar el 16 de enero de 2025, una vez cumplidas las condiciones precedentes habituales para este tipo de emisiones. Los fondos netos ascendieron aproximadamente a 495 millones de euros, que se espera utilizar para fines corporativos generales. Los bonos cotizan en Euronext Dublín, el mercado regulado de la Bolsa de Irlanda.

Línea de liquidez corporativa

El 16 de enero de 2025 se refinanció la línea de crédito renovable corporativa incorporando criterios de sostenibilidad vinculados a los KPI. El vencimiento final es enero de 2030 con la posibilidad de dos prórrogas de 1 año cada una. Límite máximo de 900 millones de euros con posibilidad de disponer de saldos en EUR, USD, CAD y GBP. No hay importe dispuesto a fecha de este documento.

Programa de recompra de acciones

En relación con el programa de recompra de acciones propias de Ferrovial SE, a lo largo de 2025 se adquirieron 2.280.272 acciones propias a un precio medio de 41,30 euros por acción por un total de 94 millones de euros.

Además, el Consejo de Administración ha aprobado la puesta en marcha de un nuevo programa de recompra de acciones de hasta 500 millones de euros con el fin de reducir el capital social, que se iniciaría una vez finalizado el actual programa de recompra de acciones.

Desinversión de AGS

El 28 de enero de 2025, y tras el cumplimiento de las condiciones regulatorias aplicables, Ferrovial y Macquarie completaron la venta de la totalidad del capital social de AGS (100%) por un precio de 900 millones de libras, de los cuales aproximadamente 450 millones de libras son los fondos netos de Ferrovial, junto con una plusvalía de 297 millones de euros para Ferrovial que afectará a los resultados del primer trimestre de 2025.

Desinversión del 5.25% de participación de Heathrow

El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció que ha alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de la totalidad de su participación restante (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), sociedad matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por aproximadamente 455 millones de libras. Este importe se ajustará con un tipo de interés que se aplicará hasta el cierre de la operación. Como parte del mismo acuerdo, otros accionistas de Topco, incluido CDPQ, también han llegado a un acuerdo para vender un 4,75% adicional a Ardian.

La transacción está sujeta al cumplimiento del derecho de adquisición preferente (right of first offer) que puede ser ejercitado por los accionistas de Topco al amparo del acuerdo de accionistas y los estatutos de la sociedad.

Conforme al acuerdo, el cierre completo de la transacción también está sujeto al cumplimiento de las condiciones regulatorias que sean de aplicación.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO E INFORMACIÓN SOBRE SOSTENIBILIDAD

NEIS 2 Información general	44
Información medioambiental	
Financiación sostenible, impulsando el modelo de negocio hacia una cartera de taxonomía	73
NEIS E1 Cambio climático	83
NEIS E3 Recursos hídricos y marinos	96
NEIS E4 Biodiversidad y ecosistemas	101
NEIS E5 uso de los recursos y economía circular	113
Información social	
NEIS S1 Personal propio	118
NEIS S2 Trabajadores de la cadena de valor	140
NEIS S3 Colectivos afectados	149
Información sobre gobernanza	
NEIS G1 Conducta empresarial	158
Específico de la entidad	
Ciberseguridad y tratamiento de datos	167
Innovación, digitalización y tecnología aplicadas a la actividad	174
Anexo (Ley española 11/2018)	178

Información general

NEIS 2 INFORMACIÓN GENERAL

BP-1: BASE GENERAL PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTADO DE SOSTENIBILIDAD.

1. Elaboración y alcance del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad.

El Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad (en adelante: el informe) se ha elaborado teniendo en cuenta los requisitos de presentación de información no financiera establecidos por los siguientes reglamentos y normas internacionales:

- NEIS (normas): Define criterios de presentación de información sobre sostenibilidad para mejorar la transparencia y coherencia de la información sobre impactos ambientales, sociales y de gobernanza.
- Directiva 2014/95/UE de la UE sobre información no financiera aplicada a través de la *Besluit bekendmaking niet-financiële informatie neerlandesa*.
- Ley española 11/2018 en materia información no financiera y diversidad.
- Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía): Incluye datos sobre elegibilidad en relación con los seis objetivos medioambientales, cifras sobre alineación con los objetivos climáticos e información cualitativa sobre políticas contables, cumplimiento de la normativa y contexto.

Ferrovial SE ha encargado a EY un aseguramiento limitado de este Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad teniendo en cuenta los criterios NEIS y Taxonomía anteriores.

En la elaboración del informe también se tuvieron en cuenta las siguientes orientaciones:

- Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD): Proporciona un marco de recomendaciones para presentar información relativa a los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático, garantizando claridad y coherencia a los inversores.
- Recomendaciones de la Task Force on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) incluyendo información relacionada con el gobierno, estrategia, gestión de riesgos e impactos y métricas de las operaciones de Ferrovial.
- Consejo de Normas Contables de Sostenibilidad (SASB): Proporciona normas específicas del sector para la gestión y divulgación de cuestiones importantes en materia de sostenibilidad

Este enfoque integrado garantiza que la información presentada es acorde a los marcos normativos y a las mejores prácticas internacionales en materia de sostenibilidad empresarial.

2. Ámbito de consolidación

En enero de 2024 se aprobó una reorganización parcial de las Unidades de Negocio en virtud de la cual se fusionaron la línea de negocio de Soluciones Energéticas, que formaba parte de la División de Construcción, y la línea de negocio de Infraestructuras Energéticas, que formaba parte de la División de Infraestructuras Energéticas y Movilidad. La unidad de negocio resultante se denomina ahora División de Energía. La unidad de negocio de movilidad y el resto de negocios de servicios, que hasta entonces formaban parte de la Unidad de Negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, se gestionan por separado fuera del ámbito de las divisiones. El objetivo de esta reorganización consiste en agrupar todas las actividades de la división de Energía en una única unidad organizativa con una gestión unificada para garantizar la alineación entre las actividades y maximizar los beneficios derivados de las sinergias entre ellas.

El informe se ha elaborado siguiendo el perímetro de consolidación financiera, abarcando todas las sociedades en las que Ferrovial ejerce el control económico con más del 50% del capital social. En estos casos, se incluye el 100% de la información correspondiente, lo que garantiza una representación exacta y coherente de las actividades del Grupo.

Ferrovial aclara que, si bien Budimex S.A. es una filial de Ferrovial Construction International SE y su información está plenamente integrada en la memoria consolidada del Grupo, se trata de una Entidad de Interés Público (EIP) que cotiza en la Bolsa de Varsovia (WSE: BDX) y emplea a más de 500 personas. Como tal, Budimex está sujeta a requisitos de información independientes de la CSRD en Polonia. Ferrovial reconoce esta obligación y se asegura de que Budimex cumpla con sus requisitos de divulgación independientes, manteniendo al mismo tiempo el cumplimiento del marco general de sostenibilidad y las prácticas de presentación de información del Grupo.

En relación con el perímetro de consolidación, el 4 de abril de 2024, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada de Perú adjudicó el Proyecto Anillo Vial Periférico en Lima a un consorcio liderado por Cintra, junto con Acciona y Sacyr. La concesión, de 30 años de duración, prevé la construcción y el mantenimiento de una circunvalación de 35 kilómetros, con una inversión de 3.400 millones de dólares. El 1 de mayo de 2024 se adquirió el 100% de Misae Solar IV, LLC, un proyecto de energía solar fotovoltaica en Texas, por 14,8 millones de dólares. El 11 de junio de 2024 se completó la venta del 5% de IRB Infrastructure Developers por 215 millones de euros, lo que supuso para Ferrovial un beneficio antes de impuestos de 133 millones de euros. El 13 de junio de 2024, se adquirió el 23,99% de IRB Infrastructure Trust por 652 millones de euros. El 28 de junio de 2024 se completó la venta de la participación del 24,78% en el Grupo Serveo al principal accionista, Portobello Capital, por un beneficio antes de impuestos de 33 millones de euros. El 29 de febrero de 2024, se llegó a un acuerdo para la venta del 49% de las acciones de Clase A y todas las acciones de Clase B de Umbrella Roads BV, completándose la venta el 8 de octubre de 2024 por 100 millones de euros. El 13 de noviembre de 2024, se anunció un acuerdo para la venta de la participación del 50% de Ferrovial en AGS a Avialliance UK Limited, valorando el 100% de AGS en 900 millones de libras, la finalización de la venta está sujeta a la satisfacción de las aprobaciones regulatorias aplicables y se espera que se cierre en el primer trimestre de 2025. El 12 de diciembre de 2024, Ferrovial vendió el 19,75% de FGP Topco Ltd., accionista directo del Aeropuerto de Heathrow, a Ardian y PIF por una plusvalía de 2.023 millones de euros. Ferrovial ostenta actualmente una participación del 5,25%, reconocida como inmovilizado financiero. El valor razonable de la participación restante generó un impacto positivo adicional de 547 millones de euros. Todas estas operaciones se consolidan por el método de puesta en equivalencia, por lo que no forman parte del perímetro del Grupo.

En 2024, en relación con los requisitos de las NIIF, el alcance de la huella de carbono incluye todo el perímetro de consolidación financiera de conformidad, con la excepción de dos operaciones conjuntas que la Compañía ejecuta en el Reino Unido, cuyo impacto no es significativo.

Para más información sobre la lista de entidades incluidas en el perímetro de información, véase la sección 6.11 **Apéndices** de los Estados Financieros, donde se detalla la lista completa de entidades.

Cadena de valor de Ferrovial

3. Aguas arriba:

- **Compras:** Todos los proveedores operan según políticas corporativas que se ajustan a los compromisos de sostenibilidad. Además, el 96,8% de las compras locales se realizan en mercados desarrollados como Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Polonia y España, lo que garantiza la calidad y el cumplimiento de la normativa.

4. Operaciones propias:

- **Ejecución:** Incluye proyectos de construcción en los que los subcontratistas cumplen las políticas corporativas, especialmente en materia de riesgos laborales en el trabajo.
- **Explotación:** Las actividades en aeropuertos y autopistas de peaje gestionadas por Ferrovial también siguen indicadores uniformes de seguridad y bienestar.

5. Aguas abajo:

- **Colaboraciones:** Socios con los que Ferrovial desarrolla proyectos conjuntos, asegurando una gestión eficiente y responsable.
- **Clientes:** Aplicación de políticas corporativas que promueven la sostenibilidad y la responsabilidad social.
- **Usuarios finales:** Aunque no interactúan directamente con la Compañía, disfrutan de las normas de calidad, seguridad y sostenibilidad implantadas en las infraestructuras gestionadas.

Este modelo permite a Ferrovial mantener un alto grado de control y cumplimiento en todas las fases de su actividad, en cumplimiento de los más altos estándares de sostenibilidad y responsabilidad corporativa.

6. Información sensible e innovación

Ferrovial podrá omitir información clasificada o sensible relacionada con la propiedad intelectual o los resultados de la innovación si cumple criterios específicos de confidencialidad y valor comercial. Sin embargo, en el presente informe no se han detectado omisiones que afecten a la transparencia o la calidad de la información divulgada. En cuanto a los datos de Salud y Seguridad, Ferrovial no proporciona un desglose por género, ya que el enfoque de la Compañía respecto a los incidentes en el lugar de trabajo se basa en garantizar los más altos estándares de seguridad para todos los empleados, independientemente de su género.

7. Exención de divulgación de acontecimientos

Ferrovial no ha aplicado exenciones para la divulgación de hechos prospectivos o de cotización, tal como permite la Directiva 2013/34/UE. Por lo tanto, toda la información incluida es completa y no está sujeta a tales restricciones.

8. Gestión de datos en la cadena de valor

En las siguientes secciones del informe se indica pormenorizadamente cómo recopila y gestiona Ferrovial los datos relevantes para las métricas de sostenibilidad a lo largo de las aguas arriba y aguas abajo de su cadena de valor. Este planteamiento garantiza una cobertura completa y una gestión transparente de los datos, desde la adquisición de materiales hasta la interacción con los usuarios finales de las infraestructuras.

Ferrovial reconoce la importancia de evaluar exhaustivamente toda su cadena de valor, tanto aguas arriba como aguas abajo, y se compromete a mejorar continuamente en este sentido. Actualmente, en el caso de los proveedores vinculados a Ferrovial Construcción (que representan un 92% del total de las compras de Ferrovial), se está realizando un análisis sistemático de los proveedores Tier 1, que representan una parte sustancial de nuestras relaciones de suministro. Asimismo, en situaciones específicas que lo requieren, también se incluyen determinados proveedores Tier 2 para garantizar una comprensión más detallada de los impactos relacionados. Existen tres criterios para seleccionar a los proveedores Tier 2: No competencia, gran volumen de compras y si existen altos riesgos relacionados con los criterios ESG.

Somos conscientes de que ampliar esta evaluación a niveles más profundos es una oportunidad para reforzar aún más la trazabilidad y la gestión de riesgos en nuestras operaciones. Por ello, Ferrovial trabaja en el desarrollo de herramientas y metodologías que permitan recopilar y analizar datos de forma más eficiente y granular, con el objetivo de mejorar la visibilidad en los niveles posteriores y garantizar que los impactos, riesgos y oportunidades se gestionan de forma proactiva a lo largo de toda la cadena de valor.

En este ejercicio concreto, la atención se ha centrado en las interacciones más directas y relevantes dentro de la cadena de suministro, garantizando la alineación con los objetivos estratégicos actuales y las normas de sostenibilidad. Este enfoque garantiza unos resultados sólidos y manejables, mientras seguimos trabajando para integrar gradualmente una evaluación más amplia en futuros informes y procesos.

BP-2: INFORMACIÓN RELATIVA A CIRCUNSTANCIAS ESPECÍFICAS

Calendario y transparencia de la información comunicada

Definición de horizontes temporales

Ferrovial utiliza distintos horizontes temporales para abordar los riesgos, las oportunidades y las estrategias de sostenibilidad:

- **A corto plazo:** El horizonte más inmediato, con una alta probabilidad de que se produzca en el plazo de un año. En este marco, los riesgos y las oportunidades tienden a manifestarse rápidamente.
- **A medio plazo:** Generalmente cubre los próximos cinco años, un periodo clave para planificar estratégicamente eventos o tendencias de sostenibilidad con más tiempo de antelación.
- **A largo plazo:** Más de cinco años. Este horizonte permite anticiparse a los cambios estructurales e integrar estrategias resilientes en los planes de sostenibilidad.

Para los KPIs de plantilla (ver tablas de ESRS S1, S1 - 6), se han considerado los empleados de las compañías de Ferrovial y los de las joint ventures gestionadas por Ferrovial. Los empleados de empresas conjuntas gestionadas por socios no se han incluido en los indicadores comunicados.

Gestión de la incertidumbre y fuentes de estimación

Los únicos datos estimados incluidos en los parámetros de Ferrovial corresponden a las emisiones de Alcance 3. Estos datos se han calculado utilizando fuentes indirectas, como medias sectoriales y variables sustitutivas, debido a la complejidad inherente a la recopilación de datos específicos sobre la cadena de valor. Este es especialmente el caso al aplicar los factores de emisión para determinar que los bienes y servicios adquiridos no relacionados con la producción no se consideran materiales y, por tanto, no se incluyen en las emisiones de GEI de Alcance 3 notificadas en la categoría 1. En el capítulo correspondiente del informe figura una explicación detallada de la metodología utilizada y de las fuentes de datos. (NEIS E1, E1-6).

Además, para calcular el salario medio por hora, se estima el número de horas en función de la jornada laboral estándar establecida en cada país. (NEIS S1-16).

Por último, la huella hídrica incluye las estimaciones detalladas en el procedimiento metodológico de Ferrovial sobre la huella hídrica. Los vertidos calculados son:

Vertido del agua utilizada para uso sanitario. Incluye en su cálculo:

- El número directo de empleados de Ferrovial por empresa, filial, proyecto, país o región, según proceda.
- Consumo medio de agua, por empleado y día.
- Número de días laborables al año.

Vertido del agua utilizada para lavar vehículos o maquinaria. Incluye en su cálculo:

- Número de vehículos en propiedad o bajo control de la Compañía, filial, proyecto, país, región, según proceda. Solo se incluyen los vehículos o maquinaria que se lavan en instalaciones gestionadas por la Compañía.
- Consumo medio de agua, por vehículo o maquinaria y por lavado.
- Número de lavados, por año y por vehículo o maquinaria.

Ferrovial garantiza la transparencia de los datos comunicados identificando y comunicando las incertidumbres de medición asociadas a parámetros cuantitativos y monetarios. En cada caso, se publica:

- Fuentes de incertidumbre: Dependencias relacionadas con acontecimientos futuros, técnicas de medición utilizadas y calidad de los datos aguas arriba y aguas abajo de la cadena de valor.
- Hipótesis y juicios: Los enfoques y criterios utilizados para realizar mediciones específicas, aportando claridad sobre procesos y resultados.

Este enfoque garantiza una representación exacta de la información, lo que permite a las partes interesadas comprender mejor los riesgos y las limitaciones de los datos presentados.

Aparte de lo anterior, Ferrovial no cuenta con parámetros cuantitativos o importes monetarios divulgados que estén sujetos a un alto grado de incertidumbre de medición.

La información prospectiva, como los planes y objetivos, implica riesgo e incertidumbre porque se refiere a acontecimientos y circunstancias futuros. Existen varios factores que podrían hacer que los resultados y la evolución reales no se produjeran nunca o difirieran sustancialmente de los expresados o implícitos.

Cambios metodológicos en la preparación de la información

Ferrovial ha adoptado un cambio significativo en su metodología de elaboración de informes, alineándose con la nueva Directiva sobre Información Corporativa en materia de Sostenibilidad (CSRD). Esta transición responde a la necesidad de ajustarse a las mejores prácticas internacionales y a una mayor demanda de transparencia.

Durante este periodo, Ferrovial ha adoptado las normas establecidas por la CSRD y las NEIS, dando lugar a cambios sustanciales en la elaboración y presentación de la información de sostenibilidad respecto al periodo anterior en virtud de la Ley 11/2018 y las normas GRI como marco voluntario. Los principales cambios son:

Remuneración: Se ha actualizado la metodología de cálculo de la brecha salarial entre hombres y mujeres y la ratio de remuneración total anual, incorporando ajustes por horas trabajadas y métodos de cálculo que utilizan la mediana en lugar de la media.

Edad de los empleados: La segmentación demográfica incluye ahora rangos de edad más específicos y está vinculada a riesgos estratégicos como la retención del talento y el envejecimiento de la plantilla. Este cambio permite un análisis más preciso de la estructura organizativa.

Seguridad y Salud: El índice de accidentes de trabajo registrables se multiplicaba por 200.000 y actualmente también por 1.000.000 para cumplir el requisito de cálculo de la CSRD. Sobre esta base, se han revisado las cifras comparativas para seguir esta nueva metodología.

En los casos en que las cifras comparativas hayan requerido ajustes, se incluirán explicaciones claras de las modificaciones realizadas y de las razones que han motivado estas actualizaciones.

- Cumplimiento de las normas y los marcos de presentación de información

El informe de sostenibilidad de Ferrovial está alineado con la CSRD (información más detallada en la NEIS 2, BP-1), asegurando el rigor y la respuesta a los requisitos normativos y a las expectativas de los grupos de interés. Adicionalmente, se alinea con la Ley 11/2018, reforzando el cumplimiento de la legislación española en materia de divulgación de información no financiera y de diversidad. Para conocer más información sobre la Ley 11/2018 véase el Anexo Ley 11/2018. Además, en el ejercicio anterior se realizó una correlación entre los GRI y la Ley 11/2018. En este año de referencia, ya no se hace esa correlación y, en su lugar, se ha alineado con las NEIS.

También se han tenido en cuenta las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) y las orientaciones del Consejo de Normas Contables de Sostenibilidad (SASB) a la hora de elaborar el Estado de Información No financiera y de Sostenibilidad Consolidado.

Ferrovial confirma que, tras una revisión exhaustiva, no se han identificado errores en los informes de periodos anteriores, reafirmando el compromiso de la Compañía con la exactitud y la transparencia en la información divulgada.

Incorporación por referencia

En cumplimiento del artículo 9.1 de la NEIS 1, Ferrovial se compromete a proporcionar una lista detallada de los requisitos de divulgación y los elementos específicos que se han incorporado por referencia en el informe de sostenibilidad. Este enfoque garantiza que toda la información citada esté claramente documentada y sea fácilmente accesible.

- Anexo I. Filiales (empresas consolidadas por integración global) (millones de euros) (NEIS 2, BP - 2).
- Anexo I. Empresas asociadas (sociedades puestas en equivalencia) (millones de euros) (NEIS 2, BP - 2).

GOV-1: EL PAPEL DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN

Gobernanza de la sostenibilidad en Ferrovial

Composición y funciones de los órganos de administración, dirección y supervisión

Consejo de Administración:

Ferrovial tiene un Consejo de Administración compuesto por 12 miembros: 2 Consejeros Ejecutivos (Presidente y CEO) y 10 Consejeros No Ejecutivos, el 75% de los cuales cumple los criterios de independencia del Código de Gobierno Corporativo neerlandés. Este equilibrio entre funciones ejecutivas y no ejecutivas garantiza una supervisión eficaz y transparente. La representación por sexos en el Consejo es de un 66,6% de hombres y un 33,3% de mujeres, con lo que se cumplen los objetivos de diversidad fijados por la Compañía. Estas cifras dan como resultado una proporción de mujeres por hombre de 0,5.

El Consejo de Administración supervisa anualmente la estrategia climática y la presenta a la Junta General Anual de Accionistas, donde también aborda otras cuestiones de sostenibilidad como la economía circular, el agua y la biodiversidad, entre otras.

Comité de Sostenibilidad

Presidido por el Director de Sostenibilidad, este comité incluye representantes de las principales áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Energía y Construcción) y áreas corporativas (RR. HH., Innovación, Comunicación y RSC, entre otras). Actúa como enlace entre las áreas operativas y la alta dirección, con funciones clave como:

- Diseño y actualización de la Estrategia de Sostenibilidad.
- Supervisión anual de la estrategia climática
- Seguimiento de los resultados en materia de sostenibilidad con arreglo a los indicadores establecidos. En este sentido, se realiza un seguimiento periódico de los objetivos establecidos por la Estrategia de Sostenibilidad 2030 de Ferrovial y se informa al menos anualmente al Consejo. La mayoría de los IRO en materia de ESG identificados están incluidos en las líneas de actuación del plan y, en algunos casos, los objetivos del plan están directamente relacionados con IRO ESG específicos, como ocurre, por ejemplo, con la reducción de emisiones.
- Evaluar las tendencias y los riesgos en materia de sostenibilidad y proponer medidas estratégicas.
- Promover las mejores prácticas y proporcionar datos para la elaboración de informes internos y externos.

Estructura de información y comunicación

Informes periódicos:

- Al menos una vez al año, el Departamento de Sostenibilidad informa al Consejo de Administración sobre los avances de la Estrategia de Sostenibilidad y el cumplimiento de los objetivos establecidos. Incluye un informe sobre los proyectos y acciones más relevantes en materia de sostenibilidad.

Seguimiento por parte del Comité de Dirección:

- El Comité de Dirección supervisa los avances cada cuatro meses, garantizando que se mantiene un seguimiento continuo de las cuestiones de sostenibilidad ocurridas a lo largo del año.

Comité de Sostenibilidad:

- Este comité, presidido por el Director de Sostenibilidad, actúa como enlace entre las áreas de negocio y la alta dirección. Informa de los avances y resultados y propone medidas al Comité de Dirección y a otros departamentos. El Presidente del Comité de Sostenibilidad presenta un informe anual al Consejo de Administración.

Gobernanza y supervisión de riesgos y oportunidades

El Consejo de Administración y la Comisión de Auditoría y Control (CAC) desempeñan un papel central en la supervisión de la gestión de los riesgos e impactos de la sostenibilidad. Sus responsabilidades incluyen:

1. Supervisión del Sistema de Gestión de Riesgos: Supervisar la eficacia de los sistemas de control interno, auditoría y gestión de riesgos en relación con la información financiera y no financiera.
2. Evaluación estratégica de riesgos: Identificar y analizar los riesgos asociados a la estrategia de la Compañía, estableciendo medidas para mitigarlos.

3. Evaluación anual: Revisar y mejorar los sistemas de control interno al menos una vez al año, abordando las irregularidades, las lecciones aprendidas y las recomendaciones de las auditorías internas y externas.

Además, el Consejo de Administración incluye funciones específicamente relacionadas con la conducta empresarial, garantizando que las consideraciones éticas se integren en las decisiones estratégicas y operativas de la Compañía. Estas funciones implican:

- Garantizar el cumplimiento del Código Ético y de Conducta Empresarial.
- Supervisar la aplicación de las políticas y prácticas anticorrupción.
- Supervisar el cumplimiento de las políticas de derechos humanos y las normas laborales.
- Promover una cultura de integridad y transparencia en toda la organización.

Seguimiento de los objetivos de sostenibilidad

La Comisión de Auditoría y Control supervisa la definición de objetivos relacionados con impactos, riesgos y oportunidades, así como el seguimiento de su progreso. Esto incluye:

- Procesos de información financiera y no financiera.
- Gestión de riesgos financieros, estratégicos, operativos y de cumplimiento.

La Política de Control y Gestión de Riesgos y sus principios básicos se desarrolla, entre otros, en el proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado Ferrovial Risk Management (FRM), gestionado por la Dirección de Auditoría Interna y Riesgos, en dependencia directa de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración. El FRM se aplica en todas las áreas de actividad de la Compañía y se lleva a cabo dos veces al año. La Dirección de Auditoría Interna y Riesgos, independiente de las líneas de negocio, informa semestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y al menos una vez al año al Consejo de Administración, sobre los riesgos que amenazan el cumplimiento de los objetivos empresariales.

El proceso FRM, mediante la aplicación de una métrica común, permite identificar y evaluar los eventos de riesgo en función de su probabilidad de ocurrencia y de su impacto potencial sobre los objetivos de negocio y la reputación corporativa. Para cada evento de riesgo identificado, se realizan dos evaluaciones: una evaluación inherente, sin tener en cuenta las medidas de control específicas aplicadas para mitigar el riesgo, y una evaluación residual, teniendo en cuenta las medidas de control específicas. De este modo, Ferrovial puede adoptar las medidas de mitigación más adecuadas en función de la naturaleza del riesgo y evaluar su eficacia.

En un proceso de mejora continua, Ferrovial ha llevado a cabo una revisión del proceso de gestión de riesgos mediante la realización de una auditoría interna y un ejercicio de consultoría externa con el fin de analizar y mejorar el funcionamiento del proceso. Como resultado, se ha mejorado la integración entre el sistema de gestión de riesgos y los procesos estratégicos y la definición del plan de negocio a medio y largo plazo, y se ha optimizado la cuantificación de determinadas variables de riesgo, reforzando las segundas líneas de defensa.

En 2024, el departamento de Auditoría y Riesgos ha desarrollado un plan para la optimización de la gestión de riesgos diseñado para su aplicación a corto/medio plazo. El plan incluye varias iniciativas que mejorarán tanto la cultura como los procesos de identificación y evaluación de riesgos, incluyendo, entre otras, el aumento de la frecuencia del proceso FRM, el establecimiento de rangos y objetivos a través de indicadores clave de riesgo y la implantación de una nueva herramienta GRC.

Capacidades y experiencia en sostenibilidad

Ferrovial se asegura de que sus órganos de gestión y supervisión tengan las competencias necesarias para abordar las cuestiones de sostenibilidad:

1. Acceso a experiencia especializada:
 - Los miembros del Consejo y del Comité de Sostenibilidad reciben formación continua y tienen acceso a expertos externos a través de alianzas estratégicas y programas de formación.
 - Estas capacidades permiten anticipar los riesgos relacionados con el cambio climático y desarrollar estrategias de mitigación eficaces.
2. Relación con Incidentes, Riesgos y Oportunidades (IRO):
 - Las capacidades de la Junta están integradas en el mapa de riesgos ESG, que facilita la identificación de impactos materiales y la toma de decisiones informada.
 - La experiencia en sostenibilidad no solo mitiga los riesgos normativos y de reputación sino que también identifica oportunidades de innovación y mejora competitiva.

El consejo de administración revisó la matriz de doble materialidad que contiene todos los asuntos materiales ESG durante el Consejo de Administración también revisó el FRM y sigue la gestión de los indicadores ESG incluidos en el plan de estrategia de sostenibilidad. Nuestro Consejo de Administración tiene experiencia en las siguientes áreas funcionales:

- Auditoría y cumplimiento 33%
- Gestión de riesgos 33%
- Sostenibilidad 33%
- Finanzas 75%
- Dirección general 100%
- RR. HH., seguridad y salud: 58%
- Informática, innovación y transformación digital: 42%
- Operaciones: 58%
- Estrategia: 100%

- Marketing, ventas y relaciones públicas: 33%

El Consejo de Administración de Ferrovial está compuesto por 12 miembros, entre los que se encuentran perfiles con amplia experiencia en diversas áreas clave para la Compañía. Esta diversidad de trayectorias profesionales proporciona al Consejo una base sólida para abordar eficazmente las cuestiones medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG).

Entre los consejeros figuran antiguos directivos de empresas del Ibex-35, ejecutivos de empresas internacionales y profesionales con más de una década de experiencia en Ferrovial. Esta combinación de experiencia garantiza un profundo conocimiento de los retos y oportunidades ESG. La diversidad sectorial de los consejeros refuerza la capacidad de Ferrovial para abordar retos y oportunidades en múltiples áreas, enriqueciendo la toma de decisiones estratégicas de la Compañía. Los consejeros tienen experiencia en los sectores de Construcción y Servicios de Infraestructuras, Ingeniería, Ciencias de la Vida, Materiales de Construcción, Tercer Sector, Energía, Comercio Minorista y Manufactura, Bienes y Servicios de Consumo, Logística y Transporte Marítimo, Banca de Inversión y Gestión de Activos, Capital Riesgo y Mercados Financieros Internacionales, así como Gestión de Infraestructuras.

Además, todos estos consejeros tienen experiencia en asuntos de conducta empresarial, lo que garantiza que las consideraciones éticas se integren en las decisiones estratégicas y operativas de la Compañía.

Diversidad y representación

Ferrovial ha adoptado una Política de Diversidad e Inclusión que pretende garantizar una representación equitativa en sus órganos de gobierno:

- Objetivos de diversidad de género: Un tercio de hombres y mujeres en el Consejo, alcanzando el 33,3% de representación femenina. Para 2025, el objetivo es alcanzar el 30% de representación femenina en el equipo directivo.
- Representación de los trabajadores: Aunque no tienen presencia directa en el Consejo, los trabajadores están representados en los comités de riesgos laborales, donde el 84% de los empleados participa en la toma de decisiones sobre bienestar laboral.

Seguimiento de los objetivos de sostenibilidad

La Comisión de Auditoría y Control supervisa la definición de objetivos relacionados con impactos, riesgos y oportunidades, así como el seguimiento de su progreso. Esto incluye:

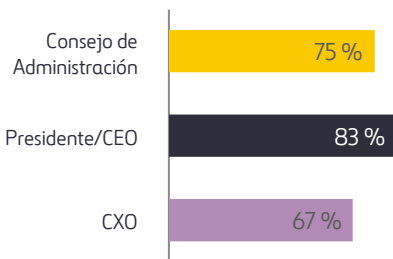
- Procesos de información financiera y no financiera.
- Gestión de riesgos financieros, estratégicos, operativos y de cumplimiento.
- Diseño de sistemas de control interno para garantizar la integridad de los datos notificados.

Con esta estructura, Ferrovial garantiza un enfoque sólido, inclusivo y estratégico de la gobernanza de la sostenibilidad, alineado con las mejores prácticas internacionales y las normas ESG.

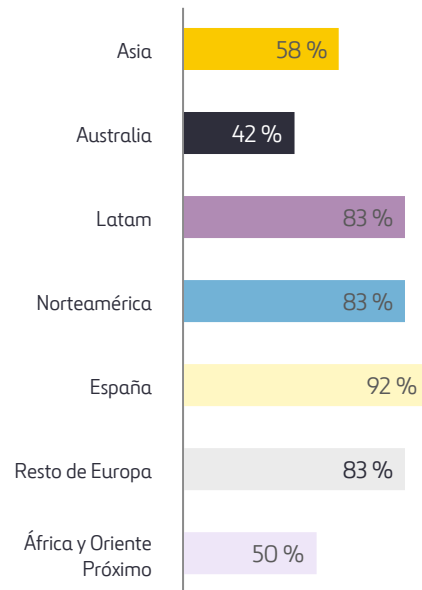
Para obtener más información sobre la estructura de presentación de información y comunicación, véase la NEIS 2, GOV-2.

Experiencia del Consejo

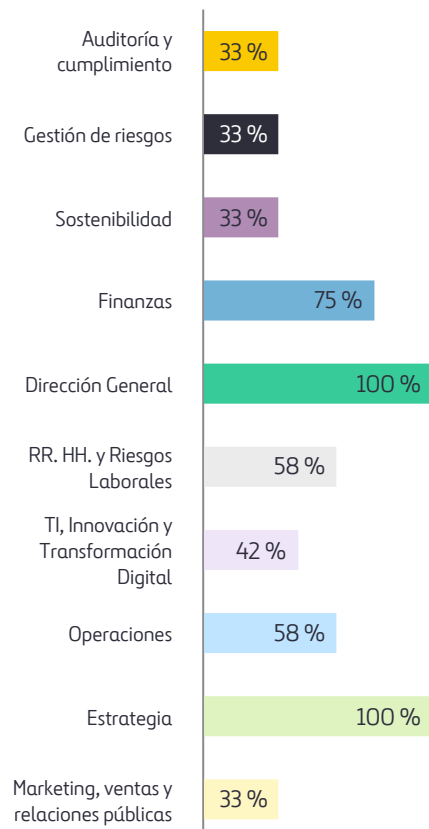
Trayectorias Profesionales



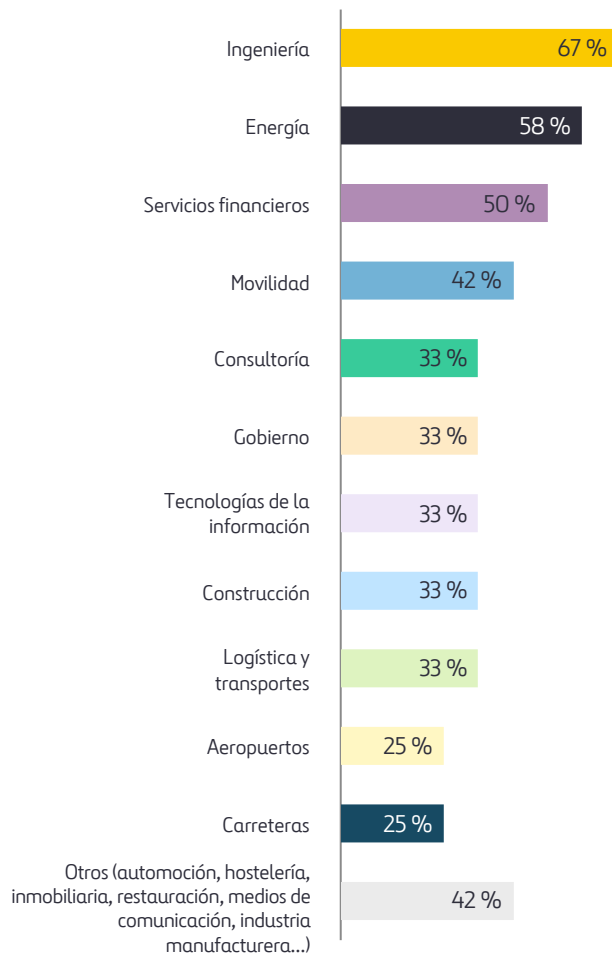
Experiencia internacional



Áreas funcionales



Experiencia en el sector



GOV-2: INFORMACIÓN FACILITADA A LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA COMPAÑÍA Y CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD ABORDADAS POR ELLOS.

Ferrovial revela cómo se informa a los órganos de sostenibilidad, dirección y supervisión sobre cuestiones de sostenibilidad a través de varios mecanismos estructurados que garantizan un flujo constante de información y supervisión. A continuación se indican los aspectos clave de esta divulgación:

Estructura de información y comunicación

1. Informes periódicos:

- El Departamento de Sostenibilidad informa al Consejo de Administración sobre los avances de la Estrategia de Sostenibilidad y el cumplimiento de los objetivos establecidos. Incluye un informe sobre los proyectos o acciones más relevantes en materia de sostenibilidad. Además, la sección NEIS 2, SBM-3 muestra los IRO que el Consejo de Administración dirige y supervisa.

2. Seguimiento por parte del Comité de Dirección:

- El Comité de Dirección supervisa los avances cada cuatro meses, garantizando que se mantiene un seguimiento continuo de las cuestiones de sostenibilidad a lo largo del año.

3. Comité de Sostenibilidad:

- Este comité, presidido por el Director de Sostenibilidad, actúa como enlace entre las áreas de negocio y la alta dirección. Informa de los avances y resultados y propone medidas al Comité de Dirección y a otros departamentos. El Presidente del Comité de Sostenibilidad presenta un informe anual al Consejo de Administración. El comité se reúne tres veces al año para revisar los avances, debatir las prioridades de sostenibilidad y alinear las acciones estratégicas.

En 2024, las principales cuestiones ESG tratadas por los organismos mencionados fueron las siguientes líneas de actuación incluidas en la estrategia de Sostenibilidad 2030 de Ferrovial:

Estrategia Climática 2030: supervisión de los objetivos de reducción de emisiones fijados para 2030 y 2050, alineados con la iniciativa Objetivos Basados en la Ciencia (SBTi).

Huella hídrica: objetivo de reducción de la huella hídrica de reducir el consumo de agua (Índice del Agua en las Empresas) en un 20% para 2030 (con respecto a 2027 como año de referencia).

Biodiversidad: abordar la crisis de la pérdida de biodiversidad y la degradación de los ecosistemas tras el Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD).

Economía circular: centrada en la gestión de residuos y la eficiencia en el uso de materiales en nuestros procesos.

Igualdad de oportunidades: Fomento de la igualdad de oportunidades, reducción de las diferencias salariales entre hombres y mujeres y aumento de la presencia femenina en puestos ejecutivos.

Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo, mediante la reducción de los accidentes laborales.

Buen gobierno: supervisión de la ética empresarial y el Cumplimiento.

Cadena de suministro: Desempeño ESG de nuestra cadena de suministro en materia de ética e integridad, cumplimiento, transparencia, seguridad y salud, medio ambiente y derechos humanos.

La experiencia en sostenibilidad dentro de la estructura de gobierno de Ferrovial está directamente relacionada con los impactos, riesgos y oportunidades materiales (IRO) de la Compañía. Algunos ejemplos clave son:

Riesgos climáticos y transición energética

La Compañía ha incorporado evaluaciones del riesgo climático en su estrategia ESG, garantizando que el Consejo y la dirección puedan supervisar eficazmente este ámbito.

Mediante formación especializada, los órganos de gobierno refuerzan su supervisión de la transición de Ferrovial hacia una economía baja en carbono.

Derechos humanos y gestión de la cadena de suministro

La Comisión de Auditoría y Riesgos supervisa las medidas de diligencia debida en materia de derechos humanos para evitar repercusiones negativas en la cadena de suministro.

La inclusión de cláusulas ESG en los contratos con los proveedores y el uso de herramientas de supervisión como Supplier 360 mejoran la gobernanza en este ámbito.

Reputación y acceso al mercado con elevadas normas ESG

La formación en sostenibilidad permite al Consejo y a la Dirección tomar decisiones informadas sobre oportunidades de negocio en mercados que exigen un alto cumplimiento ESG, reforzando la diferenciación competitiva de Ferrovial.

GOV-3: INTEGRACIÓN DEL RENDIMIENTO RELACIONADO CON LA SOSTENIBILIDAD EN SISTEMAS DE INCENTIVOS

Incentivos y políticas de remuneración vinculadas a la sostenibilidad

Principales características del sistema de incentivos

Ferrovial ha desarrollado un sistema de remuneraciones que combina retribución fija y variable, con el objetivo de alinear los intereses de los directivos con los objetivos de la Compañía, entre ellos la sostenibilidad.

Estructura retributiva:

- Retribución fija
- Retribución variable: Se compone de objetivos anuales y a largo plazo.

Para el CEO:

Objetivos anuales de retribución variable (RVA):

- RVA equivalente al 100% de la retribución fija (RF), con un máximo del 150% de la RF.
- Distribución de objetivos:
 - 70% de objetivos cuantitativos:
 - Ingresos netos (55%)
 - Flujo de caja (45%)
 - 30% de objetivos ESG: Centrados en la sostenibilidad, evalúa aspectos como la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la diversidad y la salud y seguridad en el trabajo.

Incentivos a largo plazo:

- Máximo del 150% de la retribución fija, centrada en métricas de rendimiento estratégico.
- Para el periodo 2023-2025:
 - 40% de flujo de actividad.
 - 50% de rendimiento relativo.
 - 10% de métricas ESG, incluidas las metas de reducción de emisiones, diversidad y riesgos laborales.
- Los pagos se realizan en acciones, lo que promueve un enfoque a largo plazo y alinea los intereses de la dirección con los resultados de la Compañía.

Cláusulas de protección:

- Cláusulas "malus" y "clawback": Permitir la revisión o recuperación de los incentivos en caso de rendimiento insuficiente o resultados incorrectos, garantizando la integridad del sistema.

Evaluación del rendimiento en materia de sostenibilidad

Incorporación de métricas de sostenibilidad en la evaluación del CEO:

- RVA:
- el 30% de los objetivos anuales de retribución variable están vinculados a métricas ESG y otras métricas cualitativas.
- Incentivos a largo plazo:
 - el 10% de los objetivos están directamente relacionados con la sostenibilidad.

Métricas ESG:

En la actualidad, Ferrovial no cuenta con asociaciones específicas entre los IRO y las retribuciones concedidas a los órganos de gobierno. Sin embargo, su sistema de incentivos está relacionado con métricas ESG relativos a varios IRO importantes:

- **Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero:** Esto incluye las emisiones de GEI generadas por las actividades de la Compañía, los esfuerzos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y las iniciativas para compensar la huella de carbono, el desarrollo de infraestructuras energéticas, los servicios de eficiencia energética, la generación de energías renovables y las soluciones para mitigar las emisiones asociadas a la movilidad, etc.
- **Diversidad e inclusión:** Esto implica la promoción de la igualdad de oportunidades mediante procesos de contratación, selección y formación que garanticen la no discriminación ni exclusión social por ningún motivo (etnia, religión, capacidades diferentes, sexo, entre otros). También incluye la promoción del desarrollo profesional de los trabajadores mediante programas atractivos de orientación profesional y servicios que se adapten a sus necesidades, fomentando la cultura empresarial. Además, la mejora del entorno laboral mediante la implantación de un mecanismo de denuncia y protección de la diversidad, la igualdad y la inclusión, y la garantía de la libertad sindical y la negociación colectiva.
- **Riesgos laborales:** Se centra en mejorar la salud y la seguridad de los trabajadores mejorando las condiciones del lugar de trabajo, incluido el apoyo tecnológico (por ejemplo, la digitalización de los procesos). Prevención de la muerte o de lesiones incapacitantes; prevención del deterioro de la salud de los trabajadores, etc.

Condiciones de pago y evaluación:

- La evaluación se realiza anualmente para garantizar la adecuación a los objetivos establecidos.
- Los incentivos están sujetos a cláusulas de protección que garantizan la exactitud de los resultados comunicados.

La política de retribución, que incluye el sistema de incentivos, es propuesta y actualizada por la Comisión de Nombramientos y Retribuciones y sometida a la aprobación del Consejo de Administración.

Porcentaje de retribución variable en función de los objetivos ESG

Como parte del compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad para el CEO:

- RVA: el 30% de la retribución variable anual depende de objetivos ESG y otras métricas cualitativas.
- Incentivos a largo plazo: el 10% de los objetivos incluyen métricas de sostenibilidad, reforzando la visión estratégica de la Compañía hacia la creación de valor sostenible.

Consejero Delegado*	Retribución fija (RF)	Remuneración variable anual (RVA)	Remuneración variable a largo plazo (planes de incentivos a largo plazo)
Importes	1.450.000€	Objetivo: 100% de la RF Máximo: 150% de la RF	Máximo (anualizado): 150% de la RF
Objetivos	N/A	70% Cuantitativo: <ul style="list-style-type: none"> • Resultado neto (55%) • Flujo de caja (45%) 30% Cualitativo y ESG	Plan 2020-2022 (otorgamiento 2022): <ul style="list-style-type: none"> • 50% Flujo de caja de la actividad • 50% TSR relativo Plan 2023-2025 (otorgamiento 2023 y 2024): <ul style="list-style-type: none"> • 40% Flujo de caja de la actividad • 50% TSR relativo • 10% Métricas ESG (reducción de gases de efecto invernadero, diversidad y objetivos de salud y seguridad en el trabajo)
Diseño	N/A	100% en metálico Cláusulas malus y clawback Discrecionalidad del Consejo en circunstancias excepcionales	100% en acciones 3 años de medición del objetivo Cláusulas malus y clawback

GOV-4: DECLARACIÓN SOBRE LA DILIGENCIA DEBIDA EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD

Ferrovial, en cumplimiento de los requisitos de las normas CSRD y NEIS 1, integra el proceso de diligencia debida en su modelo de gestión a través de Ferrovial Risk Management (FRM), que evalúa periódicamente los riesgos potenciales para los derechos humanos en sus operaciones globales. La Compañía emplea herramientas específicas para garantizar el respeto y la protección de los derechos humanos, identificando los riesgos en las distintas fases del ciclo de vida de sus proyectos. Estos esfuerzos están en consonancia con las obligaciones de divulgación establecidas en la norma NEIS 1 y demuestran un compromiso con la transparencia en las prácticas de sostenibilidad.

Para mejorar aún más su diligencia debida, Ferrovial tiene previsto ampliar este proceso para incluir la gestión de la cadena de valor, las transacciones comerciales y los procesos de adquisición. Esta ampliación incorporará controles adicionales destinados a mitigar y prevenir los riesgos en todas las etapas, fomentando la colaboración con proveedores y socios comerciales para reforzar las prácticas responsables en todas sus operaciones.

En su estado de sostenibilidad, Ferrovial proporciona una correspondencia clara que detalla cómo los aspectos y pasos clave de su proceso de diligencia debida se alinean con las obligaciones transversales expuestas en la NEIS 1. Esta correspondencia explica cómo se aplican estos principios dentro de la gestión de riesgos y las prácticas operativas, garantizando que las acciones de la Compañía en materia de derechos humanos y conducta empresarial responsable estén representadas con precisión. Este enfoque refuerza la transparencia y la trazabilidad, ofreciendo a las partes interesadas una visión auténtica del compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad y las operaciones éticas.

Los principales aspectos de la diligencia debida pueden consultarse en el capítulo NEIS S3, que también incluye información sobre la Política de Derechos Humanos. Asimismo, también se incluyen referencias a los procesos de diligencia debida en las normas NEIS E3, E4 y E5.

GOV-5: GESTIÓN DE RIESGOS Y CONTROLES INTERNOS DE LA DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SOSTENIBILIDAD

Gestión de riesgos y controles internos de la presentación de información sobre sostenibilidad

Ferrovial ha desarrollado un sólido sistema de gestión de riesgos y controles internos para garantizar la transparencia, fiabilidad y exactitud de la información sobre sostenibilidad. Este sistema está diseñado para abordar tanto los riesgos financieros como los no financieros, ajustándose a las normas más estrictas de sostenibilidad y fomentando la confianza de las partes interesadas.

Principales características del sistema

1. Proceso de información interna digital:
 - Ferrovial utiliza un sistema digital de informes internos para recopilar y gestionar los datos relacionados con la sostenibilidad. Este proceso estructurado garantiza la integridad y exactitud de la información desde su origen.
2. Validación de la información:
 - Los datos introducidos por los usuarios son validados por un revisor independiente, lo que garantiza los estándares de calidad y el cumplimiento de la normativa. Esta etapa reduce los errores y mejora la credibilidad de los informes.
3. Revisión y consolidación:
 - El área de responsabilidad social corporativa revisa y consolida los datos validados, identificando incoherencias y garantizando la alineación con las políticas y prácticas de sostenibilidad de la Compañía.
4. Presentación a los comités y auditoría:
 - Antes de su divulgación, los datos consolidados se presentan a los comités internos, lo que permite realizar ajustes y revisiones antes de la auditoría final.

Alcance y componentes del sistema

1. Política de control y gestión de riesgos:
 - Aprobada por el Consejo de Administración, esta política establece un marco general para la gestión de riesgos, incluidos los relacionados con la sostenibilidad, y define los niveles de tolerancia y apetito de riesgo.
2. Supervisión:
 - Comisión de Auditoría y Control: Revisa y evalúa los sistemas de control, incluidos los riesgos operativos, sociales y medioambientales, mediante actualizaciones periódicas del mapa de riesgos de Ferrovial.
 - Auditoría interna: Garantiza la eficacia de los controles internos sobre la información financiera y no financiera, alineándolos con los objetivos estratégicos de sostenibilidad.
3. Evaluación de riesgos:
 - Realizada anualmente, esta evaluación incluye una autoevaluación de los controles y el proceso "Rolling Forward", que analiza los cambios significativos en los procesos o en la organización que puedan afectar a los controles internos.

Metodología de evaluación de riesgos

Ferrovial utiliza el proceso corporativo de gestión de riesgos Ferrovial Risk Management (FRM), que se ejecuta dos veces al año, para identificar y priorizar los riesgos en función de su probabilidad e impacto. Este proceso permite una evaluación continua y la aplicación de medidas de control adecuadas.

Principales riesgos identificados y estrategias de mitigación

1. Riesgos climáticos:

- Identificación: Riesgos físicos como olas de calor y sequías que afectan a las infraestructuras y riesgo de transición derivado de cambios normativos, aspectos reputacionales...
- Mitigación: Uso de la metodología ADAPTARE basada en las proyecciones del IPCC para evaluar los impactos climáticos, desarrollo e implantación del Deep Decarbonization Path, entre otros.

2. Riesgos estratégicos:

- Identificación: Cambios en los patrones de movilidad, disponibilidad de proyectos y retos para atraer y retener el talento.
- Mitigación: Análisis de las tendencias del mercado y desarrollo de escenarios alternativos para promover el tráfico y la disponibilidad de proyectos.

3. Riesgos operativos:

- Identificación: Riesgos asociados a la finalización de los proyectos de construcción, que pueden repercutir en los costes y la rentabilidad.
- Mitigación: Sistemas de auditoría periódica y controles específicos de los proyectos.

4. Riesgos éticos y relacionados con el cumplimiento:

- Identificación: Riesgos derivados del incumplimiento de las políticas éticas y de seguridad, con repercusiones jurídicas y de reputación.
- Mitigación: Políticas específicas de gestión medioambiental y biodiversidad, integradas en un sistema de gestión medioambiental.

Controles relacionados y seguimiento

- Evaluaciones anuales de riesgos: Incluir planes de acción para abordar los riesgos residuales.
- Sistemas de Prevención de Riesgos Laborales: Garantizar el mantenimiento de las medidas de seguridad como valor fundamental.

Informes de sostenibilidad

El área de sostenibilidad informa periódicamente al Consejo de Administración sobre los avances de la estrategia de sostenibilidad y el cumplimiento de los objetivos, garantizando que la sostenibilidad sea un elemento integral de la gestión de riesgos y los controles internos.

Ferrovial supervisa periódicamente sus riesgos reglamentarios, estratégicos, operativos y financieros, tanto desde el punto de vista empresarial como en relación con la gobernanza, la gestión medioambiental y las cuestiones sociales. Estos riesgos se evalúan y los más relevantes se comunican a la Comisión de Auditoría.

La estrategia de sostenibilidad del Grupo tiene como objetivo aprovechar las oportunidades medioambientales, sociales y de gobernanza y gestionar y mitigar los riesgos, así como minimizar los impactos negativos de las actividades de Ferrovial. De este modo, la estrategia considera líneas de actuación, objetivos y medidas que permiten la implantación de estas prácticas desde el nivel estratégico hasta la propia gestión de las operaciones.

En el diseño de cada uno de los planes estratégicos de sostenibilidad del Grupo se tienen en cuenta los impactos, riesgos y oportunidades, además de confirmar su idoneidad tras cada actualización de la doble materialidad.

Si en años posteriores surgieran cuestiones relacionadas con la información sobre sostenibilidad, la doble materialidad o los controles internos de la información no financiera, se someterán a la Comisión de Auditoría y Control en el ámbito de sus funciones.

SBM -1: POSICIÓN EN EL MERCADO, ESTRATEGIA, MODELO(S) DE NEGOCIO Y CADENA DE VALOR

Ferrovial es una compañía global dedicada al desarrollo y la explotación de infraestructuras sostenibles. El modelo de negocio de la Compañía se basa en la integración de sus unidades de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Energía), donde el área de Construcción apoya la actividad centrada en las concesiones con las mejores capacidades de ingeniería para diseñar y construir infraestructuras. El modelo integrado está presente en todo el ciclo de vida de un proyecto, desde la conceptualización hasta el diseño, la financiación, la construcción y la explotación de infraestructuras críticas como autopistas y aeropuertos. El objetivo de crecimiento de la Compañía sigue siendo Estados Unidos, donde contamos con una trayectoria de 20 años en la construcción y gestión de autopistas de peaje y aeropuertos, y seguiremos ampliando nuestra base de activos norteamericanos en los próximos años.

Ferrovial integra la sostenibilidad como pilar fundamental en su plan estratégico Horizon 24, promoviendo el desarrollo de infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes. La estrategia de sostenibilidad está en el centro de la Compañía, contribuyendo al desarrollo del negocio, ayudando a abordar los retos a los que se enfrenta la sociedad y a generar nuevas oportunidades estratégicas, así como a generar confianza entre sus grupos de interés. Tres vectores estratégicos:

MEDIO AMBIENTE. Proteger el medio ambiente:

Contribuir a la descarbonización: comprometerse a ser Net Zero en 2050 o antes, promover infraestructuras bajas en carbono y apoyar la transición energética.

1. Contribuir a la descarbonización: comprometerse a ser Net Zero en 2050 o antes, promover infraestructuras bajas en - carbono y apoyar la transición energética.
2. Reducir la huella medioambiental: reducir y compensar el consumo de agua, promover la economía circular y reducir el impacto sobre la biodiversidad y el capital natural.
3. Adaptarse al riesgo de cambio climático: gestionar los riesgos de la transición climática y aumentar la resistencia de las infraestructuras mediante mejoras en el diseño.

4. Invertir en oportunidades de negocio con impacto medioambiental positivo: desarrollar modelos de negocio para apoyar la transición energética (por ejemplo, eficiencia energética, renovación urbana, vertiports).
5. Fomentar la actividad empresarial hacia una cartera taxonómica: evaluar y supervisar la alineación y considerar la taxonomía de la UE para los nuevos proyectos.

SOCIAL. Mejorar vidas y comunidades:

1. Fomentar el desarrollo económico y comprometerse con las comunidades locales: potenciar las actividades económicas en las regiones donde operamos y contribuir al desarrollo social.
2. Mejorar la calidad de vida de las personas: crear mejores lugares para vivir y trabajar, mejorar la seguridad de las infraestructuras y la satisfacción de los usuarios.
3. Mejorar la salud, la seguridad y el bienestar: promover iniciativas y programas clave para los empleados.
4. Desarrollar el talento garantizando la diversidad y la inclusión: ampliar la reserva de talento global y local y ofrecer oportunidades de desarrollo profesional.

GOBERNANZA. Dirigir nuestra compañía con responsabilidad:

1. Situar la sostenibilidad en nuestro núcleo para crear valor a largo plazo: garantizar que los ESG se integren en la estrategia y comprometer a la alta dirección.
2. Ser un socio fiable a largo plazo: mantener un modelo de gobierno sólido y comprometerse con los valores y prácticas de gobierno de Ferrovial.

La estrategia de sostenibilidad cuenta con indicadores clave que sirven para evaluar el grado de implantación de la Política de Sostenibilidad de Ferrovial, así como el grado de consecución de los objetivos marcados en la Estrategia a corto, medio y largo plazo.

La Política de Sostenibilidad se inspira en la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), junto con acuerdos y resoluciones aceptados internacionalmente para consolidar la posición de la Compañía como un actor que contribuye a una economía más sostenible, innovadora, inclusiva y baja en - carbono.

De los principios y valores de la Política de Sostenibilidad emanan el resto de las políticas existentes en la Compañía que tienen implicaciones en materia de sostenibilidad, asegurando que estos principios son observados en las diferentes compañías del Grupo en las que tiene participaciones. Tanto la Política de Sostenibilidad como la Estrategia integran y dan coherencia a todas ellas, garantizando un despliegue coordinado de las distintas áreas de actuación.

Ferrovial ha establecido un marco de seguimiento del impacto de los ODS en sus operaciones y cadena de valor, habiendo renovado este año la certificación de AENOR sobre la alineación de la Estrategia de Sostenibilidad con los ODS.

El Consejo de Administración ha aprobado la Política de Sostenibilidad y supervisa su aplicación dentro de la Estrategia de Sostenibilidad y el grado de avance en las acciones derivadas de la misma. Periódicamente, al menos una vez al año, el Departamento de Sostenibilidad informa al Consejo de Administración sobre la marcha de la Estrategia y el grado de cumplimiento de los objetivos, así como sobre la marcha de los proyectos o acciones más representativos. Este seguimiento también lo realiza cada cuatro meses el Comité de Dirección.

El Comité de Sostenibilidad está presidido por el Director de Sostenibilidad e integrado por representantes de las áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Energía y Construcción) y de las áreas corporativas (Sostenibilidad -Presidente y Secretario-, Seguridad, Salud y Bienestar, Cumplimiento y protección de datos, Innovación, Recursos Humanos, Comunicación y RSC, Asesoría Jurídica, Estrategia Corporativa, Relación con Inversores y Dirección de Compras). Con carácter anual, el presidente del Comité informa al Consejo de Administración.

El Comité de Sostenibilidad es el enlace entre las áreas de negocio y la corporación y la alta dirección, informando de los avances y resultados, y proponiendo acciones al Comité de Dirección, así como transmitiendo la aprobación de propuestas y resultados al resto de la Compañía. El principal objetivo de este comité es definir el Plan Estratégico de Sostenibilidad y supervisar su seguimiento. Sus funciones pueden resumirse como sigue:

- Diseñar, actualizar y, en caso necesario, mejorar la Estrategia de Sostenibilidad.
- Supervisar y evaluar los resultados de la Compañía en el ámbito de la sostenibilidad basándose en indicadores y planes de acción establecidos.
- Proponer grupos de trabajo sobre temas específicos.
- Compartir las mejores prácticas de cada una de las áreas en materia de sostenibilidad.
- Proporcionar información para la elaboración de informes de sostenibilidad (tanto internos como externos).
- Analizar y evaluar las tendencias de sostenibilidad, así como los nuevos riesgos y oportunidades empresariales.

Para responder a los retos actuales, la Estrategia de Sostenibilidad 2030 proporciona directrices para desarrollar infraestructuras innovadoras, eficientes y sostenibles, teniendo siempre en cuenta tres dimensiones fundamentales: medioambiental, social y de gobernanza.

El Plan Estratégico es la herramienta indispensable para que la sostenibilidad sea eficaz en el cumplimiento de su misión y contribuya al desarrollo del negocio, a la creación de confianza entre sus grupos de interés y al cumplimiento de sus objetivos a medio y largo plazo. El Comité de Sostenibilidad ha impulsado el Plan de Estrategia de Sostenibilidad 2030, elaborado teniendo en cuenta las principales macro tendencias globales, el entorno regulatorio y normativo (Agenda de Naciones Unidas 2030, Cambio Climático y el Green Deal europeo), los principales marcos económico-financieros (Task Force on Climate-Related Disclosures (TCFD), Taxonomía y el Plan Europeo Next Generation), los retos sociales (nueva agenda urbana, nuevos hábitos de movilidad, etc.), los factores tecnológicos (transición energética y digitalización), los factores medioambientales (cambio climático, escasez de agua, pérdida de biodiversidad y salud pública), las exigencias de los inversores en ESG, los principales marcos de reporting (Global Reporting Initiative, SASB y la TCFD), así como los informes de tendencias en RSC de diversas instituciones de prestigio. 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. Tiene áreas de actuación y objetivos específicos para cada año y para las áreas medioambiental, social y de gobernanza (ESG). También está alineado con la estrategia empresarial Horizon 24 y abarca la cadena de valor de Ferrovial, desde los clientes hasta los proveedores.

MEDICIÓN DE OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

La Estrategia de Sostenibilidad cuenta con un conjunto de indicadores clave de rendimiento, que sirven para evaluar los avances y el nivel de aplicación de la estrategia, así como el grado de consecución de los objetivos fijados. La Compañía también ha establecido un marco para supervisar el impacto en los ODS y la Agenda 2030. Este modelo está certificado por AENOR, habiéndose renovado la certificación que AENOR otorgó en 2020 a Ferrovial sobre sostenibilidad y contribución empresarial a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Los resultados obtenidos en 2024 y el plazo establecido para cada objetivo son los siguientes:

SEGUIMIENTO de KPI 2024



	INDICADORES DE RESULTADOS	RESULTADOS 2024	META	HORIZONTE	INDICADORES DE RESULTADOS
E	1. Emisiones de GEI: Emisiones absolutas de Alcance 1 y 2 (tCO ₂)	-35,78 %	-42% (vs. 2020)	2030	
	2. Emisiones de GEI: Emisiones absolutas de Alcance 3 (tCO ₂)	-18,03 %	-25% (vs. 2020)	2030	
	3. Consumo de electricidad renovable	72,75 %	100%	2025	
	4. Reciclaje anual de residuos de construcción y demolición	93,0 %	>70%	2024-actualidad	
	5. Consumo de agua (Business Water Index Reduction)	-26,7 %	-20% (vs. 2017)	2030	
	6. Actividades taxonómicas (% de Capex alineado)	42,9 %	80%	2025	
	7. Actividades taxonómicas (% del importe neto de la cifra de negocios alineado)	34,1 %	60%	2025	
S	8. SALUD Y SEGURIDAD: Índice de frecuencia de accidentes graves y fatales (incl. subcontratistas: [Número x 1M] / Horas trabajadas)	-26,0 %	-31,8% (vs. 2022)	2026	
	9. Seguridad vial (menos accidentes en comparación con una red alternativa o similar)	-50,2 %	-30%	2024-actualidad	
	10. Talento femenino: Funciones directivas	26,2 %	30%	2025	
ESG	11. Ahorro de tiempo: Ahorro de tiempo anual monetizado de los Managed Lanes (carriles gestionados) frente a los carriles de uso general en el día laborable punta	29,3 %	50% (vs. 2022)	2030	
	12. Digitalización e innovación: cartera que contribuye directa e indirectamente a mejorar los ESG (% de inversión sobre el total de la cartera)	34 %	60%	2025	

ÍNDICES DE SOSTENIBILIDAD

Ferrovial se somete a evaluaciones periódicas por parte de analistas que tienen en cuenta el desempeño ESG de la Compañía. En 2024 se incluyó a la Compañía en los principales índices de sostenibilidad:

- **Dow Jones Best-in-Class Index**, elaborado por S&P Global: Ferrovial forma parte de este índice selectivo desde hace 23 años ininterrumpidamente. Calificación: 81/100 (+6 en comparación con 2023)
- **FTSE4Good**: se ha incluido a la Compañía en este índice por vigésimo primer año consecutivo.
- **CDP**: 15º año consecutivo en la lista A de CDP Climate Change y 2º en la lista A de CDP Water.
- **MSCI**: Calificación "A".
- **Morningstar Sustainalytics**: Ferrovial recibió una calificación de riesgo ESG de 20,2, siendo evaluada por Sustainalytics como compañía con un riesgo medio de experimentar impactos financieros materiales derivados de factores ESG.
- **MOODY'S**: miembro del índice Euronext-Vigeo Europe 120.
- **ISS ESG**: Calificación corporativa ISS ESG: C+. Prime status. ISS Governance QualityScore: Gobernanza: 2 - E&S: 1 (que representa el riesgo más bajo)
- **GRESB**: 92 puntos, máxima calificación "A".
- **ECOVADIS**: medalla de oro, con una puntuación de 80/100.

Ferrovial mantiene sus cuatro prioridades estratégicas:

- **Personas**: garantizar los más altos niveles de seguridad y salud en sus operaciones y aplicar tecnologías innovadoras para evitar accidentes a usuarios y empleados. Ferrovial seguirá atrayendo, desarrollando y desplegando el mejor talento para cada puesto, fomentando la diversidad y gestionando activamente el nivel de compromiso de nuestros empleados. En cuanto a la representatividad de las distintas geografías en las que ha operado Ferrovial, el desglose de empleados por geografía, así como la plantilla total, puede consultarse en la NEIS S1-6.
- **Crecimiento sostenible**: desarrollar infraestructuras de alto valor de concesión en nuestros mercados principales, rotación de activos para realizar el valor de las inversiones y financiar futuras oportunidades y garantizar el máximo rendimiento a los accionistas
 - **Autopistas cuenta** con una base de infraestructuras única que se centra en el desarrollo de soluciones para aliviar la congestión, especialmente en Estados Unidos y Canadá a través de Managed Lanes (ML). La Compañía continuará desarrollando ML y autopistas de peaje en EE.UU., además de centrarse en aumentar la sólida cartera de proyectos en curso y conseguir proyectos seleccionados en otros países como la India (alianza con IRB).
 - La propuesta de valor del mercado de **Aeropuertos** se basa en facilitar el crecimiento del transporte aéreo para mejorar la conectividad de las personas a medida que aumenta el tráfico aéreo. La unidad de negocio se centrará en oportunidades relacionadas con terminales en Estados Unidos, proyectos de ampliación de aeropuertos en Europa y otras oportunidades de crecimiento en las que las capacidades de Ferrovial representen una ventaja.
 - **Energía** se centra en el desarrollo de proyectos para la transición energética: líneas de transmisión, proyectos renovables y negocios de eficiencia energética en mercados seleccionados.
 - **Construcción** resulta clave para apoyar a otras divisiones en proyectos complejos de infraestructuras con capacidades técnicas, de ingeniería y de producción de principio a fin. La unidad de negocio cuenta con sólidas bases locales en Texas, España y Polonia que prestan apoyo a otras geografías y gestionan los riesgos desde la licitación y el diseño hasta la entrega del proyecto.
- **Excelencia operativa**: seguir mejorando la eficiencia, maximizar la generación de efectivo, reforzar los procesos básicos y la gestión de riesgos.
 - El compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad pretende mejorar el futuro mediante el desarrollo y la explotación de infraestructuras sostenibles. La Compañía se compromete a proteger el medioambiente y apoyar a las comunidades, aumentando la seguridad, mejorando la experiencia de los usuarios y reduciendo los tiempos de viaje.
 - Ferrovial está presente en los principales índices de sostenibilidad del sector, como Dow Jones Best-in-Class Index, MSCI, Sustainalytics, FTSE4Good, Moody's y Carbon Disclosure Project, entre otros.
- **Innovación**: apoyar el negocio principal de Ferrovial, acelerar su transformación digital, fomentar una cultura de ciberseguridad adecuada y desarrollar casos de uso de IA.

Para todos los servicios y actividades mencionados, el modelo de Ferrovial es B2B, sus principales clientes, como una de las mayores multinacionales de infraestructuras y construcción, incluyen tanto entidades públicas como privadas. Los principales grupos de clientes del grupo son:

- **Gobiernos y autoridades públicas**: Ferrovial colabora con gobiernos locales, regionales y nacionales en diversos proyectos de infraestructuras, como carreteras, autopistas de peaje, puentes, túneles, aeropuertos y obras de desarrollo urbano.
- **Compañías aéreas y autoridades aeroportuarias**
- **Empresas de energía e infraestructuras**: Ferrovial trabaja con grandes empresas del sector de la energía y las infraestructuras.
- **Empresas privadas**: Ferrovial también colabora con empresas del sector privado en proyectos de construcción, urbanización y gestión de instalaciones, como empresas de telecomunicaciones y tecnológicas para la construcción de infraestructuras específicas, empresas industriales que requieren servicios de construcción y mantenimiento.
- **Organizaciones internacionales**: Además de con clientes españoles, Ferrovial también colabora con diversas organizaciones internacionales en proyectos de gran envergadura en países como Estados Unidos, Canadá y otras naciones europeas y latinoamericanas.

En cuanto a la representatividad de las distintas geografías en las que ha operado Ferrovial, el desglose de empleados por geografía, así como la plantilla total, puede consultarse en la NEIS S1-6.

Cadena de valor

Ferrovial gestiona toda su cadena de valor, garantizando que todos los actores clave estén alineados con los objetivos de sostenibilidad:

1. Aguas arriba:
 - Suministros sostenibles: Materiales de proveedores que cumplen las normas de sostenibilidad.
 - Colaboración local: Promueve alianzas con proveedores locales para fomentar el desarrollo económico regional.
2. Aguas abajo:
 - Clientes y comunidades: Desarrolla relaciones estratégicas con clientes y comunidades, implicándoles en iniciativas de sostenibilidad como la economía circular y la eficiencia energética.
3. Principios de la economía circular:
 - Promueve la reutilización y el reciclaje de materiales, maximizando el valor de los insumos a lo largo de su ciclo de vida.
4. Gestión del agua:
 - Aplicar tecnologías responsables de conservación y reutilización del agua en las operaciones, especialmente en zonas con un importante estrés hídrico.
5. Uso responsable de los recursos naturales:
 - Promueve la ecoeficiencia y garantiza la trazabilidad de los productos y materias primas utilizados en sus proyectos, fomentando la adquisición de madera certificada y asegurando que los materiales utilizados proceden de fuentes sostenibles y responsables.

Retos críticos y soluciones

1. Desafíos:
 - Adaptación al cambio climático.
 - Reducción de emisiones.
 - Preservación de la biodiversidad.
2. Soluciones:
 - Desarrollo de infraestructuras de bajas emisiones.
 - Implantación de la economía circular.
 - Mayor resistencia de las infraestructuras.

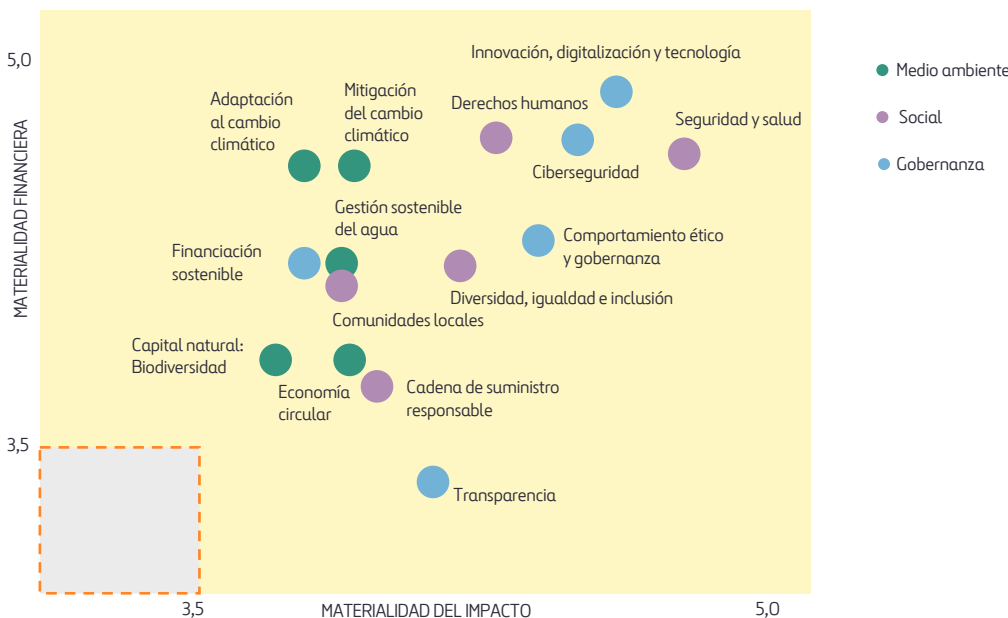
Evaluación de impacto y riesgo

Ferrovial evalúa periódicamente los riesgos asociados a sus sectores clave y a su cadena de valor, asegurándose de que están alineados con su modelo de negocio y sus objetivos de sostenibilidad. Este enfoque le permite identificar oportunidades, mitigar los impactos negativos y promover una transición sostenible en todas sus operaciones.

Ferrovial confirma que no se dedica a ninguna de las siguientes actividades: la producción de sustancias químicas incluidas en la división 20.2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 1893/2006; la fabricación de armas controvertidas, como minas antipersona, municiones de racimo, armas químicas y armas biológicas; o el cultivo y la producción de tabaco.

Ferrovial confirma que no produce, ofrece ni explota productos o servicios prohibidos en ninguno de los mercados en los que opera.

Estas cuestiones relevantes que han surgido corresponden a las tendencias ESG, a los temas importantes que se deberán gestionar en el sector y a la naturaleza de las actividades que lleva a cabo Ferrovial. Estas cuestiones están confirmadas por la encuesta voluntaria a terceros (partes interesadas) y también se han comprobado con la dirección de la compañía (se lanzó una encuesta interna entre todos los miembros del comité de dirección y directores corporativos).



Abreviatura	Temas
Mitigación del cambio climático	Mitigación del cambio climático y contribución a la descarbonización
Adaptación al cambio climático	Adaptación y resistencia de las infraestructuras al cambio climático
Contaminación	Contaminación del aire, el suelo y el agua
Sustancias peligrosas	Sustancias peligrosas y altamente preocupantes
Residuos	Economía circular en la gestión de residuos
Economía circular en los materiales	Economía circular en la compra de materiales utilizados en la fabricación de productos y servicios
Gestión sostenible del agua	Gestión sostenible del agua
Capital natural	Capital natural: biodiversidad y ecosistemas
Riesgos laborales	Salud y seguridad de empleados, contratistas y usuarios
Satisfacción del cliente	Satisfacción del cliente y buen uso de nuestras infraestructuras
Atraer y retener talento diverso	Atracción y retención del talento garantizando la diversidad, la igualdad y la inclusión
Generar un impacto positivo en las comunidades	Generar un impacto positivo en las comunidades locales
Derechos humanos	Respeto de los derechos humanos en toda la cadena de valor
Cadena de suministro responsable	Cadena de suministro responsable
Ética y gobernanza	Comportamiento ético, gobernanza y gestión ESG
Financiación sostenible	Financiación sostenible, impulsando el modelo de negocio hacia una cartera sostenible
Ciberseguridad y privacidad	Ciberseguridad y tratamiento de datos
Innovación, digitalización y tecnología	Innovación, digitalización y tecnología aplicadas a la actividad
Transparencia y diálogo	Transparencia y diálogo con los principales interesados

SBM-2: INTERESES Y OPINIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

Integración de las opiniones de las partes interesadas

Atención estratégica a las partes interesadas

Ferrovial incorpora activamente los intereses y opiniones de sus grupos de interés en su estrategia empresarial y en su modelo de negocio. Este planteamiento garantiza la alineación con las expectativas de las partes interesadas, refuerza la confianza mutua y fomenta un impacto sostenible en las comunidades y mercados en los que opera.

- Compromiso con la transparencia:
 - Ferrovial da prioridad a una comunicación clara, accesible y continua con todos los grupos de interés, incluidos los aspectos financieros, sociales y medioambientales relevantes.
 - La transparencia en los objetivos de sostenibilidad, los avances y los resultados refuerza la confianza y fomenta la colaboración.
- Canales de comunicación innovadores:
 - Las herramientas digitales se utilizan para facilitar un diálogo bidireccional que permita la participación activa de las partes interesadas en la toma de decisiones estratégicas.
 - Las consultas, encuestas y reuniones periódicas garantizan la comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas.
- Adaptación continua:
 - La estrategia y el modelo empresarial se revisan periódicamente para incorporar las reacciones y ajustarse a las tendencias del mercado y la sociedad.
 - Este enfoque dinámico garantiza la pertinencia y sostenibilidad de las operaciones. Como ejemplo de este planteamiento, Ferrovial vendió su unidad de negocio de Servicios.

Colaboración con las partes interesadas

Ferrovial identifica a sus principales grupos de interés, que desempeñan un papel fundamental en la ejecución de su estrategia empresarial y de sostenibilidad:

- Clientes: Empresas y organizaciones que exigen soluciones innovadoras y sostenibles para sus necesidades de infraestructura.
- Empleados: El talento humano es esencial para los proyectos y la cultura organizativa.
- Proveedores: Aliados clave en la cadena de suministro, que garantizan materiales y servicios sostenibles.
- Accionistas: Inversores interesados en los resultados financieros y los compromisos de sostenibilidad.

- Comunidades locales: Beneficiarios de proyectos de infraestructuras, cuyo bienestar y desarrollo son prioritarios.
- Gobiernos y reguladores: Autoridades responsables de la normativa que rige las operaciones.

Métodos de colaboración:

Ferrovial emplea un amplio abanico de estrategias para trabajar con sus grupos de interés y abordar cuestiones clave de sostenibilidad:

- Diálogo y consulta: Encuestas, consultas y reuniones periódicas para conocer sus necesidades y expectativas.
- Proyectos de responsabilidad social: Iniciativas que benefician a las comunidades locales, fomentando la confianza y la cooperación.
- Alianzas estratégicas: Colaboraciones con ONG, organizaciones públicas y otros grupos relevantes para abordar los retos de la sostenibilidad.
- Transparencia en la comunicación: Informes periódicos y actualizaciones sobre acciones y resultados relacionados con la sostenibilidad.

Alineación de impacto y sostenibilidad

El planteamiento de Ferrovial garantiza la integración de los intereses de las partes interesadas en su modelo de negocio, promoviendo:

- Innovación y sostenibilidad: Desarrollar soluciones que equilibren la eficiencia operativa con el respeto medioambiental y social.
- Inclusión y bienestar: Promover el desarrollo profesional, la inclusión y un entorno de trabajo saludable para los empleados.
- Colaboración en la cadena de valor: Establecer relaciones duraderas y sostenibles con los proveedores y las comunidades locales.
- Cumplimiento de la normativa: Garantizar el cumplimiento de la normativa y las políticas de sostenibilidad y responsabilidad social.

Ferrovial ha integrado la sostenibilidad en su estrategia corporativa para responder a las expectativas de las partes interesadas y cumplir la creciente normativa sobre divulgación de información no financiera. En 2023, la Compañía actualizó su Estrategia de Sostenibilidad para alinearse con las demandas de la comunidad financiera, incluidos inversores y accionistas, garantizando que la sostenibilidad siga siendo un pilar fundamental del negocio. Como parte de este proceso, Ferrovial ha establecido el Plan Estratégico de Sostenibilidad 2030, en el que se definen áreas de actuación y objetivos específicos en materia ambiental, social y de buen gobierno (ESG), en línea con su estrategia corporativa Horizon 24.

Este plan incluye medidas que se aplicarán en los próximos años y que abarcan toda la cadena de valor de la Compañía. Se espera que estas iniciativas refuercen la confianza de las partes interesadas y mejoren la percepción de la Compañía en el mercado. Al abordar de forma proactiva los cambios normativos y las demandas sociales, Ferrovial pretende consolidar su reputación y reforzar su posición competitiva en el sector.

La supervisión de la sostenibilidad está integrada en la estructura de gobierno corporativo de Ferrovial. La Comisión de Auditoría y Riesgos es responsable de supervisar los riesgos ESG y garantizar su alineación con la estrategia de la Compañía. Además, el Comité de Sostenibilidad, presidido por el Director de Sostenibilidad y compuesto por representantes de varias áreas de negocio, actúa como enlace entre las operaciones y la alta dirección. Este comité informa periódicamente sobre los avances y resultados en materia de sostenibilidad, propone acciones estratégicas al Comité de Dirección y vela por que las decisiones corporativas reflejen los intereses y expectativas de las partes interesadas.

Anualmente, el Presidente del Comité de Sostenibilidad presenta un informe al Consejo de Administración, garantizando que los órganos de gobierno estén informados sobre los retos y oportunidades de la sostenibilidad. A través de estos mecanismos de supervisión, Ferrovial garantiza una toma de decisiones informada y la integración efectiva de la sostenibilidad en su modelo de negocio.

El desglose de los ingresos totales, tal como figuran en los estados financieros, puede consultarse en los Estados Financieros Consolidados, Sección II: Beneficio/(PÉRDIDA) del ejercicio, 2.1. Ingresos de explotación.

SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO

Ferrovial ha identificado los Impactos, Riesgos y Oportunidades ESG vinculados a sus actividades y que se resumen en la siguiente tabla. El Grupo aborda los riesgos críticos y los impactos negativos en relación con la sostenibilidad medioambiental, la responsabilidad social y la integridad de la gobernanza, al tiempo que fomenta los resultados positivos e identifica las oportunidades. Los riesgos, impactos y oportunidades materiales que surgen en las actividades de Ferrovial son la base para la definición e implementación de la estrategia ESG de la Compañía y están íntimamente ligados a su modelo de negocio. Los IRO derivan del modelo B2B de Ferrovial y se derivan de las actividades de construcción y explotación de activos que realiza para sus clientes. Esta estrategia se adapta a cada una de las diferentes líneas de negocio del Grupo y tiene en cuenta sus propias operaciones y la cadena de valor, concentrada en su mayor parte en nuestras propias operaciones y en la cadena de valor ascendente.

Impactos positivos			
Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y compensar la huella de carbono.	Mejora de las condiciones laborales gracias al aumento de los contratos indefinidos y la reducción de los temporales, así como al establecimiento de salarios adecuados.	Mejora de las condiciones de trabajo de todos los empleados del Grupo mediante la aplicación y revisión periódica de la Política de Derechos Humanos, así como de todos los demás compromisos (Pacto Mundial y Principios Rectores de las Naciones Unidas).	Prevención y/o mitigación de incidentes que puedan afectar a la integridad de las infraestructuras gestionadas por la compañía, a la integridad y privacidad de las personas y/o al medioambiente.*
Desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones para la adaptación al cambio climático.	Mejora del entorno laboral mediante la implantación de mecanismos de denuncia y protección en materia de diversidad, igualdad e inclusión, garantizando siempre la libertad de asociación y negociación colectiva.	Mejora de las condiciones de trabajo en la cadena de suministro generando un entorno laboral de calidad.	Mejorar la cultura de la ciberseguridad de los grupos de interés de la Compañía*
Uso eficiente de los recursos: reducción, reutilización o reciclado de residuos en la construcción.	Promoción de la igualdad de oportunidades a través de la implantación de procesos de reclutamiento, selección y formación que garanticen la no discriminación y exclusión social por cualquier motivo (etnia, religión, capacidades diferentes, género, entre otros).	Crear riqueza y empleo en las comunidades en las que operamos gracias a la política de compras locales.	Generación de innovación en la sociedad a través de la creación de centros de investigación mediante el desarrollo de colaboraciones y alianzas.*
Aumento de la disponibilidad, consumo eficiente y mejora de la calidad del agua a través de las operaciones en Cadagua.	Reducción de las desigualdades y mejora de la situación de los grupos vulnerables gracias al desarrollo y promoción de proyectos de acción social, investigación, educación, lucha contra el hambre, etc.	Prevención de los delitos de corrupción y soborno promoviendo y haciendo cumplir las normas y políticas de cumplimiento establecidas por el Grupo.	Mejora del impacto medioambiental de nuestros proyectos (eficiencia energética, reducción de emisiones, etc.) a través de la implantación de nuevas tecnologías en el proceso de los productos y herramientas de gestión digital que ayudan a cuantificar su impacto.*
Conservación y respeto del medio natural, bajo el principio de "sin pérdida neta, minimizar y compensar los impactos negativos de las actividades gracias a la planificación ambiental y a los compromisos adquiridos.	Reducción de las desigualdades y mejora de la situación de los grupos vulnerables gracias al desarrollo y promoción de proyectos de acción social, investigación, educación, lucha contra el hambre, respeto de los derechos culturales, etc.	Aumento de la confianza de la sociedad rechazando, evitando y denunciando cualquier acción ilegal o inapropiada a lo largo de toda la cadena de valor del Grupo, promoviendo el comportamiento ético y la legalidad de las actividades empresariales.	Promoción de una cultura innovadora y digital que fomente la mejora continua del Grupo y cree un entorno de trabajo más cordial.*
Mejora de la salud y la seguridad de los trabajadores mediante la mejora de las condiciones del lugar de trabajo, incluido el apoyo tecnológico (por ejemplo, digitalización de los procesos).	Fomento de las compras locales mediante la integración de toda la cadena de valor.	Mejora del rendimiento y aumento de los valores en toda la cadena empresarial sobre la base de los requisitos éticos promovidos por el Grupo y la correcta gestión de los riesgos.	Fomento de la innovación y la digitalización para mejorar la seguridad en los proyectos, reduciendo los accidentes y los riesgos para los trabajadores*
Promoción del desarrollo profesional de los trabajadores mediante programas y servicios de orientación profesional atractivos y adaptados a sus necesidades.	Mejora de las condiciones de vida de las comunidades locales gracias a nuestras infraestructuras (reducción de accidentes, seguridad de los horarios, descongestión de las ciudades, acceso al agua potable o zonas mejor urbanizadas).	Contribución a la concienciación interna y difusión entre las partes interesadas externas (contratistas, socios, proveedores comerciales, etc.) de los principios de integridad y ética en la conducta empresarial.	Generación de confianza gracias a la capacidad de la Compañía para mantener una comunicación transparente y coherente
Promoción del desarrollo profesional de los trabajadores mediante programas y servicios atractivos de orientación profesional que se adapten a sus necesidades, fomentando la cultura empresarial.			

Impactos negativos

Emisiones de GEI generadas por las actividades de la Compañía.	Deterioro de la salud de los trabajadores.	La construcción y el desarrollo de infraestructuras, como carreteras, puentes, presas, sistemas de energía, agua potable y transporte, pueden afectar directamente a los derechos humanos de comunidades y clientes (desplazamiento de población, por ejemplo).	Problemas de mantenimiento y necesidad de sustituir la maquinaria para adaptarla a las nuevas tecnologías*
Aumento del consumo de materias primas y mayor generación de residuos en la construcción.	Muerte o lesiones incapacitantes.	Mejora de las condiciones de financiación tan insignificantes que no estimulan el apetito por este tipo de financiación por parte de las empresas para la financiación de sus proyectos*	Impacto en la plantilla por la brecha tecnológica de algunos perfiles derivados de la transformación digital.*
Extracción, consumo y vertido de agua en zonas de estrés hídrico (aguas superficiales y recursos marinos).	Molestias causadas a la comunidad local por la actividad, la construcción y el funcionamiento (contaminación acústica, cierre de carreteras, etc.).	Materialización de incidentes que puedan afectar a la integridad de las infraestructuras gestionadas por la Compañía, a la integridad y privacidad de las personas y/o al medio ambiente.*	Disminución de la mano de obra derivada de la automatización y la incorporación de nuevas tecnologías*
Medidas preventivas para evitar incidentes sobre la situación de las especies y la propagación de especies exóticas invasoras.			Pérdida de credibilidad y confianza de las partes interesadas debido a la falta de transparencia en la presentación de información no financiera y a la publicación de datos engañosos no veraces (lavado verde)*

Riesgos

Aumento y/o incumplimiento de los requisitos u objetivos legislativos relacionados con el cambio climático y falta de disponibilidad de nuevas tecnologías.	Retrasos por riesgo operativo: causados por la suspensión de actividades como consecuencia de un accidente mortal o daños materiales.	Reputación dañada y pérdida de confianza como compañía responsable que no respeta los derechos humanos.	Multas y sanciones severas por incumplimiento de la normativa y de los marcos de control de la aplicación.*
Aumento del mantenimiento y las reparaciones extraordinarias en infraestructuras debido a fenómenos meteorológicos severos.	Riesgo financiero: relacionado con indemnizaciones o sanciones; Pérdida de contratos con clientes con elevadas normas de seguridad.	Empeoramiento de las condiciones de financiación en caso de incumplimiento de los criterios de sostenibilidad*	Vulnerabilidad en las operaciones por interrupción del servicio debido a la exposición a catástrofes naturales*
Pérdida de biodiversidad y de capital natural en la construcción y en las zonas circundantes como consecuencia de la construcción y en las zonas circundantes como consecuencia de la construcción de grandes infraestructuras de energías renovables y líneas de transmisión.	Pérdida de competitividad por falta de diversidad en la mano de obra.	Ciberataques sofisticados que afecten a las operaciones, la productividad, la información, la propiedad intelectual o la imagen/reputación de la compañía, así como a la integridad de las personas*	Posibles multas y pérdida de reputación por incumplimiento de la normativa en materia de IA*
Riesgo de reputación causado por el impacto de un accidente mortal o con consecuencias catastróficas.			

Oportunidades			
Desarrollo de infraestructuras energéticas, servicios de eficiencia energética, generación de energías renovables y soluciones para mitigar las emisiones asociadas a la movilidad.	Atracción y retención del talento y reducción del importe neto de la cifra de negocios gracias a disponer de proyectos de alto valor tecnológico donde desarrollarse en temas profesionales muy atractivos.	Referencia en el sector promoviendo las mejores prácticas en materia de derechos humanos en toda la cadena de valor.	Mayor competitividad a la hora de licitar proyectos.
Nuevas oportunidades para el desarrollo de infraestructuras y servicios sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones de adaptación al cambio climático, que pueden aportar ventajas competitivas al ofrecer soluciones diferenciales.	Aumento de la productividad de los empleados.	Diferenciación y acceso a clientes con exigencias de altos estándares de derechos humanos.	Mejora de las calificaciones ESG gracias a la aplicación de las mejores prácticas en materia de Gobierno Corporativo.
Nuevas vías de desarrollo del negocio de Ferrovial Construcción a través de la gestión autorizada de residuos.	Mejora de la reputación y la imagen de la Compañía, y consolidación en los mercados locales.	Aumento de la confianza mutua que mejore la operatividad y la transparencia en la relación con nuestros proveedores.	Muestra al mercado el compromiso de la Compañía con la sostenibilidad, también en el ámbito financiero.*
A través de Cadagua, Ferrovial contribuye a solucionar los efectos del cambio climático sobre los recursos hídricos, centrandose su negocio en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de agua, favoreciendo la disponibilidad de los recursos en el medio natural y para el consumo humano.	Fortalecimiento de la licencia para operar gracias a una buena gestión con las comunidades locales.	Promoción de una cultura ética que permita prevenir y minimizar los riesgos de conductas o prácticas irregulares en la cadena de valor.	Utilización de la seguridad como un motor de negocio, diferenciándonos de nuestros competidores mediante prácticas de seguridad avanzadas y altos niveles de cumplimiento.*
Aumento de la productividad, la satisfacción laboral y la retención de los empleados gracias a la atención que presta el Grupo a la salud y el bienestar de los trabajadores.	Mejora del orgullo de pertenencia y del compromiso, así como de la atracción de talento debido a la participación en proyectos sociales y al compromiso de la Compañía.	Recaudación de fondos o mejora de las condiciones de financiación de proyectos con requisitos éticos y anticorrupción (inversión socialmente responsable).	Mejorar el gobierno corporativo y la confianza en la Compañía*
Reducción del absentismo laboral derivado de una adecuada gestión de la salud y el bienestar de los trabajadores que reduce los costes derivados de los accidentes laborales y las enfermedades profesionales.	Implantación de nuevas tecnologías que generen una cartera de activos más resistente*	Identificación de nuevos negocios a partir de la evaluación de nuevas tecnologías de bajas emisiones (plantas fotovoltaicas, SMR nucleares, eólica marina, etc.).*	

Los IRO marcados con un * son los identificados como IRO específicos de la entidad.

Las IRO anteriores dan lugar a las siguientes cuestiones de sostenibilidad:

- Mitigación del cambio climático y contribución a la descarbonización
- Adaptación y resistencia de las infraestructuras al cambio climático
- Contaminación del aire, el suelo y el agua
- Economía circular y uso sostenible de los recursos
- Gestión sostenible del agua
- Capital natural: Biodiversidad
- Seguridad y salud de empleados, contratistas y usuarios
- Satisfacción del cliente y uso seguro de nuestras infraestructuras.
- Atraer y retener el talento garantizando la diversidad, la igualdad y la inclusión
- Generar un impacto positivo en las comunidades locales
- Respeto de los derechos humanos y laborales en toda la cadena de valor
- Cadena de suministro responsable
- Comportamiento ético, gobernanza y gestión de las cuestiones ESG
- Financiación sostenible, impulsando el modelo de negocio hacia una cartera taxonómica
- Ciberseguridad y tratamiento de datos

- Innovación, digitalización y tecnología aplicadas a la actividad
- Transparencia y diálogo con los principales interesados

Todos los impactos de Ferrovial, tanto positivos como negativos, se aplican a corto, medio y largo plazo, es decir, desde el año pasado hasta más de 5 años desde el momento actual, ya que se derivan de las actividades principales y son en gran parte inherentes a ellas, como las cuestiones de Salud y Seguridad, la igualdad y la diversidad en una plantilla que opera en un sector STEM y en geografías globales, las emisiones de carbono, etc.

Ferrovial ha establecido horizontes temporales claros para evaluar los impactos (incidencias) relacionados con la doble materialidad, que se consideran razonablemente previsibles en función de su probabilidad de ocurrencia. Estos horizontes temporales se clasifican del siguiente modo:

A corto plazo:

Impactos cuya probabilidad de aparición está especialmente asociada al año siguiente. Este horizonte permite evaluar los riesgos e incidencias que requieren una atención inmediata y una planificación operativa a corto plazo.

A medio plazo:

Incluye impactos cuya probabilidad de ocurrencia está asociada a un marco temporal que abarca los próximos cinco años. Este horizonte es crucial para la planificación estratégica y la adaptación a los cambios normativos, tecnológicos y de mercado.

A largo plazo:

Evalúa los impactos cuya probabilidad de ocurrencia está asociada a un plazo que comienza más allá de los cinco años. Este horizonte se utiliza para anticipar las transformaciones estructurales y estratégicas que pueden afectar a las operaciones o a la sostenibilidad de la Compañía a largo plazo.

En cuanto a la Acción por el Clima y la Huella de Carbono, el Grupo se centra en reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y compensar la huella de carbono generada por las actividades corporativas, para mitigar la importante contribución de sus actividades a las emisiones de GEI. En paralelo, Ferrovial desarrolla infraestructuras sostenibles y resilientes para hacer frente a los impactos del cambio climático, y promueve la eficiencia en el consumo de materias primas y la generación de residuos, a través de la minimización, la reutilización y el reciclaje.

En cuanto a la gestión del agua, el Grupo es consciente de la relevancia de la extracción, el consumo y el vertido de agua en zonas con estrés hídrico, que repercuten negativamente en los recursos hídricos superficiales y marinos. Por ello, Ferrovial potencia la disponibilidad de agua, promueve su consumo eficiente y mejora su calidad a través de medidas operativas como las implantadas en Cadagua. El reto al que se enfrenta el Grupo es prevenir el estrés hídrico y garantizar la sostenibilidad en regiones de gran demanda de agua. Además, a través de sus proyectos de agua limpia, el agua consumida en las obras se devuelve al medio ambiente mediante los procesos de tratamiento de Cadagua. Además, Ferrovial contribuye a la disponibilidad de agua en regiones desatendidas a través de iniciativas de cooperación internacional que implican la construcción de pozos.

En cuanto a la conservación de la biodiversidad, el Grupo aplica medidas preventivas para proteger las especies, controlar las especies exóticas invasoras y minimizar los impactos negativos mediante una planificación medioambiental basada en el principio de "sin pérdida neta". El planteamiento de Ferrovial consiste en tener en cuenta el riesgo de que las actividades provoquen la degradación del medio ambiente o la pérdida de biodiversidad en una fase temprana a la hora de analizar la viabilidad y tomar medidas para minimizar el impacto ambiental.

En cuanto a las cuestiones sociales, garantizar la seguridad y la salud en el trabajo es de suma importancia, y la Compañía se compromete a mejorar las condiciones del lugar de trabajo y a introducir avances tecnológicos, como la digitalización de los procesos para optimizar las condiciones. El Grupo trabaja continuamente en la prevención y minimización de las enfermedades laborales y las lesiones mortales o incapacitantes.

El talento es un activo valioso que Ferrovial cultiva a través de programas de desarrollo profesional y bienestar de los trabajadores. La Compañía ofrece atractivos programas de orientación profesional y servicios a medida para apoyar el crecimiento profesional y reforzar la cultura corporativa. Los esfuerzos se centran actualmente en la automatización y la transformación digital para crear lagunas de cualificación y reducir las necesidades de mano de obra en determinadas áreas.

Ferrovial se compromete a fomentar un lugar de trabajo en el que todos tengan la oportunidad de prosperar. La Compañía da prioridad a los procesos inclusivos de contratación, formación y selección para luchar activamente contra la discriminación y la exclusión social por motivos de etnia, religión, sexo o capacidades. Al abordar las desigualdades sociales, Ferrovial garantiza la diversidad en el lugar de trabajo y la igualdad de oportunidades para todos.

A través de proyectos de acción social de gran impacto, Ferrovial contribuye a reducir las desigualdades y a apoyar a los grupos vulnerables. La educación y las iniciativas culturales desempeñan un papel central en estos esfuerzos, junto con el desarrollo de zonas más seguras y mejor urbanizadas con acceso a infraestructuras esenciales. Estas acciones mejoran la calidad de vida de las comunidades locales, incluso cuando la Compañía gestiona cuidadosamente posibles retos como los desplazamientos o el descontento derivados de las actividades de construcción.

Ferrovial mantiene altos estándares éticos mediante la aplicación de mecanismos que protegen la diversidad, la igualdad y la inclusión. Garantizar la libertad de asociación y la negociación colectiva es el núcleo de estas iniciativas. La transparencia sigue siendo un principio rector, con sólidos procesos de información para mantener la confianza de las partes interesadas y evitar problemas como el "greenwashing".

Los derechos humanos ocupan un lugar prioritario en las actividades de Ferrovial. La Compañía revisa periódicamente sus políticas para adaptarlas a compromisos como el Pacto Mundial y los Principios Rectores de las Naciones Unidas. Los esfuerzos para mejorar las condiciones laborales incluyen la promoción de contratos indefinidos y la garantía de salarios justos. Al equilibrar los avances tecnológicos con las necesidades de mano de obra, Ferrovial apoya el crecimiento sostenible sin comprometer la justicia social.

Ferrovial desempeña un papel vital en el fortalecimiento de las economías locales mediante la integración de proveedores locales en su cadena de valor. La Compañía también está abordando retos relacionados con la financiación de proyectos de desarrollo sostenible, garantizando un mantenimiento adecuado de la tecnología y la maquinaria, e impulsando la adopción de soluciones innovadoras que creen un impacto económico duradero.

En cuanto a los efectos actuales y previstos de los IRO materiales del Grupo, la Estrategia de Sostenibilidad 2030 de Ferrovial es tanto un **marco de mitigación de riesgos como de creación de valor**. Al abordar de forma proactiva los IRO ESG importantes, la Compañía se está posicionando para navegar por el **complejo panorama de la sostenibilidad**, mejorar su **resistencia empresarial** y capitalizar **las oportunidades emergentes de infraestructuras verdes**. La continua evolución de los **requisitos normativos, las expectativas del mercado y los avances tecnológicos** determinarán los procesos de toma de decisiones y las perspectivas estratégicas de Ferrovial en los próximos años. En particular, Ferrovial ha

detectado este año los siguientes efectos: En Carolina del Norte, el huracán Helene provocó que en la autopista I-77 no se aplicara la tarificación dinámica durante 5 semanas, con un impacto económico que ascendió a 2,4 millones de dólares. Asimismo, las consecuencias sufridas por la DANA de Valencia generaron un impacto en nuestras cuentas financieras de 0,87M€ como consecuencia de los trabajadores y maquinaria de Ferrovial ofrecidos para la situación de emergencia.

Actual:

- **Impacto en su modelo de negocio, cadena de valor y gobernanza:**
 - El creciente énfasis en **infraestructuras bajas en carbono y resilientes** ha llevado a Ferrovial a integrar **tecnologías de construcción ecológica** y potenciar la **economía circular** dentro de su cadena de suministro.
 - El cambio hacia las **energías renovables y el transporte sostenible** afecta a sus estrategias de contratación, impulsando una mayor **eficiencia en el uso de los recursos y la reducción de emisiones**.
 - El **desarrollo de infraestructuras resilientes** se está convirtiendo en un factor competitivo que exige invertir en proyectos adaptados al clima.
 - La formación del **Comité Directivo de Sostenibilidad**, que informa al Consejo de Administración, garantiza que las consideraciones ESG se integren en la toma de decisiones de la Compañía.
 - La integración de **indicadores de desempeño ESG** en la remuneración de los ejecutivos alinea **los incentivos de liderazgo con los objetivos de sostenibilidad**.
- **Riesgos para la actividad de Ferrovial:**
 - **La normativa sobre emisiones de gases de efecto invernadero** plantea riesgos de transición, aumentando los costes de cumplimiento y haciendo necesarias inversiones adicionales en **tecnologías limpias**.
 - Las expectativas sociales y normativas de **reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero** pueden exigir una rápida adaptación de las prácticas operativas.
 - El **incumplimiento de la legislación relacionada con el clima** podría acarrear sanciones legales y financieras, lo que repercutiría en la viabilidad de los proyectos.
 - El **mantenimiento y las reparaciones debidas a fenómenos meteorológicos** presentan riesgos físicos, ya que las condiciones meteorológicas extremas pueden dañar infraestructuras críticas e interrumpir las operaciones.
- **Oportunidades de negocio relacionadas con ESG:**
 - La transición hacia una **infraestructura neta cero** abre nuevas vías de ingresos en **movilidad sostenible**, incluido el desarrollo de **redes de recarga de vehículos eléctricos (VE) y soluciones de movilidad aérea urbana (MUA)**.
 - **Las nuevas oportunidades en soluciones resilientes** ofrecen una ventaja competitiva a la hora de realizar proyectos de infraestructuras adaptados al clima.
 - Los principios de la economía circular crean oportunidades de ahorro fomentando la **reducción de residuos, el reciclaje y el uso eficiente de los recursos** en los proyectos.
 - El **desarrollo de soluciones energéticas** permite avances tecnológicos en energía sostenible, reforzando el posicionamiento de Ferrovial en el mercado.

Futuro:

- **Impactos**
 - El compromiso de Ferrovial con la **iniciativa Objetivos Basados en la Ciencia (SBTi)** y el **Acuerdo de París** influye en la asignación de capital hacia **proyectos de infraestructuras sostenibles**.
 - La inversión en **desarrollo urbano inteligente y resistente** se ajusta a la creciente demanda mundial de **ciudades sostenibles y transporte ecológico**.
 - La **búsqueda de soluciones adaptadas al clima** influye en el planteamiento de Ferrovial sobre el diseño de infraestructuras y la mitigación de riesgos.
- **Riesgos**
 - El riesgo de una normativa ESG más estricta en la **Unión Europea, Estados Unidos y Latinoamérica** puede imponer costes de cumplimiento y exigir ajustes en los **marcos de gestión de riesgos**.
 - Las fluctuaciones del mercado y las interrupciones de la cadena de suministro relacionadas con las **tensiones geopolíticas** y la **escasez de materias primas** podrían plantear riesgos para el cumplimiento de los plazos de los proyectos y la eficiencia de los costes.
 - No seguir el ritmo de las **demandas tecnológicas de energía sostenible** puede limitar la competitividad de Ferrovial en un sector energético en evolución.
 - Los riesgos para la reputación asociados a la **preocupación por el greenwashing** exigen una información transparente sobre sostenibilidad y la adaptación a la **normativa europea**.
 - Posibles reacciones negativas de los inversores si no se cumplen los objetivos de sostenibilidad o si se producen retrasos en el cumplimiento de los compromisos climáticos.
 - El **incumplimiento de la cambiante legislación relacionada con el clima** podría dar lugar a un escrutinio normativo y a sanciones económicas.

- Incapacidad de acceder a una financiación sostenible debido a unos resultados ESG por debajo de las expectativas del mercado.
- **Oportunidades:**
 - La expansión hacia la **financiación de infraestructuras verdes y las asociaciones público-privadas (APP)** ofrece vías estratégicas de crecimiento.
 - La transformación digital, incluida la **gestión de activos impulsada por IA y el mantenimiento predictivo**, mejora la eficiencia operativa y la resiliencia de los activos a largo plazo.
 - Centrarse en el **desarrollo de infraestructuras resistentes al clima** permite a Ferrovial diferenciarse en el mercado y asegurarse contratos a largo plazo.
 - El **compromiso reforzado** de las partes interesadas mediante la **divulgación transparente de la sostenibilidad** mejora la reputación de las empresas y la confianza de los inversores.
 - La adopción de **estrategias de innovación impulsadas por la ESG** fomenta la resiliencia y el liderazgo del mercado en el sector mundial de las infraestructuras.
 - Un **enfoque proactivo en el cumplimiento de la legislación climática** posiciona a Ferrovial como líder del sector en infraestructuras sostenibles.

Ferrovial ha identificado impactos materiales que han resultado ser exclusivamente de su propia actividad, derivados directamente de su modelo de negocio y de sus operaciones en sectores como la construcción, la gestión de infraestructuras y la energía. Estos incidentes no dependen de relaciones comerciales externas. La Compañía aborda estas cuestiones de forma independiente a través de estrategias internas, programas de transformación digital y políticas diseñadas para maximizar la eficiencia y minimizar los impactos negativos.

La evaluación de materialidad realizada en el anterior informe EINF se centró únicamente en la materialidad de impacto, tal y como exige la Ley 11/2018. A diferencia del enfoque actual en el marco de la CSRD, la evaluación anterior no incluía un análisis de la materialidad financiera ni aplicaba el concepto de doble materialidad. Esto representa un cambio metodológico significativo, que alinea la nueva evaluación con normas más amplias de elaboración de informes de sostenibilidad.

No se han producido cambios significativos en el nivel de asuntos materiales de sostenibilidad en comparación con el informe de sostenibilidad del año pasado. Sin embargo, los contenidos de los informes de años anteriores estaban regulados por la normativa española de transposición de la Directiva de información no financiera de la UE, lo que significa que no se exigía la materialidad financiera y los contenidos obligatorios del informe no eran tan amplios como los de las normas NEIS.

En el desarrollo de sus objetivos corporativos, Ferrovial está expuesta a diversos factores de riesgo derivados de la naturaleza de los sectores en los que opera, de los países en los que se ubican sus actividades y de las diferentes regulaciones a las que está sometida. El Consejo de Administración de Ferrovial establece en la Política de Control y Gestión de Riesgos el apetito al riesgo y el nivel de tolerancia admisible para cada factor de riesgo. Esta política pretende proporcionar a todos los empleados de la Compañía un marco general de actuación para el control y gestión de los riesgos de cualquier naturaleza a los que puedan enfrentarse en el desempeño de los objetivos empresariales y de la estrategia general de Ferrovial. Los niveles de apetito al riesgo se fijan por factor de riesgo en una escala que va de la aversión al riesgo a la asunción del riesgo. Por ejemplo, se ha establecido un apetito de aversión al riesgo para los riesgos relacionados con la ética, la integridad y el cumplimiento, y un apetito de asunción de riesgos para los riesgos relacionados con la innovación estratégica.

	Niveles de apetito al riesgo para los sucesos de riesgo más relevantes				
	aversión	reducido	neutralidad	moderado	hipótesis
Patrones de movilidad					
Disponibilidad de proyectos generadores de valor					
Atracción y retención de talento					
Ciberamenazas					
Macroentorno					
Incumplimiento de los objetivos de sostenibilidad					
Salud y seguridad					
Reorganización de la Compañía					
Cambio climático					
Ética e integridad					
Riesgos financieros					

IRO-1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA IDENTIFICAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES

Identificación y evaluación de impactos, riesgos y oportunidades (IRO)

Ferrovial aplica un riguroso proceso para identificar, evaluar y priorizar las IRO relevantes para su modelo de negocio y su estrategia de sostenibilidad:

1. Identificación inicial:

- La sección AR16 de la NEIS 1 se ha utilizado como base fundamental para llevar a cabo el análisis de doble materialidad, sirviendo como marco de referencia para la identificación de los temas principales, y posteriormente de los Impactos, Riesgos y Oportunidades (IRO). Esto nos da la certeza de que todas las cuestiones contempladas en la normativa de la CSRD se han abordado de forma exhaustiva.

Ferrovial utilizó un análisis exhaustivo del contexto sectorial, basado en:

- Normas ESG internacionales: GRI, SASB, NEIS, Pacto Mundial, entre otros.
- Legislación: CSRD, Green Deal, Taxonomía de la UE, Ley de Cambio Climático, entre otras normativas relevantes.
- Requisitos para analistas e inversores: Índice Dow Jones Best in Class, MSCI, Sustainalytics, Blackrock.
- Este enfoque permitió identificar con precisión los puntos clave de la cadena de valor y las partes interesadas afectadas.
- Se celebraron reuniones internas con los equipos corporativos y de las áreas de negocio para identificar los IRO más relevantes.
- Se generó una lista de 43 impactos, 14 riesgos y 23 oportunidades, considerando los impactos positivos y negativos, actuales y potenciales.

2. Cobertura total:

- Ferrovial garantiza una cobertura total mediante la evaluación de su cadena de valor, que abarca tanto las operaciones internas como las relaciones comerciales con socios, proveedores y contratistas. Esto incluye actividades relacionadas con la construcción, el mantenimiento y la gestión de infraestructuras, que tienen importantes implicaciones sociales y medioambientales.

3. Clasificación:

- Los impactos se clasificaron en cuestiones de sostenibilidad (medioambiental, social y de gobernanza), en consonancia con las NEIS y los anteriores ejercicios de materialidad.

Evaluación y metodología

Ferrovial sigue un enfoque estructurado basado en las recomendaciones del EFRAG para identificar, evaluar, priorizar y supervisar los riesgos y oportunidades relacionados con la sostenibilidad. Este proceso integra tanto la materialidad financiera como la materialidad del impacto, garantizando que las conexiones entre incidencias, dependencias y sus efectos financieros se evalúan a fondo.

Ferrovial lleva a cabo un análisis exhaustivo de las incidencias potenciales y reales en toda su cadena de valor, identificando:

Impactos negativos: Como incumplimiento legal, riesgos operativos y daños a la reputación.

Dependencias críticas: Como la disponibilidad de recursos clave (por ejemplo, materias primas) y relaciones estratégicas con socios comerciales.

1. Impactos:

- Se evalúa como el producto de la gravedad y la probabilidad.
- Para los impactos negativos, la gravedad incluye el grado, la irremediabilidad y la extensión. Para los impactos positivos, no se aplica la irremediabilidad.

2. Riesgos y oportunidades:

- Se evalúa como el producto de la gravedad y la probabilidad.
- Para los riesgos, la gravedad se basa en los efectos negativos sobre la Compañía o el incumplimiento legal.
- En el caso de las oportunidades, se mide el efecto positivo sobre la reputación, los estados financieros o el valor de los activos y pasivos.

3. Metodología semicualitativa:

- Basado en las recomendaciones del EFRAG, adaptado para captar la especificidad de los IRO.

4. Priorización:

Como parte del análisis de doble materialidad y de la identificación de Impactos, Riesgos y Oportunidades (IRO), se llevó a cabo un proceso de evaluación estructurado utilizando una escala de cinco puntos para valorar la relevancia de cada tema. Los IRO clasificados dentro de las dos categorías más altas se consideraron materiales y se priorizaron en consecuencia.

Este marco garantiza que se prioricen los temas más relevantes y que el análisis cumpla las normas establecidas por la normativa vigente, proporcionando una base sólida y transparente para la toma de decisiones.

5. Seguimiento y control de los efectos financieros:

Ferrovial utiliza herramientas digitales y procesos internos para garantizar un seguimiento continuo de los riesgos y oportunidades relacionados con la sostenibilidad. Estas herramientas permiten:

Seguimiento de las métricas clave: Impacto en los ingresos, los costes de explotación y el capital invertido.

Control periódico: Revisión de las medidas de mitigación y ajustes en tiempo real.

Además, los resultados se comunican periódicamente al Consejo de Administración a través de la Comisión de Auditoría y Riesgos, lo que garantiza una supervisión adecuada y transparente.

Proceso de gestión de los IRO

1. Doble materialidad:

- La gravedad y la probabilidad se basaron en el mapa de riesgos de Ferrovial, garantizando la alineación entre el análisis de materialidad y la gestión de riesgos.
- La interacción entre el mapa de riesgos y el análisis de doble materialidad permite incorporar tendencias, cambios normativos y retos operativos.

2. Gestión integral

- Los IRO están integrados en el proceso global de gestión de riesgos, lo que permite evaluar el perfil de riesgo tanto desde el punto de vista financiero como no financiero.
- Esta integración orienta las decisiones estratégicas y operativas, maximizando las oportunidades y mitigando las repercusiones negativas.

3. Control y seguimiento:

- La priorización se basa en la gravedad y probabilidad de los impactos negativos, mientras que los impactos positivos se priorizan según su magnitud, alcance y probabilidad.
- Se realizan evaluaciones continuas para actualizar el perfil de riesgo en función del entorno y de las necesidades emergentes.

Impacto en la estrategia de la Compañía

El proceso de evaluación de los IRO permite:

- Mitigación proactiva: Hacer frente a los riesgos reglamentarios, operativos y de reputación.
- Aprovechar las oportunidades: Identificar áreas de mejora, como la eficiencia energética, la economía circular y la resiliencia climática.
- Toma de decisiones informada: Alinear las acciones estratégicas con los objetivos de sostenibilidad y las expectativas de las partes interesadas.

Integración en la Dirección General

El proceso de gestión de riesgos (FRM) de Ferrovial ha llevado al desarrollo de determinados IRO para la evaluación de la doble materialidad (DMA), de forma similar a como se integrarán plenamente en el presente FRM los demás IRO identificados en la DMA.

Ferrovial ha implantado un proceso exhaustivo y sistemático para identificar, evaluar, priorizar y controlar los impactos potenciales y reales sobre las personas y el medio ambiente. Este proceso se ajusta a los principios de diligencia debida e integra los siguientes elementos clave:

• i. Centrarse en actividades específicas, relaciones comerciales y áreas geográficas de mayor riesgo

El proceso hace hincapié en la identificación y priorización de actividades, relaciones empresariales y áreas geográficas con mayor riesgo de impactos adversos. Se incluyen:

- **Áreas geográficas:** La evaluación se centra en las regiones en las que opera Ferrovial, como Norteamérica, Europa y otras zonas específicas con importantes retos medioambientales y sociales. En el análisis de doble materialidad de Ferrovial, para los Impactos, Riesgos y Oportunidades (IRO) relacionados con el medioambiente, se han considerado diferentes geografías y localizaciones dentro del mismo IRO. La metodología aplicada establece que la puntuación final asignada corresponde siempre a la calificación más alta obtenida entre todas las geografías evaluadas. Este enfoque evita promediar en la evaluación de los IRO medioambientales, con el objetivo de evitar que se diluya la gravedad de cualquier impacto, riesgo u oportunidad. Al seleccionar el valor máximo, el análisis garantiza que no se subestime ningún aspecto medioambiental, proporcionando una evaluación más sólida y alineada con la realidad empresarial y su impacto en las distintas regiones.
- **Relaciones comerciales:** Incluye una revisión en profundidad de la cadena de suministro, centrándose en los proveedores que operan en sectores o regiones de alto riesgo.
- **Actividades:** Se evalúan los impactos relacionados con los principales sectores de Ferrovial, como autopistas de peaje, aeropuertos, construcción y energía, teniendo en cuenta la complejidad y los retos específicos de cada área.
- Como ejemplo de esta evaluación, Cadagua tiene OIR relacionados que se han considerado materiales, mientras que el resto de las unidades de negocio consideran que el estrés hídrico tiene una materialidad baja. Para más información, véase NEIS E3.
- **ii. Consideración de las repercusiones tanto de las operaciones como de las relaciones comerciales de Ferrovial**

El análisis abarca tanto las operaciones directas como los impactos derivados de las relaciones comerciales:

- **Operaciones directas:** El proceso evalúa las repercusiones medioambientales y sociales generadas por los proyectos de infraestructuras, desde su diseño hasta su ejecución y mantenimiento.
- **Relaciones comerciales:** Se extiende a proveedores y socios, garantizando el cumplimiento de las normas de sostenibilidad y derechos humanos en toda la cadena de valor.
- **iii. Consultas a las partes interesadas para conocer los impactos**

El proceso de diligencia debida de Ferrovial incluye consultas con las partes interesadas para entender cómo pueden verse afectadas:

- **Grupos de partes interesadas:** La Compañía lleva a cabo un análisis de doble materialidad que implica la participación activa de empleados, comunidades locales, inversores, clientes y socios comerciales. Estas consultas ayudan a identificar las áreas de mayor impacto y riesgo.
- **Ejecución del análisis de doble materialidad**

Ferrovial emplea un análisis de doble materialidad como herramienta básica para identificar y priorizar los impactos relevantes. Este planteamiento tiene en cuenta ambas cosas:

- Los riesgos e impactos de la Compañía en el medio ambiente y la sociedad.
- Los riesgos y repercusiones en los resultados financieros y operativos de la Compañía.

Este proceso garantiza que Ferrovial tome decisiones informadas, priorizando la mitigación de riesgos para mejorar la sostenibilidad de sus operaciones y relaciones comerciales, al tiempo que cumple las normas internacionales y las expectativas de las partes interesadas.

Ferrovial clasifica los riesgos y oportunidades en función de su impacto en diferentes ámbitos: Crítico (5), Significativo (4), Importante (3), Informativo (2), Mínimo (1) y Ninguno (0).

Riesgos

- Operaciones: Pueden afectar a la continuidad de la Compañía, desde interrupciones temporales hasta la imposibilidad de continuar las operaciones.
- Reputacionales: Evaluar el daño causado a la percepción de la Compañía y a la confianza de las partes interesadas.
- Normativos: Plantearse las posibles infracciones, desde infracciones leves a infracciones críticas que podrían dar lugar a sanciones graves o a la suspensión de actividades.

Oportunidades

- Reputacionales: Analizar las mejoras en la percepción de la Compañía y la confianza de las partes interesadas.
- Crecimiento empresarial: Medir el impacto financiero de las nuevas oportunidades en los ingresos, los costes y la valoración de activos o pasivos.

El proceso de toma de decisiones y los procedimientos de control interno de Ferrovial, así como la integración de la identificación, evaluación y gestión de impactos, riesgos y oportunidades dentro del marco general de gestión de riesgos de la Compañía, se detallan en la sección NEIS 2, SBM-3, donde se presenta la Gestión de Riesgos de Ferrovial (FRM).

El análisis de doble materialidad de Ferrovial se basa en diversas fuentes de datos, entre ellas normativas como los estándares ESG (NEIS, GRI, SASB), referencias con competidores y análisis de tendencias en medios de comunicación e inversores. Su alcance abarca todas las líneas de negocio (Energía, Construcción, Autopistas y Aeropuertos) y las principales áreas geográficas (Europa, América, Asia y Australia), considerando toda la cadena de valor. Las hipótesis se construyen a partir de datos históricos, consultas a las partes interesadas y modelos de evaluación semicualitativos, lo que garantiza una visión global de las repercusiones, los riesgos y las oportunidades.

La materialización de la Política de Control y Gestión de Riesgos y sus principios básicos se concreta, entre otros, en el proceso de identificación y evaluación de riesgos, denominado Ferrovial Risk Management (FRM). El FRM se aplica en todas las áreas de actividad de la Compañía y se lleva a cabo dos veces al año. El Departamento de Cumplimiento y Riesgos, que es independiente de las líneas de negocio, informa al Comité de Auditoría y Control cada seis meses, y al menos una vez al año.

El proceso de FRM, mediante la aplicación de una métrica común, permite identificar y evaluar los eventos de riesgo, incluyendo los elementos ESG, en función de su probabilidad de ocurrencia y de su impacto potencial sobre los objetivos de negocio y la reputación corporativa. Para cada evento de riesgo identificado, se realizan dos evaluaciones: una evaluación inherente, sin tener en cuenta las medidas de control específicas aplicadas para mitigar el riesgo, y una evaluación residual, teniendo en cuenta las medidas de control específicas. De este modo, Ferrovial puede adoptar las medidas de mitigación más adecuadas en función de la naturaleza del riesgo y evaluar su eficacia.

Como resultado, existe una integración entre el sistema de gestión de riesgos, la estrategia de la empresa y la Doble Matriz de Materialidad.

IRO-2. Requisitos de Divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el estado de sostenibilidad de la Compañía

Para una explicación de los umbrales mantenidos para determinar los IRO que delimitan la información a comunicar, véase la sección 2 IRO-1 de las NEIS. Para consultar la lista de los IRO materiales identificados, véase NEIS 2, sección SBM-3.

Norma	Requisito de divulgación	Página	Comentario
NEIS 2	BP-1	44	
NEIS 2	BP-2	45	
NEIS 2	GOV-1	47	
NEIS 2	GOV-2	50	
NEIS 2	GOV-3	51	
NEIS 2	GOV-4	53	
NEIS 2	GOV-5	53	
NEIS 2	SBM-1	54	
NEIS 2	SBM-2	59	
NEIS 2	SBM-3	60	
NEIS 2	IRO-1	66	
NEIS 2	IRO-2	69	
NEIS E1	SBM-3	84	
NEIS E1	GOV-3	51	
NEIS E1	IRO-1	83	
NEIS E1	E1-1	86	
NEIS E1	E1-2	88	
NEIS E1	E1-3	89	
NEIS E1	E1-4	90	
NEIS E1	E1-5	90	
NEIS E1	E1-6	91	
NEIS E1	E1-7	94	
NEIS E1	E1-8	94	
NEIS E1	E1-9	n/a	Introducción paulatina
NEIS E2		n/a	No material
NEIS E3	IRO-1	96	

NEIS E3	E3-1	96	
NEIS E3	E3-2	98	
NEIS E3	E3-3	99	
NEIS E3	E3-4	99	
NEIS E3	E3-5	n/a	Introducción paulatina
NEIS E4	SBM-3	101	
NEIS E4	IRO-1	103	
NEIS E4	E4-1	104	
NEIS E4	E4-2	107	
NEIS E4	E4-3	108	
NEIS E4	E4-4	110	
NEIS E4	E4-5	111	
NEIS E4	E4-6	n/a	Introducción paulatina
NEIS E5	IRO-1	113	
NEIS E5	E5-1	113	
NEIS E5	E5-2	114	
NEIS E5	E5-3	115	
NEIS E5	E5-4	115	
NEIS E5	E5-5	116	
NEIS E5	E5-6	n/a	Introducción paulatina
NEIS S1	SBM-2	118	
NEIS S1	SBM-3	118	
NEIS S1	S1-1	119	
NEIS S1	S1-2	124	
NEIS S1	S1-3	125	
NEIS S1	S1-4	126	
NEIS S1	S1-5	129	
NEIS S1	S1-6	129	
NEIS S1	S1-7	n/a	Introducción paulatina
NEIS S1	S1-8	133	
NEIS S1	S1-9	134	
NEIS S1	S1-10	135	
NEIS S1	S1-11	n/a	Introducción paulatina
NEIS S1	S1-12	136	
NEIS S1	S1-13	n/a	Introducción paulatina
NEIS S1	S1-14	136	Introducción progresiva: información relativa a los no empleados
NEIS S1	S1-15	n/a	Introducción paulatina
NEIS S1	S1-16	137	
NEIS S1	S1-17	139	
NEIS S2	SBM-2	140	
NEIS S2	SBM-3	140	
NEIS S2	S2-1	141	
NEIS S2	S2-2	144	
NEIS S2	S2-3	145	
NEIS S2	S2-4	145	
NEIS S2	S2-5	148	
NEIS S3	SBM-2	149	
NEIS S3	SBM-3	149	
NEIS S3	S3-1	151	
NEIS S3	S3-2	153	
NEIS S3	S3-3	154	
NEIS S3	S3-4	154	
NEIS S3	S3-5	157	
NEIS S4		n/a	No material
NEIS G1	GOV-1	158	
NEIS G1	IRO-1	158	
NEIS G1	G1-1	158	
NEIS G1	G1-2	164	
NEIS G1	G1-3	164	
NEIS G1	G1-4	166	
NEIS G1	G1-5	n/a	No material
NEIS G1	G1-6	166	

ESPECÍFICO DE LA ENTIDAD:	167
ESPECÍFICO DE LA ENTIDAD: INNOVACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y TECNOLOGÍA APLICADAS A LA ACTIVIDAD	174

Norma	Requisito de divulgación	Referencia	Materialidad	Página
NEIS 2	GOV-1	SFDR/BNCH	Material	47
NEIS 2	GOV-1	BNCH	Material	47
NEIS 2	GOV-4	SFDR	Material	53
NEIS 2	SBM-1	SFDR/P3/BNCH	Material	54
NEIS 2	SBM-1	SFDR/BNCH	Material	54
NEIS E1	E1-1	LC	Material	86
NEIS E1	E1-1	P3/BNCH	Material	86
NEIS E1	E1-4	SFDR/P3/BNCH	Material	90
NEIS E1	E1-5	SFDR	Material	90
NEIS E1	E1-5	SFDR	Material	90
NEIS E1	E1-5	SFDR	Material	90
NEIS E1	E1-5	SFDR	Material	90
NEIS E1	E1-5	SFDR	Material	90
NEIS E1	E1-5	SFDR	Material	90
NEIS E1	E1-6	SFDR/P3/BNCH	Material	91
NEIS E1	E1-6	SFDR/P3/BNCH	Material	91
NEIS E1	E1-6	SFDR/P3/BNCH	Material	91
NEIS E1	E1-6	SFDR/P3/BNCH	Material	91
NEIS E1	E1-7	LC	Material	94
NEIS E1	E1-7	LC	Material	94
NEIS E1	E1-9	P3	Material	Introducción paulatina
NEIS E1	E1-9	BNCH	Material	Introducción paulatina
NEIS E2	E2-4	SFDR	No Material	
NEIS E3	E3-1	SFDR	Material	96
NEIS E3	E3-1	SFDR	Material	96
NEIS E3	E3-1	SFDR	Material	96
NEIS E3	E3-4	SFDR	Material	99
NEIS E3	E3-4	SFDR	Material	99
NEIS E4	E4 SBM-3	SFDR	Material	101
NEIS E4	E4 SBM-3	SFDR	Material	101
NEIS E4	E4 SBM-3	SFDR	Material	101
NEIS E4	E4-2	SFDR	Material	107
NEIS E4	E4-2	SFDR	Material	107
NEIS E5	E5-5	SFDR	Material	116
NEIS E5	E5-5	SFDR	Material	116
NEIS S1	S1 SBM-3	SFDR	Material	118
NEIS S1	S1 SBM-3	SFDR	Material	118
NEIS S1	S1-1	SFDR	Material	119
NEIS S1	S1-1	P3	Material	119
NEIS S1	S1-1	SFDR	Material	119
NEIS S1	S1-1	SFDR	Material	119
NEIS S1	S1-3	SFDR	Material	125
NEIS S1	S1-14	SFDR/BNCH	Material	136
NEIS S1	S1-14	SFDR	Material	136
NEIS S1	S1-16	SFDR/BNCH	Material	137
NEIS S1	S1-16	SFDR	Material	137
NEIS S1	S1-17	SFDR	Material	139
NEIS S1	S1-17	SFDR/BNCH	Material	139
NEIS S2	S2 SBM-3	SFDR	Material	140
NEIS S2	S2-1	SFDR	Material	141
NEIS S2	S2-1	SFDR	Material	141
NEIS S2	S2-1	SFDR/BNCH	Material	141
NEIS S2	S2-4	SFDR	Material	145
NEIS S3	S3-1	SFDR	Material	151
NEIS S3	S3-1	SFDR/BNCH	Material	151
NEIS S3	S3-4	SFDR	Material	155
NEIS S4	S4-1	SFDR	No Material	

NEIS S4	S4-1	SFDR/BNCH	No Material	
NEIS S4	S4-4	SFDR	No Material	
NEIS G1	G1-1	SFDR	Material	158
NEIS G1	G1-4	SFDR/BNCH	Material	166
NEIS G1	G1-4	SFDR	Material	166

Requisito mínimo de información:

Todos los Requisitos Mínimos de Divulgación (RMD) se han abordado íntegramente en sus capítulos correspondientes. A excepción de lo que se indica a continuación:

Ninguna otra métrica distinta de la huella de carbono incluida en la Estrategia Climática, revisada por PricewaterhouseCoopers Auditores SL, ha sido objeto de validación por un organismo externo distinto del proveedor de garantía externa.

En la actualidad, nuestro enfoque para gestionar e informar sobre las inversiones en sostenibilidad se centra en un análisis agregado del total de CapEx asignado a iniciativas alineadas con nuestros objetivos estratégicos y compromisos de sostenibilidad. Sin embargo, aún no disponemos de un desglose detallado de los CapEx y de los recursos financieros actuales y futuros a nivel de acción individual. Estamos trabajando en la mejora de nuestros sistemas de recogida y análisis de datos, con el objetivo de implantar un modelo que nos permita calcular y comunicar este indicador con más detalle en futuros ejercicios de información. Esta evolución nos permitirá ofrecer una mayor transparencia y alinearnos con las mejores prácticas en materia de sostenibilidad y gobierno corporativo.

Información medioambiental

FINANCIACIÓN SOSTENIBLE, POR UN MODELO DE NEGOCIO HACIA UNA CARTERA BASADA EN LA TAXONOMÍA

TAXONOMÍA DE LA UE

Introducción

En cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2020/852 de la Unión Europea¹ para facilitar la reorientación de los flujos de capital hacia actividades más sostenibles, y según lo previsto en el RD (UE) 2023/2486² y RD (UE) 2023/2485³, Ley Delegada del Clima 2021/2139, Ley Complementaria del Clima 2022/1214 y Enmiendas 2021/2139, el informe 2024 deberá informar del porcentaje de Importe Neto de la Cifra de Negocios, CapEx (gastos de capital) y OpEx (gastos operativos), de las actividades de la Sociedad que se adhieren a los requisitos de la Taxonomía a través de los formatos estandarizados y requisitos de información previstos en el RD (UE) 2021/2178 y RD (UE) 2023/2486 de la Comisión Europea. El Informe de Gestión debe informar sobre el porcentaje del Importe Neto de la Cifra de Negocios, CapEx (gastos de capital) y OpEx (gastos de explotación), de las actividades de la Sociedad que se adhieren a los requisitos de la Taxonomía a través de los formatos normalizados y requisitos de información previstos en el RD (UE) 2021/2178 y RD (UE) 2023/2486 de la Comisión Europea.

La presente sección cumple con estos requisitos establecidos por el RD (UE) 2021/2178 que especifica el contenido, presentación de la información y metodología a divulgar por las empresas sujetas a los artículos 19 bis o 29 bis de la Directiva 2013/34/UE, a partir de los datos de actividad de 2022.

En el contexto del análisis taxonómico, se distinguen los siguientes conceptos:

- **Elegible (tablas INCN y CapEX):** referido a actividades con potencial de alienación incluidas en los objetivos de la taxonomía de la UE, mitigación, adaptación, uso de los recursos hídricos y marinos, economía circular, prevención y control de la contaminación y protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas, incluidas en los documentos (RD) (UE) 2021/2139, RD 2023/2486 y RD 2023/2485.
- **No elegible (INCN y CapEX):** referido a actividades no incluidas en los documentos de la Comisión Europea, ya sea por:
 - Generar un impacto negativo significativo en los objetivos de la UE.
 - No contribuir sustancialmente a ninguno de los objetivos de Taxonomía de la UE.
- Integración en futuros desarrollos, revisiones de la Taxonomía de la UE o aprobaciones del Parlamento Europeo y el Consejo.
- **Elegibles alineadas (tablas INCN y CapEX):** referidas a actividades elegibles que cumplen los criterios de contribución sustancial a uno de los objetivos desarrollados, que garantizan que no perjudican significativamente al resto de objetivos (DNSH) y que se realizan de acuerdo con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresas y derechos humanos (Salvaguardias Mínimas Sociales).
- **Elegibles no alineadas (tablas INCN y CapEX):** actividades elegibles que no cumplen ninguno de los requisitos de las fases de análisis de alineación descritas anteriormente (CCS, DNSH y Salvaguardias).

POSICIÓN DE FERROVIAL

Ferrovial desempeña un papel clave en el desarrollo de infraestructuras sostenibles, esenciales para los planes de mitigación y adaptación al cambio climático. El Plan Estratégico de la Compañía da prioridad a la construcción, explotación y gestión de infraestructuras con bajas emisiones de carbono, movilidad innovadora, recursos hídricos, edificios y electrificación, en consonancia con los objetivos de la UE.

En el ámbito de la digitalización se están implantando soluciones innovadoras que, junto con los compromisos de descarbonización, coinciden con la búsqueda de la seguridad en los desplazamientos y la fiabilidad de los tiempos de viaje, aspectos demandados por los usuarios de las infraestructuras. Como ejemplo de estas prácticas, destacan los Express Lanes, que demuestran ser una solución de eficiencia operativa comprometida con el medio ambiente y con casos de éxito, ya en funcionamiento, en Texas o Carolina del Norte. Estas soluciones innovadoras responden a la necesidad de implantar los llamados "Sistemas Inteligentes de Transporte" promovidos por la propia Comisión Europea.

PROCEDIMIENTO FERROVIAL

Gestión de la implementación de la taxonomía

Como en años anteriores, la Compañía ha llevado a cabo el proceso de evaluación taxonómica en la identificación de actividades económicas elegibles y no elegibles, teniendo en cuenta todas las empresas en las que tiene control económico. Durante este proceso se han identificado 30 actividades (32 en 2023) de las que Ferrovial desarrolla, incluidas en los Anexos I y II del (RD) (UE) 2021/2139 para objetivos de mitigación y adaptación, así como en el RD (UE) 2023/2486 y RD (UE) 2023/2485 que incluye el resto de objetivos ambientales. La mayoría de las actividades identificadas en los cuatro objetivos restantes coinciden en su descripción con las ya comunicadas por la Compañía. En 2024 respecto a los requisitos del análisis de la alineación para todos los objetivos incluimos nuevas actividades, CCA 5.13, WTR 2.3, CE 3.4

Para garantizar la trazabilidad y haciendo un esfuerzo en el cálculo de los indicadores taxonómicos para garantizar su solidez, durante 2024 se ha seguido desarrollando una solución informática para agilizar y garantizar un buen análisis a nivel de contrato. Para ello, hemos contado con la colaboración de los responsables de cada compañía (más de 300), que además han recibido formación en la materia para que puedan realizar este análisis de la forma más correcta.

¹ Reglamento (UE) 2020/852: [Reglamento - 2020/852 - ES - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

² Reglamento Delegado (UE) 2023/2486: [Reglamento Delegado - UE - 2023/2486 - ES - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³ Reglamento Delegado 2023/2485: [Reglamento Delegado - UE - 2023/2485 - ES - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Siguiendo los requisitos, en 2024, Ferrovial informa de la Taxonomía de la UE (elegible y alineación) según los seis objetivos del reglamento:

- Mitigación del cambio climático
- Adaptación al cambio climático
- Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos
- Transición a una economía circular
- Prevención y control de la contaminación
- Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas

En relación con el objetivo de protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas, Ferrovial no ha identificado contratos que se ajusten por su naturaleza a la descripción de elegibilidad de las dos actividades incluidas en el RD (UE) 2023/2486.

Consideraciones financieras en el cálculo del numerador y denominador de la taxonomía

Debido a la atomización de la compañía, para determinar exhaustivamente la elegibilidad de las actividades, el análisis se ha realizado a nivel de unidad mínima de gestión de las empresas consolidadoras clasificando los contratos por objetivos y actividades taxonómicas. Este ejercicio se ha automatizado en los sistemas contables de Ferrovial, lo que permite una mejor trazabilidad de los datos. En este sentido, las áreas financieras y de sostenibilidad de las diferentes empresas de Ferrovial tienen asignado el porcentaje de INCN, CapEX y OpEX que coincide con la descripción de las actividades recogidas en los documentos de las Comisiones Europeas en función del tipo de contratos, obras o servicios activos.

Para evitar el cómputo de las operaciones entre empresas, estos porcentajes se han aplicado a las cifras contables consolidadas de las empresas analizadas. Esta asignación individual permite vincular los indicadores a las cifras consolidadas del Grupo presentadas en el informe de las cuentas anuales, evitando así una doble contabilidad financiera.

Para el análisis de las actividades alineadas, la Compañía ha realizado el análisis de todos sus contratos a través de todos los objetivos disponibles para el contrato. Actualmente, la Compañía sigue estableciendo y diferenciando con la precisión necesaria la proporción de actividades taxonómicas que contribuyen de forma significativa al objetivo de adaptación al cambio climático. Por lo tanto, las actividades comunicadas por Ferrovial se consideran elegibles, pero no se ajustan al objetivo de adaptación al cambio climático en este momento.

Para el cálculo de los indicadores taxonómicos expresados en este capítulo, se ha recopilado información cualitativa y cuantitativa de los proyectos elegibles según los criterios de cada actividad taxonómica identificada para determinar las cantidades monetarias que deben incluirse en los denominadores y numeradores requeridos.

Las consideraciones sobre las notas contables incluidas en cada indicador se desarrollan en el apartado "cálculo y resultados por KPI analizados, en línea con el informe del año anterior.

Comprensión de los criterios taxonómicos por parte de los grupos de actividad taxonómica

En la fecha del presente informe, y en consonancia con las aclaraciones publicadas por la Comisión Europea, se ofrece a continuación la interpretación técnica de las principales actividades identificadas como elegibles y alineadas:

Energía

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de la elegibilidad se han tenido en cuenta las obras/servicios relacionados (incluyendo construcción y explotación) en infraestructuras de generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica (CCM 4.1/ CCA 4.1), generación de electricidad a partir de energía hidroeléctrica (CCM4.5/CCA4.5) y transporte y distribución de electricidad (CCM4.9/CCA4.9), identificadas como las actividades más relevantes de este grupo.

Además, se han identificado contratos y servicios relacionados con las actividades CCM4.2/CCA4.2, CCM4.3/CCA4.3, CCM 4.15/CCA4.15 y que, aunque no tienen un impacto material en los indicadores de elegibilidad, se han analizado contrato por contrato de acuerdo con las descripciones de la normativa.

Este grupo de actividades no está cubierto por los objetivos de recursos sobre el uso del agua, la economía circular, la contaminación y la biodiversidad.

Ejercicio de alineación

Para el cálculo de la alineación de los itinerarios de mitigación y adaptación (como se ha indicado anteriormente, al no poder trazarse financieramente los elementos específicos a incluir en el itinerario de adaptación, la alineación para este objetivo será 0), se han tenido en cuenta los criterios de aplicación para cada una de las actividades, y se ha solicitado información sobre los indicadores requeridos por los criterios técnicos de selección. En este grupo destacan los proyectos Parque Solar Casilla (CCM4.1/CCA4.1) y Liberty Project en Estados Unidos (CCM4.1/CCA4.1), donde los criterios de contribución sustancial indican que la actividad debe ser efectivamente una actividad de producción de electricidad a través de energía solar fotovoltaica, los proyectos de instalación y construcción de líneas de transmisión eléctrica en Chile (CCM4.9/CCA4.9) y la construcción de una central hidroeléctrica en Los Cóndores (CCM4.5/CCA4.5)

En los casos en los que se ha requerido información al promotor, como las características de los equipos instalados, la disponibilidad del Análisis del Ciclo de Vida (ACV) o la confirmación de la ausencia de uso de PCB, se ha contactado directamente con el gestor del proyecto a través del canal específico de la taxonomía.

Cumplimiento del DNSH

Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de las actividades de este grupo, se ha evaluado activo por activo la disponibilidad de pruebas que respalden los requisitos de cada uno de estos apartados. En este contexto, se solicitaron documentos tales como: evaluaciones de impacto ambiental, planes de vigilancia ambiental, informes de indicadores de valorización de residuos de construcción y demolición, planes de gestión de flora y fauna, así como planes de medidas correctoras para mitigar el ruido y el polvo, entre otros.

Suministro de agua, saneamiento, gestión de residuos y actividades de descontaminación

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de elegibilidad de los objetivos de mitigación, adaptación, uso y protección de los recursos hídricos y marinos, economía circular y contaminación, se han tenido en cuenta las obras/servicios relacionados con la construcción, ampliación y explotación/renovación de sistemas de recogida, depuración y distribución de agua (CCM5.1/CCA5.1, CCM 5.2/ CCA5.2), construcción, ampliación y explotación de sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales (CCM5.3/ CCA 5.3/2.2 WTR) y Sistemas de drenaje urbano sostenible (2.3 WTR). Debido a la naturaleza de este negocio, en muchos casos es posible que la gestión contractual abarque todo el ciclo del agua. En estos casos, se ha considerado elegible la actividad más relevante de la planta por criterios empresariales o por la actividad económica indicada en el contrato.

En 2023, tras la última modificación de los requisitos de la Comisión Europea, se incluyeron los proyectos relacionados con la desalinización (5.13CCA) como un objetivo elegible por adaptación. En 2024, estos proyectos se incluyeron en el análisis de la alineación.

Se han identificado también actividades en el campo de la gestión de residuos correspondientes a la recogida y transporte de residuos no peligrosos en fracciones segregadas en origen (5.5 CCM/5.5CCA/2.3CE/2.1PPC), el compostaje de biorresiduos (CCM5.8/CCA5.8), la recuperación de materiales de residuos no peligrosos (5.9CCM/5.9CCA), la captura y uso de gas de vertedero (CCM 5.10/CCA 5.10). Estas actividades en el ámbito de la gestión de residuos corresponden principalmente a las realizadas por la filial Thalia Waste Management en el Reino Unido y FB Serwis, dentro de Budimex, en Polonia.

Este grupo de actividades no está incluido en los objetivos de biodiversidad.

Ejercicio de alineación

Para calcular la alineación, de las vías de mitigación y adaptación (como se ha indicado anteriormente, al no poder trazarse financieramente los elementos concretos a incluir en la vía de adaptación, el alineamiento para este objetivo será 0), se han tenido en cuenta los criterios de contribución sustancial establecidos en las actividades de tratamiento y depuración de aguas, que hacen referencia al consumo energético de estos sistemas y se han contrastado con los datos de consumo energético de las plantas operadas por Ferrovial. Este ejercicio ha sido posible gracias a la disponibilidad de datos obtenidos de otros procedimientos del Grupo, como la medición y verificación de la huella de carbono.

Dada la imposibilidad de obtener datos de consumo durante la fase de construcción, algunas de las plantas se han analizado también a través de sus datos de diseño, considerándose alineados algunos proyectos en fase de construcción siempre que cumplan el resto de criterios del DNSH y se incluya el rango de diseño en los criterios de contribución sustancial. Por otro lado, y apoyado en la FAQ#9 de las notas explicativas de la Comisión Europea⁴, proyectos como la construcción de gasoductos, mejoras en el sistema de gasoductos o mejoras en el sistema de distribución, no se han considerado criterios de contribución sustancial de aplicación en la versión actual del reglamento, entendiéndose su cumplimiento, por lo que se estudiará su aplicación en futuros objetivos y revisiones.

En el caso de los proyectos desarrollados en el ámbito de la gestión de residuos, el cumplimiento de criterios técnicos de selección como la preparación de residuos no peligrosos para operaciones de reutilización y reciclado, la separación de biorresiduos compostados, el aprovechamiento del gas para la generación de electricidad o calor como biogás, entre otros, ha sido posible gracias a la recopilación de pruebas comunicadas para el cumplimiento de la normativa medioambiental en el Reino Unido. Estas actividades requieren un cumplimiento cualitativo y cuantitativo en la mayoría de los casos, que ha sido posible justificar mediante pruebas contractuales y requisitos gubernamentales. Las actividades que se llevan a cabo en el Reino Unido se desarrollan de acuerdo con las normas de calidad más exigentes y su cumplimiento es revisado periódicamente por la autoridad medioambiental local.

Cumplimiento del DNSH

Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de las actividades de este grupo, se ha evaluado activo por activo la disponibilidad de pruebas que respalden los requisitos de cada uno de estos apartados. En este contexto, se solicitaron documentos tales como: evaluaciones de impacto ambiental, planes de vigilancia ambiental, informes de indicadores de valorización de residuos de construcción y demolición, planes de gestión de flora y fauna, así como planes de medidas correctoras para mitigar el ruido y el polvo, entre otros.

Transporte

Actividades 6.13, 6.14, 6.16 y 6.17

Ejercicio de elegibilidad

Se toma como punto de partida la definición de "actividad elegible" proporcionada por el Reglamento de Taxonomía, cuyas descripciones en el Anexo I de mitigación se refieren específicamente a la construcción y explotación de infraestructuras para la movilidad personal, la logística de bicicletas (CCM 6.13/ CCA 6.13), para el transporte ferroviario (CCM6.14/CCA6.14), así como el transporte por vías navegables interiores (CCM6.16/CCA6.16) y las infraestructuras aeroportuarias bajas en carbono (CCM6.17/CCA6.17).

En cuanto a la última FAQ número 33 (29 de noviembre de 2024) se eliminó toda mención a la actividad 6.15 y al escenario sectorial.

Este grupo de actividades no está cubierto por los objetivos de recursos sobre el uso del agua, la economía circular, la contaminación y la biodiversidad.

Ejercicio de alineación

Contribución a los criterios de contribución sustancial. El tipo de la infraestructura y su finalidad (por ejemplo, transporte de mercancías o de pasajeros, así como si existe un plan de electrificación) se han verificado mediante el informe técnico del proyecto.

A través de la memoria técnica del proyecto, también comprobamos que no se dedica exclusivamente al almacenamiento o transporte de combustibles fósiles en las actividades CCM6.14/CCA6.14, CCM6.16/CCA6.16 y CCM6.17/CCA6.17. Una infraestructura de uso general, que puede compartir usos de pasajeros y mercancías, no estará dedicada exclusivamente al transporte o almacenamiento de combustibles fósiles, por lo que se considerará que en este caso se cumple el criterio. En los casos en que exista un uso exclusivo dedicado a los combustibles fósiles que no supere el 25% del uso general de la infraestructura, este porcentaje se descontará de los indicadores taxonómicos. Este umbral se establece de acuerdo con la FAQ# 72 de las notas explicativas de diciembre, estando en consonancia con otras normas medioambientales. Para demostrar el cumplimiento del

⁴PROYECTO DE COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN (FAQ): <https://ec.europa.eu/finance/docs/law/221219-draft-commission-notice-eu-taxonomy-climate.pdf>

resto de criterios de las actividades de transporte, se ha evaluado activo por activo la disponibilidad de pruebas que respalden los requisitos de cada uno de estos apartados.

En este contexto, se han solicitado documentos como evaluaciones de impacto ambiental, planes de vigilancia ambiental, informes sobre indicadores de valorización de residuos de construcción y demolición, planes de gestión de flora y fauna, así como planes de medidas correctoras para mitigar el ruido y el polvo, entre otros.

Construcción de edificios y promoción inmobiliaria

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de la subvencionabilidad, se ha tenido en cuenta la construcción de nuevos edificios residenciales y no residenciales (CCM 7.1/ CCA 7.1/ CE 3.1) y la renovación de edificios existentes (CCM 7.2/CCA 7.2/CE3.2). Se han descartado las obras de construcción o rehabilitación de edificios dedicados al almacenamiento de combustibles fósiles o de edificios industriales con fines petroquímicos o de refinado de combustibles, aunque el reglamento no las excluye expresamente en esta actividad dentro de la descripción de elegibilidad. En los casos en que se ha construido un edificio con usos compartidos, incluidos los usos relacionados con los combustibles fósiles, el porcentaje relativo a esta infraestructura se ha excluido del cálculo de los indicadores financieros taxonómicos.

Además, se han identificado contratos y servicios relacionados con las actividades CCM7.3 / CCA 7.3, CCM 7.4 / CCA 7.4; CCM7.5/CCA 7.5 y CCM 7.6/ CCA 7.6 que, aunque no tienen un impacto material en los indicadores de elegibilidad, se han analizado contrato por contrato de acuerdo con las descripciones de la normativa.

Este grupo de actividades no está cubierto por los objetivos de recursos sobre el uso del agua, la contaminación y la biodiversidad.

Ejercicio de alineación

Para el cálculo de la alineación se han tenido en cuenta las actividades de los objetivos de mitigación y adaptación (como se ha indicado anteriormente, al no poder trazarse financieramente los elementos concretos a incluir en el itinerario de adaptación, la alineación para este objetivo será 0) de construcción de nuevos edificios residenciales y no residenciales (CCM 7.1/CCA7.1/CE3.1) y renovación de edificios existentes (CCM7.2/CCA7.2/CE3.2). En esta actividad, las infraestructuras de almacenamiento de combustibles fósiles se han descartado desde la fase de elegibilidad.

- Contribución a los criterios de contribución sustancial: los criterios de contribución sustancial de los edificios plantean una serie de problemas de aplicación a fecha del presente informe. Por un lado, la definición de edificio de consumo de energía casi nulo que propone la taxonomía es una figura establecida en el código técnico de la edificación en su versión post-2020, por lo que gran parte de los proyectos de edificación actuales no la tienen en cuenta desde la fase de diseño y hace imposible verificar la reducción exigida por la normativa.

Por este motivo, los esfuerzos se han centrado en aquellos proyectos de construcción posteriores a esa fecha y con características o requisitos singulares, lo que ha dado lugar a un bajo grado de alineación en la actualidad. Para estos proyectos, el análisis se ha basado en la información recopilada por otras certificaciones de edificios sostenibles y se ha llevado a cabo una revisión de las medidas de ahorro energético estipuladas en los códigos de edificación que adaptan los requisitos de la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética de los edificios.

En cambio, el resto de los criterios de contribución sustancial suponen un reto para los constructores del sector. Muchos de los requisitos se determinan a partir de la fase de diseño y, por tanto, o no se dispone de esta consideración o no es posible acceder a las pruebas necesarias. La Compañía está trabajando en el sistema de captura de las pruebas necesarias y ha realizado una formación específica con los departamentos implicados en la construcción, por lo que se espera que su grado de alineación aumente a medida que se desarrollen herramientas en el sector para este fin.

Las buenas prácticas de construcción de la Compañía permiten cumplir muchos de los criterios del DNSH especificados en las actividades de construcción. Sin embargo, algunos de estos criterios, identificados fuera del ámbito de la fase de construcción, y en algunos casos se han determinado como no aplicables según la FAQ#9 de las notas explicativas, publicadas el 19 de diciembre de 2022 por la Comisión Europea para poder avanzar en el análisis. Por ejemplo, se ha asumido que el DNSH de biodiversidad no se aplica en los casos de nuevas construcciones en entornos urbanos y edificadas en suelo urbanizable en virtud de las FAQ mencionadas.

El análisis de las sustancias contaminantes descritas en el Apéndice C del Reglamento Delegado y la integración de estos criterios en los procedimientos internos y de compra de la Compañía son especialmente relevantes. Por este motivo, el cumplimiento de los criterios de la taxonomía, y en ausencia de criterios sectoriales, sólo puede darse en proyectos de edificación singulares, que en muchos casos exigen requisitos más exigentes que los establecidos en las normas de construcción y, en la mayoría de los casos, están avalados por certificaciones sectoriales como BREEAM, LEED o WELL.

Cumplimiento del DNSH

Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de las actividades de este grupo, se ha evaluado activo por activo la disponibilidad de pruebas que respalden los requisitos de cada uno de estos apartados. En este contexto, se han solicitado documentos como evaluaciones de impacto ambiental, planes de vigilancia ambiental, informes sobre indicadores de valorización de residuos de construcción y demolición, planes de gestión de flora y fauna, así como planes de medidas correctoras para mitigar el ruido y el polvo, entre otros.

Información y comunicación

Ejercicio de elegibilidad

Se han identificado contratos y servicios relacionados con la actividad CCM8.1/CCA8.1 que, aunque no tienen un impacto material en los indicadores de elegibilidad, se han analizado contrato por contrato de acuerdo con las descripciones de la normativa.

Este grupo de actividades no está cubierto por los objetivos de recursos sobre el uso del agua, la economía circular, la contaminación y la biodiversidad.

Ejercicio de alineación

Para que los procesos de datos, el alojamiento y las actividades relacionadas contribuyan de forma significativa a mitigar el cambio climático, deben cumplir dos criterios técnicos principales:

- Aplicación de las prácticas establecidas en la versión más reciente del código de conducta europeo sobre eficiencia energética de los centros de datos, así como su verificación por un tercero al menos cada tres años.
- Uso de refrigerantes en el sistema de refrigeración del centro de datos que tengan un potencial de calentamiento global (PCG) inferior a 675.

En su proyecto de FAQ de diciembre de 2022, la Comisión Europea aclaró los criterios de cumplimiento y verificación del código de conducta en relación con una actividad determinada. Según esta respuesta, a principios de 2024 se pondrá en marcha un marco de evaluación que complementará el código de conducta con el fin de establecer un marco de verificación externa del cumplimiento de las prácticas establecidas en el código de conducta.

Ferrovial ha considerado que no es posible informar sobre el cumplimiento de los criterios técnicos en relación con el ejercicio 2023, ya que aún no se dispone del marco correspondiente.

Bloque de interpretaciones transversales:

Adaptación del DNSH:

Ferrovial, en colaboración con el Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria, ha desarrollado una metodología propia para identificar y analizar los riesgos físicos climáticos que pueden afectar a sus infraestructuras, así como proponer programas de adaptación con medidas para mitigar los impactos asociados.

Esta metodología tiene en cuenta los distintos tipos de infraestructuras que la Compañía desarrolla y explota en todo el mundo. El análisis se realiza a corto (2025), medio (2030) y largo plazo (2050) según diferentes escenarios climáticos (RCP 4.5 y RCP 8.5). El procedimiento considera el marco de riesgo definido por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), que se centra en el análisis de la peligrosidad, la exposición y la vulnerabilidad de los activos en diferentes horizontes temporales y escenarios climáticos.

ADAPTARE es la herramienta informática desarrollada que automatiza esta metodología y facilita el análisis y la interpretación de la información para responder a este criterio a nivel de contrato.

Salvaguardias sociales:

Ferrovial cumple las salvaguardias mínimas establecidas en los artículos 3 y 18 del Reglamento sobre la Taxonomía en relación con los derechos humanos, la corrupción, la fiscalidad y la competencia leal. En este sentido, un conjunto de políticas (Política de Derechos Humanos, Política Anticorrupción, Política de Cumplimiento Fiscal y Buenas Prácticas y Política de Competencia, entre otras) determina la posición corporativa en estas materias.

La Compañía cuenta con procedimientos de diligencia debida para la integridad ética de proveedores, clientes, socios y candidatos con el fin de prevenir la comisión de actos delictivos, y lleva a cabo actividades periódicas de formación para informar a su personal, especialmente a la alta dirección, de todas las políticas y procedimientos corporativos.

Además, Ferrovial no ha recibido condenas o sanciones firmes por violaciones de los derechos humanos, corrupción o soborno, evasión fiscal o incumplimiento de las leyes de competencia.

Sanciones medioambientales:

En 2024, Ferrovial no recibió nuevas sanciones medioambientales significativas (en 2023 el importe ascendió a 72.828 euros durante el año).

Cálculo y resultados por KPI analizado

A la vista de lo anterior y con el fin de cumplir con los requisitos de información del RD (UE) 2021/2178 y RD (UE) 2023/2486, los datos publicados en las tablas de la Comisión Europea que se presentan a continuación siguen los siguientes criterios para el cálculo de los porcentajes correspondientes:

Porcentaje del importe neto de la cifra de negocios:

- Cálculo del numerador elegible: suma del producto resultante entre los % asociados a las actividades taxonómicas identificadas en las descripciones de mitigación, adaptación, uso y protección de los recursos hídricos y marinos, transición a una economía circular, contaminación, prevención y control y biodiversidad, con los valores INCN consolidados de las empresas analizadas.
- Cálculo del numerador alineado: suma del producto resultante entre los % asociados a las actividades taxonómicas identificadas en el descriptivo de anexos y que están siendo desarrolladas en conformidad con los criterios de contribución sustancial, los criterios DNSH y las salvaguardas sociales ajustados a los valores consolidados de INCN de las empresas analizadas.
- Cálculo del denominador: valor contable del INCN total de Ferrovial, con referencia al resultado de explotación total de la Nota 2.1 de los Estados Financieros Consolidados.

Porcentaje de CapEX:

- Cálculo del numerador elegible: suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas con los valores de CapEX asociados a las empresas analizadas que hayan incluido inversiones en activos fijos que estén relacionados con activos o procesos asociados a actividades económicas que encajen en la taxonomía.
- Cálculo del numerador alineado: suma del producto resultante entre el % asociado a las actividades taxonómicas con los valores de CapEX asociados a las empresas analizadas que hayan incluido inversiones en activos fijos que se estén desarrollando en cumplimiento de los criterios de contribución sustancial, criterios DNSH y salvaguardas sociales.
- Cálculo del denominador: se ha calculado como el CapEX total de las empresas de Ferrovial incluidas en el ámbito del análisis, que incluye las adiciones a los activos materiales e inmateriales durante el año antes de depreciación, amortización y posibles nuevas valoraciones, incluidas las derivadas de revalorizaciones y deterioro, correspondientes al año en cuestión, excluyendo los cambios en el valor razonable. También se incluyeron las adiciones a activos materiales e inmateriales resultantes de combinaciones de negocios. Adiciones reflejadas en los estados financieros en las Notas 3.2 Activos inmateriales, 3.3 Inversiones en proyectos de infraestructuras, en concreto 3.3.1 Activos en modelos inmateriales, 3.3.2 adiciones totales en modelos de concesiones, 3.4 Inmovilizado material y 3.7 Derechos de uso de activos arrendados y pasivos asociados. Asimismo, para el cálculo del CapEX, sólo se han tenido en cuenta los costes contabilizados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por el Reglamento (CE) 1126/2008:

- NIC 16 Inmovilizado material, apartado 73 (e) (i) y (iii);
- NIC 38 Activos intangibles, párrafo 118 (e) (i);
- NIIF 16 Arrendamientos, párrafo 53, letra h).

Porcentaje de OpEX:

El artículo 8, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852 limita el cálculo de los OpEx a los costes directos no capitalizados que estén relacionados con la investigación y el desarrollo, las medidas de renovación de edificios, los arrendamientos a corto plazo, el mantenimiento y las reparaciones, así como otros gastos directos relacionados con el mantenimiento cotidiano de los activos del inmovilizado material, por parte de la Compañía o de un tercero al que se externalicen actividades, y que sean necesarios para garantizar el funcionamiento eficaz y continuado de dichos activos. Además, las empresas no financieras que apliquen los PCGA nacionales y no capitalicen los activos de derecho de uso incluirán los costes de arrendamiento financiero en OpEx.

Cuando los gastos de explotación no son significativos para el modelo de negocio de las empresas no financieras, la norma permite no informar de los costes directos no capitalizados antes mencionados si se analiza y explica la falta de materialidad de los gastos de explotación para su modelo de negocio.

Ferrovial ha procedido al cálculo comparativo de sus costes totales de explotación y gastos "taxonómicos". Del total de costes de explotación para 2024 (7.805 millones de euros), el denominador OpEx, tal como se especifica en el Reglamento, representa el 4,92% (383 millones de euros), por lo que se considera inmaterial a efectos de información. Por esta razón, los datos incluidos en la tabla OpEx se reportan como iguales a cero, de acuerdo con el punto 1.1.3.2. del Anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178.

En el denominador OpEx se han tenido en cuenta todos los costes directos a nivel de Grupo relacionados con el mantenimiento y las reparaciones del inmovilizado material, así como los costes de arrendamiento financiero a corto plazo. Los costes referidos a "otros gastos" directos relacionados con el mantenimiento diario del inmovilizado material no se han incluido en el numerador y, por tanto, se han excluido del cálculo del denominador.

Taxonomía de la UE

VENTAS NETAS (Facturación neta)

Ejercicio 2024	Año		Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de daño significativo					Categoría actividad de transición	Categoría actividad facilitadora
	CÓDIGOS	INCN (mill. €)	Proporción del INCN año 2024 (%)	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Biodiversidad		

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A1. Actividades medioambientales sostenibles (de conformidad con la Taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	CCM 4,1	101,28	1,1 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,5 %	
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	MCP 4,15	3,45	0,0 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Energía eólica	MCP 4,3	42,63	0,5 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,3 %	
Energía hidroeléctrica	CCM 4,5	34,93	0,4 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,9 %	
Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4,9	49,27	0,5 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,4 %	E
Construcción y explotación de ETAP e IDAM	CCM 5,1	309,65	3,4 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	1,7 %	
Construcción y explotación de EDAR	CCM 5,3	120,97	1,3 %	Y	N	N	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	1,8 %	
Construcción y explotación de EDAR	WTR 2,2	8,76	0,1 %	N	N	S	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Recuperación y transporte de residuos no peligrosos	MCP 5,5	56,43	0,6 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,4 %	
Compostaje de biorresiduos	CCM 5,8	7,22	0,1 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,1 %	
Recuperación de residuos no peligrosos	CCM 5,9	21,89	0,2 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,3 %	
Captura y uso del biogás de vertederos	MCP 5,10	0,59	0,0 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Infraestructura peatonal	CCM 6,13	40,95	0,4 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,2 %	E
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6,14	1.525,68	16,7 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	18,3 %	E
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6,16	110,08	1,2 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	1,4 %	E
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6,17	181,25	2,0 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	1,6 %	E
Construcción de edificios nuevos	CCM 7,1	267,44	2,9 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	3,6 %	
Construcción de edificios nuevos	CE 3,1	1,61	0,0 %	N	N	N/EL	N/EL	S	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Rehabilitación de edificios	MCP 7.2	93,77	1,0 %	Y	N	N/EL	N/EL	N	N/EL	S	S	S	S	S	S	0,4 %	T

Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM7,3	43,75	0,5 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,7 %	E
Instalación y mantenimiento de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en edificios	CCM7,4	3,61	0,0 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Instalación y mantenimiento de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	CCM7,5	27,10	0,3 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,2 %	E
Instalación y mantenimiento de tecnologías de energía renovable	CCM7,6	2,69	0,0 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,1 %	E
Sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS)	WTR2,3	9,00	0,1 %	N	N	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE3,4	51,64	0,6 %	N	N	N/EL	N/EL	S	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
CAPEX de actividades medioambientalmente sostenibles (de conformidad con la Taxonomía) (A.1)		3.115,61	34,1 %	33,30 %	0,00	0,19 %	0,00 %	0,58 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	32,8 %	
De los cuales permiten		1.980,74	21,7 %	21,70 %	0,00	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S		E
De los cuales de transición		93,77	1,0 %								S	S	S	S	S	S	S		T

A.2. según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no cumplen la Taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	CCM 4.1 / CCA 4.1	41,82	0,5 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	CCM 4.15 / CCA 4.15	3,24	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Energía solar de concentración	CCM 4.2 / CCA 4.2	0,00	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,1 %	
Energía eólica	CCM 4.3 / CCA 4.3	0,04	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Energía hidroeléctrica	CCM 4.5 / CCA 4.5	0,30	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4.9 / CCA 4.9	2,63	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,2 %	
Construcción y explotación de ETAP e IDAM	CCM 5.1 / CCA 5.1	12,40	0,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,3 %	
Renovación de ETAP e IDAM	CCM 5.2 / CCA 5.2	0,05	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Construcción y explotación de EDAR	CCM 5.3 / CCA 5.3	78,33	0,9 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									2,0 %	
Renovación de EDAR	CCM 5.4 / CCA 5.4	2,00	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Recuperación y transporte de residuos no peligrosos	CCM 5.5 / CCA 5.5 / CE 2,3 / PPC 2,1	7,66	0,1 %	EL	EL	N/EL	EL	EL	N/EL									0,2 %	
Compostaje de biorresiduos	CCM 5.8 / CCA 5.8	0,84	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Recuperación de residuos no peligrosos	CCM 5.9 / CCA 5.9	78,53	0,9 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,9 %	
Desalinización	CCA 5.13	10,30	0,1 %	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,1 %	
Infraestructura peatonal	CCM 6.13 / CCA 6.13	14,13	0,2 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,2 %	
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6.14 / CCA 6.14	160,90	1,8 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									1,0 %	
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16 / CCA 6.16	10,28	0,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,1 %	
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17 / CCA 6.17	3,12	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,3 %	
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CCA 7.1	534,98	5,8 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									7,2 %	
Rehabilitación de edificios	CCM 7.2 / CCA 7.2	37,11	0,4 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,5 %	
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3 / CCA 7.3	2,04	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Instalación y mantenimiento de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	CCM 7.5 / CCA 7.5	0,20	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Instalación y mantenimiento de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6 / CCA 7.6	0,00	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,2 %	
Tratamiento de datos, almacenamiento y actividades conexas	CCM 8.1 / CCA 8.1	15,56	0,2 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,2 %	
Sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS)	WTR2,3	0,51	0,0 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE3,4	206,94	2,3 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL									0,0 %	
INCN de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la Taxonomía) (A.2)		1.223,92	13,4 %	13,3 %	11,1 %	0,0 %	0,1 %	2,3 %	0,0 %									13,4 %	
A. INCN de las actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		4.339,53	47,4 %	46,6 %	11,1 %	0,2 %	0,1 %	2,9 %	0,0 %									40,21 %	

B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

INCN de las actividades no elegibles según la taxonomía		4.807,24	52,6 %																
TOTAL		9146,77*	100 %																

Proporción del INCN total/INCN		
que se ajusta a la Taxonomía por objetivo (Alineados y elegibles)		elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	33,4 %	46,7 %
CCA	0,0 %	0,1 %
WTR	0,2 %	1,3 %
CE	0,0 %	11,3 %
PPC	0,6 %	0,1 %
BIO	0,0 %	0,0 %

*Debido al redondeo, el desglose del importe neto de la cifra de negocios de Taxonomía-actividades por actividad económica de esta tabla no coincide exactamente con el total. El importe total de 9.146,76 M€ se calcula a partir de las cifras exactas subyacentes y no de los valores redondeados presentados

CAPEX

Ejercicio 2024	Año		Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de daño significativo					Proporción del INCN conforme a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2023 (%)	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
	Códigos	CAPEX (Mill. €)	Proporción del INCN 2024 (%)	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular			

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A.1. Actividades medioambientales sostenibles (de conformidad con la Taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	CCM 4.1	139,45	21,48 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,68 %	
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	MCP 4.15	0,02	0,00 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Energía eólica	MCP 4.3	0,12	0,02 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,02 %	
Energía hidroeléctrica	CCM 4.5	0,76	0,12 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,08 %	
Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4.9	38,54	4,16 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	10,06 %	E
Construcción y explotación de ETAP e IDAM	CCM 5.1	0,56	0,09 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,02 %	
Construcción y explotación de EDAR	CCM 5.3	0,45	0,07 %	Y	N	N	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,04 %	
Construcción y explotación de EDAR	WTR 2.2	0,04	0,01 %	N	N	S	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Recuperación y transporte de residuos no peligrosos	MCP 5.5	0,24	0,04 %	Y	N	N/EL	N	N	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,01 %	
Compostaje de biorresiduos	CCM 5.8	0,07	0,01 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Recuperación de residuos no peligrosos	CCM 5.9	0,25	0,04 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,01 %	
Captura y uso del biogás de vertederos	MCP 5.10	0,01	0,00 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Infraestructura peatonal	CCM 6.13	0,13	0,02 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	E
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6.14	39,46	5,82 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	2,41 %	E
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16	0,14	0,02 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	E
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17	7,90	1,17 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	1,77 %	E
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1	1,69	0,25 %	Y	N	N/EL	N/EL	N	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,03 %	
Rehabilitación de edificios	MCP 7.2	0,85	0,12 %	Y	N	N/EL	N/EL	N	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,02 %	T
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	7,88	1,16 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,77 %	E
Instalación y mantenimiento de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en edificios	CCM 7.4	0,00	0,00 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Instalación y mantenimiento de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	CCM 7.5	0,30	0,04 %	Y	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,13 %	E
Sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS)	WTR 2.3	0,03	0,0 %	N/EL	N/EL	Y	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	2,30	0,3 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
CAPEX de actividades medioambientalmente sostenibles (de conformidad con la Taxonomía) (A.1)		241,19	35,6 %	35,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %	0,0 %	S	S	S	S	S	S	S	S	16,05 %	
De los cuales permiten		54,79	25,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	S	S	S	S	S	S	S	S	43,00 %	E
De las cuales de transición		0,85	0,4 %	0,4 %						S	S	S	S	S	S	S	S	0,10 %	T

A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no cumplen la Taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	CCM 4.1 / CCA 4.1	1,12	0,2 %	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL									0,2 %	
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	CCM 4.15 / CCA 4.15	0,02	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Energía eólica	CCM 4.3 / CCA 4.3	0,07	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									1,1 %	
Energía hidroeléctrica	CCM 4.5 / CCA 4.5	0,03	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4.9 / CCA 4.9	0,02	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Construcción y explotación de ETAP e IDAM	CCM 5.1 / CCA 5.1	0,09	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Renovación de ETAP e IDAM	CCM 5.2 / CCA 5.2	0,04	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0 %	
Construcción y explotación de EDAR	CCM 5.3 / CCA 5.3	1,54	0,2 %	EL	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,1 %	

Recuperación y transporte de residuos no peligrosos	CCM 5.5/ CCA 5.5/ CE 2.3/ PPC 2.1	1,48	0,2 %	EL	EL	N/EL	EL	EL	N/EL		0,4 %
Compostaje de biorresiduos	CCM 5.8 / CCA 5.8	0,01	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Recuperación de residuos no peligrosos	CCM 5.9 / CCA 5.9	2,11	0,3 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,4 %
Desalinización	CCA 5.13	0,02	0,0 %	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Infraestructura peatonal	CCM 6.13 / CCA 6.13	0,94	0,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6.14 / CCA 6.14	9,79	1,4 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,6 %
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16 / CCA 6.16	3,42	0,5 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,1 %
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17 / CCA 6.17	0,09	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CCA 7.1 / CE 3.1	10,42	1,5 %	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		0,1 %
Rehabilitación de edificios	CCM 7.2 / CCA 7.2 / CE 3.2	1,08	0,2 %	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		0,1 %
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3 / CCA 7.3	0,11	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Instalación y mantenimiento de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en edificios	CCM 7.4 / CCA 7.4	0,10	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,3 %
Instalación y mantenimiento de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	CCM 7.5 / CCA 7.5	0,41	0,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Tratamiento de datos, almacenamiento y actividades conexas	CCM 8.1 / CCA 8.1	0,03	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	16,32	2,4 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		0,0 %
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la Taxonomía) (A.2)		49,26	7,0 %	5,0 %	5,0 %	0,0 %	0,2 %	4,3 %	0,0 %		3,3 %
A. CapEx de las actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		290,45	42,6 %	40,2 %	5,0 %	0,4 %	0,2 %	4,7 %	0,0 %		19,3 %
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA											
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía		387,04	57,1 %								
TOTAL		677,49	100,0 %								

CapEx/Ratio total CapEx	
que se ajusta a la Taxonomía por objetivo (Alineados y elegibles)	elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	35,2 %
CCA	0,0 %
WTR	0,0 %
CE	0,0 %
PPC	0,0 %
BIO	0,0 %
	35,2 %
	45,9 %

OPEX

FY2024	Año		Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de daño significativo											
Actividades económicas	CÓDIGOS	CAPEX (MILL. €)	Proporción del INCN año 2024 (%)	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Garantías mínimas	Proporción del INCN conforme a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), 2023 (%)	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición	
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
A.1. Actividades medioambientales sostenibles (de conformidad con la Taxonomía)																				
OPEX de actividades medioambientales sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)	-	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E	
De los cuales permiten	-	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		
De las cuales de transición	-	0,0	0,0 %	0,0 %													0,0 %		T	
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no cumplen la Taxonomía)																				
OPEX de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la Taxonomía) (A.2)	-	0,00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		
A OPEX de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)	-	0,00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
OPEX de actividades no elegibles según la taxonomía		383,69	100,0 %																	
TOTAL		383,69	100,0 %																	

NUCLEAR Y GAS FÓSIL

Actividades relacionadas con la energía nuclear

La empresa realiza, financia o colabora en la investigación, el desarrollo, la aplicación y la ejecución de instalaciones innovadoras de generación de electricidad que produzcan energía mediante procesos nucleares con una mínima cantidad de residuos procedentes del ciclo del combustible.	NO
La Compañía lleva a cabo, financia o está expuesta a la construcción y explotación segura de nuevas instalaciones nucleares para producir electricidad o calor de proceso, incluidos los fines de calefacción urbana o procesos industriales como la producción de hidrógeno, así como sus mejoras de seguridad, utilizando las mejores tecnologías disponibles.	NO
La Compañía lleva a cabo, financia o está expuesta a la explotación segura de instalaciones nucleares existentes que producen electricidad o calor de proceso, incluso con fines de calefacción urbana o procesos industriales como la producción de hidrógeno a partir de energía nuclear, así como sus mejoras de seguridad.	NO

Actividades relacionadas con los gases fósiles

La empresa lleva a cabo, financia o participa en la construcción u operación de instalaciones de generación eléctrica que producen energía utilizando combustibles fósiles.	NO
La Compañía realiza, financia o está expuesta a la construcción, renovación y explotación de instalaciones de producción combinada de calor/frío y electricidad que utilizan combustibles fósiles gaseosos.	NO
La Compañía realiza, financia o está expuesta a la construcción, renovación y explotación de instalaciones de generación de calor que producen calor/frío utilizando combustibles fósiles gaseosos.	NO

Bono Sostenible (Sustainability Linked Bond)

Ferrovial, consciente del papel crucial de las finanzas sostenibles para apoyar la transición hacia una economía baja en carbono y más eficiente en el uso de los recursos, ha decidido implantar un marco de financiación vinculado a la sostenibilidad para conectar sus futuras financiaciones con sus objetivos de sostenibilidad, con el fin de lograr un rendimiento sostenible y contribuir al futuro del planeta y de las generaciones venideras.

La operación se cerró con la emisión de bonos sostenibles a siete años por un valor total de 500 millones de euros. Con esta emisión de bonos, la Compañía se compromete ante los inversores a alcanzar los objetivos relacionados con la sostenibilidad que ha vinculado a este bono, habiendo determinado los siguientes KPI:

- Reducción de las emisiones de GEI de Alcance 1 y 2 (en términos absolutos).
- Reducción parcial de las emisiones de GEI de Alcance 3 (en términos absolutos).

Más información en: <https://www.ferrovial.com/en/ir-shareholders/share-information/debt-issuances-rating/documents/sustainability-linked-financing-framework/>

Bono sostenible (objetivo) - Alcance 1 y 2	2009	2023	2024	2028	2030
Total alcance 1&2 tCO ₂ eq	601.893	350.613	335.527	409.660	389.425
Bono sostenible (objetivo) - Alcance 3	2015	2023	2024	2028	2030
1 Bienes y servicios adquiridos	1.746.399	733.465	869.564		
4 Transporte y distribución aguas arriba	605.289	257.334	265.439		
5 Residuos generados en las operaciones	226.828	352.323	303.293		
Alcance total 3 (tCO₂eq)	2.578.516	1.343.122	1.438.296	2.063.031	2.007.273

NEIS E1 CAMBIO CLIMÁTICO

IRO-1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA DETERMINAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON EL CLIMA

Ferrovial ha implantado un proceso sólido de identificación y evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el clima para alinearse con los objetivos globales de sostenibilidad. Este proceso incorpora evaluaciones en todas sus operaciones y cadena de valor, teniendo en cuenta los riesgos físicos y los relacionados con la transición, así como las oportunidades vinculadas a la resiliencia climática y las estrategias de mitigación. La Compañía evalúa su impacto en el cambio climático controlando y gestionando sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Esto incluye centrarse en minimizar las emisiones de sus actividades y compensar las emisiones inevitables mediante mecanismos de compensación, en los que el seguimiento y la notificación exhaustivos de las emisiones de GEI de acuerdo con la norma NEIS E1-6 garantizan la responsabilidad y la transparencia.

Ferrovial aborda los riesgos físicos asociados al cambio climático mediante evaluaciones basadas en escenarios de los peligros potenciales y su impacto en las operaciones y los activos. La Compañía considera escenarios climáticos de altas emisiones para identificar peligros potenciales, como fenómenos meteorológicos extremos o la subida del nivel del mar, que podrían afectar a infraestructuras y servicios. Mediante el análisis de la exposición y sensibilidad de sus infraestructuras, Ferrovial identifica los riesgos para la continuidad de la actividad y los activos físicos. Los proyectos de infraestructuras sostenibles y resilientes se diseñan para mitigar estos riesgos y garantizar la estabilidad operativa a largo plazo.

La Compañía también evalúa los riesgos y oportunidades derivados del cambio mundial hacia una economía con bajas emisiones de carbono. Ferrovial evalúa los riesgos y oportunidades de transición en escenarios alineados con la limitación del calentamiento global a 1,5 °C. Entre ellos se incluyen cambios normativos, modificaciones del mercado y avances tecnológicos que podrían afectar a sus operaciones o crear nuevas oportunidades. Identifica áreas en las que sus actividades empresariales podrían enfrentarse a retos debido a los requisitos de descarbonización, pero también reconoce importantes oportunidades. Por ejemplo, el desarrollo de infraestructuras energéticas, servicios de eficiencia energética y soluciones de energías renovables posicionan a Ferrovial como líder en adaptación y mitigación del cambio climático. Las oportunidades también incluyen la creación de infraestructuras sostenibles y resistentes para hacer frente a las necesidades de adaptación al clima, lo que puede generar ventajas competitivas y diferenciación en el mercado.

Para apoyar la evaluación de los riesgos y oportunidades físicos y de transición, Ferrovial emplea el análisis de escenarios A climáticos. Este análisis incluye una serie de escenarios climáticos, desde las vías de altas emisiones hasta las alineadas con la limitación del calentamiento a 1,5 °C, proporcionando información sobre los riesgos a corto, medio y largo plazo para ofrecer una visión global de los impactos potenciales. Mediante este análisis de escenarios, Ferrovial se asegura de que su estrategia y su modelo de negocio son resilientes y adaptables a las condiciones climáticas futuras. Este proceso estructurado y con visión de futuro demuestra el compromiso de Ferrovial de hacer frente a los retos climáticos y, al mismo tiempo, aprovechar las oportunidades para impulsar el crecimiento sostenible y la innovación.

Ferrovial aplica las recomendaciones de la Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD) en el proceso de identificación, análisis y gestión de riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático. La Compañía evalúa y cuantifica periódicamente los riesgos en todas sus unidades de negocio y geografías para diferentes escenarios climáticos recomendados por el IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático) y horizontes temporales (corto, medio y largo plazo): 2025, 2030 y 2050; que están vinculadas a las concesiones a largo plazo de infraestructuras de Ferrovial y aquellas en las que Ferrovial tiene la titularidad).

Los escenarios climáticos físicos consideran los cambios antropogénicos a través de las vías de concentración de gases de efecto invernadero, las llamadas Vías de Concentración Representativas (VCR), teniendo en cuenta el aumento de la temperatura global: 2,6°C y 4,4°C en 2100.

Para analizar los riesgos de transición relacionados con el clima, Ferrovial considera los escenarios de transición, basados en el grado de implantación de las políticas de cambio climático, que presenta anualmente la Agencia Internacional de la Energía en el World Energy Outlook: Escenario de Políticas Declaradas (implica un aumento de la temperatura global de 2,4/ 2,8°C en 2100), Escenario de Compromisos Anunciados (aumento de la temperatura global de 1,9/ 2,3°C en 2100), Escenario de Cero Emisiones Netas para 2050 (aumento de la temperatura global de 1,3/1,5 °C en 2100).

Los principales riesgos físicos relacionados con el clima de las infraestructuras de Ferrovial son:

- Riesgos relacionados con el agua: sequías
- Riesgos relacionados con la temperatura: temperaturas extremas y olas de calor

Los principales riesgos de transición relacionados con el clima son:

- Riesgos de mercado:
 - Aumento del coste de la energía, tanto de los combustibles fósiles como de la electricidad, y de otras materias primas específicas de las actividades
 - Cambio en el comportamiento de los clientes y/o usuarios en la utilización del transporte
 - Pérdida de competitividad en los procesos de licitación por incumplimiento de los requisitos
- Riesgos tecnológicos:
 - Falta de disponibilidad de nuevas tecnologías
- Riesgos reglamentarios:
 - Nuevas normativas que limitan o modifican el uso de determinados medios de transporte
 - Aumento de la notificación de emisiones y otros aspectos climáticos medioambientales
- Riesgos para la reputación:
 - Penalización o coste adicional por incumplimiento de los objetivos asociados al Bono Sostenible (Sustainability Linked Bond).
 - Donaciones potenciales en el programa Euro Commercial Paper (ECP) por incumplimiento de cada objetivo de sostenibilidad.

- Pago de una prima sobre el margen de la deuda de la línea de crédito debido al incumplimiento de la puntuación ESG en DJSI.
- Impacto en la cotización de Ferrovial derivado del incumplimiento de los objetivos de SBTi y su potencial efecto financiero en el valor de la acción por la reacción negativa del mercado.

En cuanto a las oportunidades, Ferrovial realiza una evaluación periódica siguiendo las recomendaciones del TCFD y Ferrovial Risk Management. Las principales oportunidades son:

- Cadagua contribuye a solucionar los efectos del cambio climático sobre los recursos hídricos, orientando su negocio al diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de aguas.
- Soluciones integrales para el desarrollo, construcción, gestión y explotación de infraestructuras energéticas y servicios de gestión de la energía.
- Nuevas oportunidades para el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resistentes que ofrezcan soluciones para la adaptación al cambio climático (ADAPTARE).

No se han identificado activos y actividades empresariales incompatibles con la transición hacia una economía climáticamente neutra o que necesiten esfuerzos significativos para ser compatibles con ella, ya que las infraestructuras de Ferrovial ya están preparadas para este camino, implementando diferentes medidas de adaptación y mitigación.

Para más información, consulte la sección "Requisitos de Divulgación SBM- 3: Cuestiones materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio".

Ferrovial trabajará para realizar análisis de riesgos climáticos en toda su cadena de valor.

SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO.

Como se menciona en el apartado anterior, Ferrovial aplica las recomendaciones del TCFD en el proceso de identificación, análisis y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático para realizar un análisis de resiliencia de la compañía.

La Compañía evalúa y cuantifica periódicamente los riesgos en todas sus unidades de negocio y geografías para distintos horizontes temporales (corto, medio y largo plazo: 2025, 2030 y 2050) y escenarios climáticos.

La metodología para los riesgos climáticos se basa en la metodología Ferrovial Risk Management (FRM). Este enfoque evalúa la probabilidad de que se produzca el riesgo, el impacto en la Compañía y su frecuencia. Este análisis de resistencia se revisa y actualiza de acuerdo con las directrices del FRM.

La metodología considera escenarios de transición, basados en el grado de aplicación de las políticas de cambio climático, presentados anualmente por la Agencia Internacional de la Energía en el World Energy Outlook:

- Escenario de Políticas Declaradas (STEPS, Stated Policies Scenario). Tiene en cuenta las políticas actuales definidas a nivel sectorial, así como las anunciadas por los países. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 2,4/ 2,8°C en 2100.
- Escenario de Compromisos Anunciados (APS). Un escenario en el que se asume que todos los compromisos climáticos establecidos por los gobiernos de todo el mundo, incluidas las contribuciones determinadas a nivel nacional y los objetivos netos cero a largo plazo, se cumplirán a tiempo y dentro del presupuesto. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 1,9/2,3°C en 2100.
- Escenario de cero emisiones netas para 2050 (NZE). Muestra una senda difícil pero alcanzable en la que el sector energético mundial logra emisiones netas de CO₂ para 2050, con las economías avanzadas alcanzando ese objetivo antes que las demás. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 1,3/1,5°C en 2100.

Los escenarios climáticos físicos consideran los cambios antropogénicos a través de las vías de concentración de gases de efecto invernadero, las llamadas Vías de Concentración Representativas (VCR).

- VCR 4.5. Las emisiones alcanzan su máximo en torno a 2040 y luego disminuyen. En este escenario, la temperatura podría aumentar 2,6 °C en 2100.
- VCR 8.5. Las emisiones siguen aumentando hasta duplicarse en 2050, lo que se conoce como escenario sin cambios. La temperatura media mundial supera los 4.4°C en 2100.

Para analizar los riesgos climáticos físicos, Ferrovial, en colaboración con el Instituto de Hidráulica de la Universidad de Cantabria, ha desarrollado la metodología y herramienta ADAPTARE Riesgo Climático y Adaptación. ADAPTARE se basa en la Taxonomía de la UE y sigue la metodología del marco propuesto por el IPCC, considerando tres variables: peligros relacionados con el clima, vulnerabilidad (sensibilidad y capacidad de adaptación del activo) y exposición (caracterización y valoración de los activos) de la infraestructura; teniendo en cuenta la geolocalización de las infraestructuras en todo el mundo. La herramienta utiliza diferentes conjuntos de datos para caracterizar la infraestructura y proyecciones climáticas, modelando el riesgo climático que describe el cambio en los niveles de riesgo para los escenarios climáticos físicos y horizontes temporales mencionados anteriormente.

Los horizontes temporales consideran la duración de los contratos asociados a los activos evaluados. Se analizan las infraestructuras con larga concesión o que son propiedad de la Compañía; teniendo en cuenta los horizontes temporales seleccionados la Compañía puede conocer los principales riesgos climáticos a lo largo de la vida de sus activos y le permite llevar a cabo medidas de adaptación para crear infraestructuras más resilientes.

A continuación se muestran los resultados del análisis de resiliencia de la Compañía, indicando los principales riesgos climáticos y sus medidas de mitigación y/o adaptación:

<p>Riesgos físicos: Los riesgos físicos derivados del cambio climático pueden provocar fenómenos potenciales (agudos) o cambios a largo plazo (crónicos) en los patrones meteorológicos. Puede haber implicaciones financieras para las organizaciones, por ejemplo, daños directos a los activos o impactos indirectos causados por interrupciones en la cadena de producción.</p>		
Escenarios climáticos físicos	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
<ul style="list-style-type: none"> Vías de Concentración Representativas (VCR) 4.5 Vías de Concentración Representativas (VCR) 8.5 	<p>Se realizó un análisis inicial del riesgo físico. Se identificaron los primeros riesgos significativos en determinados activos de infraestructura de diferentes líneas de negocio:</p> <ul style="list-style-type: none"> En relación con la temperatura: <ul style="list-style-type: none"> Olas de calor (agudas) Temperaturas cálidas (crónicas) Altas temperaturas (crónicas) Estrés térmico (crónico) En relación con el agua: <ul style="list-style-type: none"> Sequía (grave) <p>Estos riesgos podrían provocar un aumento del mantenimiento, paradas de operaciones y/o reparaciones extraordinarias.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ADAPTARE: implementación de una metodología y herramienta para la identificación y análisis de riesgos climáticos físicos que considera las proyecciones climáticas del IPCC a corto, medio y largo plazo en los proyectos. Existen numerosas medidas para garantizar la resistencia de las infraestructuras al cambio climático, definidas a lo largo de décadas de experiencia en su diseño, considerando las variaciones de las condiciones climáticas, desarrollando planes de continuidad de las actividades, planes de vialidad invernal y transfiriendo los riesgos mediante un alto nivel de cobertura de las pólizas de seguros.
<p>Riesgos de transición: La transición a una economía con bajas emisiones de carbono puede dar lugar a posibles cambios políticos, jurídicos, tecnológicos y de mercado para abordar los requisitos de mitigación y adaptación relacionados con el cambio climático. Dependiendo de la naturaleza, velocidad y enfoque de estos cambios, los riesgos de transición pueden implicar riesgos financieros y/o de reputación de diferentes niveles.</p>		
Escenarios de transición climática	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
<ul style="list-style-type: none"> Escenario de Políticas Declaradas (STEPS). Escenario de Compromisos Anunciados (APS). Escenario NetZero para 2050 (NZE). 	<ul style="list-style-type: none"> Impacto en la cotización de Ferrovial derivado del incumplimiento de los objetivos de SBTi y su potencial efecto financiero en el valor de la acción por la reacción negativa del mercado. Aumento de la notificación de emisiones y otros aspectos climáticos medioambientales. Pérdida de competitividad en los procesos de licitación por incumplimiento de los requisitos medioambientales. Nuevas normativas que limitan o modifican el uso de determinados medios de transporte. Falta de disponibilidad de nuevas tecnologías. Cambio en el comportamiento de los clientes y/o usuarios en la utilización del transporte. Aumento del coste de la energía, tanto de los combustibles fósiles como de la electricidad, y de otras materias primas específicas de las actividades. Penalización o coste adicional por incumplimiento de los objetivos asociados al Bono Sostenible (Sustainability Linked Bond). Pago de una prima sobre el margen de la deuda de la línea de crédito debido al incumplimiento de la puntuación ESG en DJSI. Donaciones potenciales en el programa Euro Commercial Paper (ECP) por incumplimiento de cada objetivo de sostenibilidad. <p>Estos riesgos podrían repercutir en los ingresos, la cotización de las acciones de la Compañía o la dificultad para acceder a nuevos contratos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Revisión y controles con los sistemas de gobernanza implantados en la Compañía (gestión de riesgos, compensación, etc.). Control y seguimiento del consumo de energía para garantizar el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones. Verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de acuerdo con la norma internacional ISAE 3410 de Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements, que garantiza la fiabilidad de los datos. Desarrollo y aplicación del Deep Decarbonization Path, un plan para reducir las emisiones internas mediante el uso de energías renovables, la autogeneración de electricidad, la eficiencia energética o la sustitución de maquinaria y vehículos. Durante 2024, Ferrovial ha trabajado en la actualización de su plan de descarbonización para alinearse con la senda de descarbonización de 1,5°C. Además, se ha comprometido con la iniciativa SBTi a alcanzar el Net Zero en 2050 o antes. Diseño y aplicación de mecanismos de Precio Sombra del Carbono para nuevas inversiones. Previsión del aumento de los costes operativos asociados al cambio climático en las licitaciones. Búsqueda de soluciones tecnológicas innovadoras para reducir el consumo de energía y las emisiones. Estudio y colaboración con las principales partes interesadas para el desarrollo de proyectos que favorezcan la transición a una economía baja en carbono.

*Los riesgos se han ordenado en función de su impacto financiero potencial para la Compañía, incluyéndose al principio de la lista los riesgos más prioritarios o de mayor impacto para cada tipo de riesgo (físico o transitorio).

En cuanto a las oportunidades, Ferrovial realiza una evaluación periódica siguiendo la metodología mencionada anteriormente. Los resultados son los siguientes:

Oportunidades relacionadas con el cambio climático			
Movilidad	Agua	Energía	Infraestructura
<p>Soluciones innovadoras para mitigar las emisiones asociadas a la movilidad que incluyen la conectividad entre infraestructuras, vehículos y usuarios, el uso compartido de vehículos y la electrificación del transporte, reduciendo la congestión y la contaminación en las ciudades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carriles Gestionados (Managed Lanes): servicio de movilidad ofrecido en corredores urbanos congestionados. La estructura tarifaria dinámica alivia el tráfico y la conducción a velocidades moderadas y constantes, lo que se traduce en una reducción relativa de las emisiones. • Puntos de recarga de vehículos: servicio ofrecido a gobiernos locales e instituciones públicas, empresas, propietarios de viviendas, etc., que promueve el uso de vehículos de bajas emisiones. 	<p>Cadagua contribuye a solucionar los efectos del cambio climático sobre los recursos hídricos, 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 el consumo humano.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR): tratamiento en instalaciones industriales y urbanas para garantizar el suministro de agua potable, proteger el medio ambiente y prevenir la contaminación. • Estaciones de tratamiento de agua potable (ETAP): depuración mediante diversos procesos que tratan las aguas superficiales o subterráneas para obtener agua. • Plantas desalinizadoras de agua de mar: la desalinización es una solución a los problemas de abastecimiento, especialmente en zonas con escasez de agua. 	<p>Soluciones integrales para el desarrollo, construcción, gestión y explotación de infraestructuras energéticas, así como servicios de gestión de la energía.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Servicios de eficiencia energética: para el ahorro constante y la mejora continua de las instalaciones, reduciendo el consumo de energía y las emisiones. • Construcción y mantenimiento de infraestructuras de energías renovables: servicios de ingeniería de alta tecnología, construcción, instalación y mantenimiento técnico eléctrico para los sectores de las energías renovables. • Generación de energía renovable: desarrollo de centrales solares fotovoltaicas, parques eólicos y cogeneración en plantas de tratamiento de residuos, así como proyectos PPA (Power Purchase Agreement). La Compañía está comprometida con la generación de energía limpia para acelerar la transición energética. • Electrificación: soluciones integradas para el desarrollo y la gestión de redes de transmisión eléctrica. • Renovación de edificios: transformación de edificios incorporando soluciones constructivas para reducir la demanda energética y facilitar el uso de energías renovables. 	<p>Nuevas oportunidades para el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones de adaptación al cambio climático, que pueden aportar ventajas competitivas al aportar soluciones diferenciales.</p> <p>ADAPTARE. La Compañía, en colaboración con un experto del IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático), ha desarrollado una metodología única para identificar, analizar y evaluar los riesgos físicos relacionados con el cambio climático y proponer medidas de adaptación para mitigar los impactos que puedan causar en las infraestructuras. Esta metodología se aplica a los distintos tipos de proyectos que la Compañía desarrolla y explota 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 desarrolladores de proyectos.</p>

E1-1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

Ferrovial cuenta desde 2011 con una estrategia climática firme, enmarcada en el plan estratégico de la Compañía y alineada con su estrategia de sostenibilidad.

El **Comité de Sostenibilidad**, presidido por el Director de Sostenibilidad, está formado por representantes de las unidades de negocio Autopistas, Aeropuertos, Energía y Construcción) y de las áreas corporativas (Sostenibilidad -Presidencia y Secretaría-, Salud, Seguridad y Bienestar, Cumplimiento y protección de datos, Auditorías Internas y Riesgos, Innovación, Recursos Humanos, Comunicación y RSC, Secretaría General, Estrategia Corporativa, Relación con Inversores y Dirección de Compras). Como enlace entre la Compañía y la alta dirección, el Presidente del Comité informa periódicamente al Consejo de Administración, al Comité de Dirección y mensualmente al Consejero Delegado. En este sentido, el CEO adquiere una relevancia significativa al incluir en su agenda mensual el seguimiento y la puesta en marcha de iniciativas relacionadas con el cambio climático.

El **Comité Directivo de Calidad y Medio Ambiente**, presidido por el Director de Sostenibilidad (que también ejerce la secretaría del comité), es el órgano que ejecuta la estrategia corporativa de cambio climático en todos los negocios que componen la Compañía. Es donde se debaten, se toman decisiones, se establecen iniciativas y se revisan los resultados relacionados con los proyectos de cambio climático, así como con la aplicación de la política de Calidad y Medio Ambiente en toda la Compañía. Este comité analiza aspectos como la legislación, los nuevos retos legislativos en los países en los que opera la Compañía y las tendencias del mercado, así como las recomendaciones de organismos gubernamentales y otras organizaciones.

El Comité Directivo de Calidad y Medio Ambiente está compuesto, además del Director corporativo de Sostenibilidad, por los máximos representantes de las empresas en este ámbito. Las reuniones del Comité se celebran al menos trimestralmente y pueden ser más frecuentes si es necesario.

La estrategia climática es supervisada anualmente por el Consejo de Administración. Desde 2022 (ejercicio 2021), la Compañía se ha comprometido con la iniciativa "Say on Climate", que consiste en la presentación del Informe Anual de Estrategia Climática de Ferrovial en la Junta General de Accionistas, para su votación consultiva. De este modo, se ha convertido en la primera compañía española en asumir este compromiso, y la primera de su sector a escala mundial.

Uno de los pilares de la estrategia es el plan de descarbonización, Deep Decarbonization Path (DDP), que establece las líneas de mitigación en las que se debe trabajar para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de 2030. Durante 2024, Ferrovial ha trabajado en la actualización de su plan de descarbonización para alinearse con la senda de descarbonización de 1,5°C.

Desde 2017 la Estrategia Climática de Ferrovial cuenta con objetivos de reducción avalados por la Science Based Target Initiative (SBTi), la organización más reconocida para establecer objetivos de reducción de emisiones, alineados con la 2^{da} (única senda disponible en ese momento), orientados a contribuir al Acuerdo de París y a la Agenda 2030.

**Ferrovial no está excluida de los criterios de referencia de la UE alineados con París.*

También establece la hoja de ruta para descarbonizar las actividades empresariales mediante el uso de energías renovables en detrimento de los combustibles fósiles, al tiempo que desarrolla nuevas líneas de negocio orientadas a lograr la descarbonización de la economía y combatir los efectos del cambio climático.

Los objetivos establecidos son:

- Reducir las emisiones de Alcance 1 y 2 en términos absolutos en un 35,3% en 2030 (año base 2009).*
- Reducir las emisiones de Alcance 1 y 2 en términos relativos (CO₂/M€) en un 42,9% en 2030 (año base 2009).
- Reducir las emisiones de Alcance 3 en términos absolutos en un 20% en 2030 (año base 2012).**

**El Deep Decarbonization Path, el plan estratégico de Ferrovial establece un objetivo de reducción de emisiones de Alcance 1 y 2 del 35,3% en términos absolutos, más ambicioso que el 32% que había aprobado la iniciativa SBTi.*

***Categorías de emisiones de Alcance 3 excluidas del objetivo SBTi: bienes de capital y bienes y servicios adquiridos.*

En 2024, Ferrovial se embarcó en la obtención de nuevos objetivos validados por la SBTi alineados a 1,5 °C. Se han logrado avances significativos en la consecución de esta validación, y la confirmación final de la SBTi se espera para principios de 2025.

La Compañía quiso aumentar el nivel de ambición de los objetivos a corto plazo y fijó el objetivo de cero emisiones netas en 2050 o antes.

Los objetivos que deben validarse son:

- Reducir las emisiones de Alcance 1 y 2 en un 42% en 2030 (año base 2020) en términos absolutos.
- Reducir las emisiones de Alcance 3*** en un 25% en 2030 (año base 2020) en términos absolutos.
- Reducir las emisiones de Alcance 1, 2 y 3 en un 90% en 2050 (año base 2020) en términos absolutos.

****Incluye bienes y servicios adquiridos, transporte aguas arriba, residuos generados en las operaciones y combustible y energía.*

Los nuevos objetivos se presentaron al Consejo de Administración. El Informe sobre la Estrategia Climática 2024, que incluye estos nuevos objetivos, se someterá a votación consultiva en la Junta General Anual.

Palancas de descarbonización:

El Deep Decarbonization Path (DDP), que establece las líneas de mitigación sobre las que trabajar para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de 2030, se basa en:

- Parque de vehículos eléctricos y más eficientes.
- Reducción de las emisiones asociadas a la maquinaria de construcción mediante la aplicación de medidas de eficiencia energética para 2030
- Reducción de las emisiones de las plantas de asfalto mediante la eficiencia energética para 2030
- Exploración de alternativas tecnológicas para la maquinaria pesada con bajas emisiones de - carbono
- Uso de combustibles menos contaminantes: fomento de los biocarburantes
- Consumo del 100% de electricidad procedente de fuentes renovables: Autogeneración y adquisición de energía renovable (100% de la electricidad procedente de fuentes renovables - objetivo para 2025)

Ferrovial espera poder reducir las emisiones de Alcance 1 entre 40.000 - 50.000 tCO₂eq y las emisiones de Alcance 2 entre 30.000 - 40.000 relacionadas con estas palancas de descarbonización en 2030.

La estrategia de descarbonización de las emisiones de Alcance 3 se centra en:

El Grupo gestiona de forma proactiva su proceso de compras, centrándose en la reducción del carbono integrado en toda la cadena de suministro, especialmente en las actividades de construcción. Entre las principales iniciativas y proyectos figuran:

- Fomento de productos bajos en carbono, en particular cemento y hormigón - Ferrovial trabaja en colaboración con sus proveedores más relevantes para integrar progresivamente cemento bajo en carbono a escala industrial. Ferrovial ha puesto en marcha un Programa de Colaboración con Proveedores para trabajar con ellos y conocer su comportamiento en materia de emisiones
- Desarrollo de nuevas materias primas con menos carbono incorporado, utilizando nuevas tecnologías y enfoques innovadores (por ejemplo, reducir el carbono del betún asfáltico modificando introduciendo materiales reciclados)

- Uso de un catálogo de compras ecológicas para promover la adquisición de productos sostenibles
- Utilización el diseño de ingeniería para reducir el uso de las materias primas más intensivas en carbono, lo que también es bueno en el proceso de construcción
- El Grupo fomenta las compras locales, cuando los productos están disponibles, para minimizar las emisiones derivadas del transporte y la distribución de mercancías, y da prioridad a los modos de transporte con bajas emisiones de carbono, cuando es posible, animando a los proveedores más relevantes a acelerar su adopción del transporte con bajas emisiones de carbono
- La Compañía, a través de su "Plan de Economía Circular", pretende aumentar las oportunidades de reciclaje y reutilización, especialmente en las actividades de construcción; el Plan incluye acciones como la reutilización de la excavación en obras civiles (principalmente proyectos de infraestructuras de transporte) y el reciclaje in situ del hormigón/asfalto procedente de los trabajos de demolición

Ferrovial espera poder reducir sus emisiones entre 420.000 - 490.000 tCO₂eq relacionadas con estas palancas de descarbonización en 2030.

La penetración de estas líneas de descarbonización no es lineal en el tiempo y dependerá de su viabilidad tecnológica y eficiencia económica. El plan de transición se revisa anualmente y la inversión necesaria para aplicarlo se incluye en la planificación financiera, con el fin de garantizar su viabilidad en el futuro. Para más información sobre el MDR-A, véase la sección ESRS 2, Requisitos mínimos de divulgación.

Las inversiones realizadas por Ferrovial en el marco del Reglamento Delegado 2021/2178 no están relacionadas con la Senda de Descarbonización Profunda, ya que están asociadas al desarrollo de proyectos de terceros o a actividades que tienen un impacto fuera del perímetro de la huella de Ferrovial.

Emisiones bloqueadas: Ferrovial considera las emisiones relacionadas con los procesos de gestión y tratamiento de residuos de los activos en el Reino Unido y Polonia como emisiones bloqueadas en 2030. La Compañía garantiza el cumplimiento de los objetivos de reducción a través del análisis realizado para el plan de transición alineado con el 1,5 y las diferentes líneas de descarbonización.

Las emisiones de tráfico relacionadas con nuestras concesiones no se consideran emisiones bloqueadas. A partir de 2024 y siguiendo las recomendaciones de las directrices de Alcance 3 del Protocolo de GEI, Ferrovial dejará de incluir en su inventario de huella de carbono (Alcance 3) las emisiones relacionadas con Clientes. La Compañía seguirá informando y verificando estas emisiones cuando lo considere pertinente y trabajará en la medida de lo posible para reducir sus emisiones aunque ya no estén dentro de sus objetivos de reducción.

El objetivo de reducción de Ferrovial requiere una reducción del 42% de las emisiones de Ámbito 1 y 2 en 2030 en comparación con los niveles de 2020. En el ejercicio 2024, las emisiones se redujeron respecto al año base en un 35,78%, superando el objetivo anual del 16,80%. En relación con el objetivo de la Compañía de consumir el 100% de electricidad renovable para 2025, en el último ejercicio el consumo de electricidad procedente de fuentes renovables fue del 72,75%. En cuanto a las emisiones de Alcance 3, el objetivo de reducción de Ferrovial exige una reducción del 25% para 2030 respecto a los niveles de 2020, incluyendo bienes y servicios adquiridos, transporte ascendente, residuos generados en las operaciones y combustible y energía. En el ejercicio 2024, las emisiones se redujeron respecto al año base en un 18%, superando el objetivo anual del 10%.

Para más información sobre el CapEx, véase ESRS 2, Requisitos Mínimos de Información.

E1-2: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA ADAPTACIÓN AL MISMO

Política	Política de Calidad y Medio Ambiente
Descripción	Ferrovial, a través de su Política de Calidad y Medio Ambiente, pretende aportar valor a sus grupos de interés, desarrollando y operando infraestructuras y ciudades sostenibles, apostando por el talento, la integridad, la seguridad, la excelencia y la innovación y asegurando un uso eficiente de los recursos disponibles y minimizando el impacto ambiental de sus actividades. Con esta política, gestiona los riesgos y oportunidades vinculados al cambio climático en todas sus actividades, ofreciendo infraestructuras y servicios resilientes y de bajas emisiones. Además, mediante el desarrollo de infraestructuras energéticas, servicios de eficiencia energética y la generación de energías renovables, entre otros, la Compañía se compromete a reducir las
Objetivo	Beneficiar a las partes interesadas creando infraestructuras y ciudades sostenibles mediante el talento, la integridad, la seguridad, la excelencia y la innovación. Ferrovial aborda los riesgos y oportunidades relacionados con el carbono y el clima en toda su cartera de actividades y se centra en proporcionar
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos positivos: Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y compensación de la huella de carbono. Desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones para la adaptación al cambio climático. • Impacto negativo: Emisiones de GEI generadas por las actividades de la Compañía. • Oportunidades: Ferrovial contribuye al desarrollo de infraestructuras energéticas, servicios de eficiencia energética, generación de energías renovables y soluciones para mitigar las emisiones asociadas a la movilidad. Nuevas oportunidades para el desarrollo de infraestructuras y servicios sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones de adaptación al cambio climático, que pueden aportar ventajas competitivas al ofrecer soluciones diferenciales. • Riesgos: Aumento y/o incumplimiento de los requisitos u objetivos legislativos relacionados con el cambio climático y falta de disponibilidad de nuevas tecnologías.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial despliega sus políticas a través de las correspondientes estrategias, que a su vez proporcionan esquemas de gobernanza e indicadores con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten un control y evaluación continuos de la gestión de las cuestiones relacionadas con la mitigación y adaptación al

Ámbito de la política	
	La visión de esta política es crear valor para la Compañía y para sus clientes, inversores y empleados. También promueve el beneficio mutuo en la relación con clientes, proveedores y otras organizaciones externas para proteger y mejorar el medio ambiente. Para ello, se establecen canales de comunicación abiertos con el fin de crear sinergias, compartir experiencias y buenas prácticas, aprovechando las oportunidades que nos permitan crear valor para la Compañía.
Partes interesadas afectadas	En relación con el ámbito de aplicación, esta política se aplicará a: <ul style="list-style-type: none"> Ferrovial, SE y las sociedades que integran el Grupo, con independencia de su sector de actividad, localización geográfica o actividades; miembros de los órganos de gobierno de Ferrovial SE o de otras sociedades del Grupo (incluidos los consejos de vigilancia u órganos equivalentes); empleados de cualquiera de las empresas que componen el Grupo.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	El objetivo de la Política de Medio Ambiente y calidad es desarrollar y explotar infraestructuras y ciudades sostenibles, garantizando el uso eficiente de los recursos disponibles y minimizando el impacto ambiental de las actividades de la Compañía y la cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	No existen exclusiones de aplicación.

Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Los principios y valores de la política de sostenibilidad, aprobados por el Consejo de Administración, son la base del resto de políticas existentes en el Grupo Ferrovial con implicaciones en materia de sostenibilidad, que han sido aprobadas por la Compañía y siguen vigentes. La Política de Calidad y Medio Ambiente es aprobada por el Consejo de Administración.
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política se elabora bajo las recomendaciones 2.1.5 y 2.1.6 del Código de Gobierno Corporativo neerlandés, y está alineada con el Código Ético y de Conducta Empresarial, y con las Políticas de Derechos Humanos, Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de Ferrovial, así como con los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial asegura una información continua y permanente a través de canales de comunicación eficaces, aprovechando las nuevas tecnologías, y manteniendo la cooperación y transparencia con las autoridades competentes y reguladores.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través del canal de comunicación interno.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

E1-3: ACCIONES Y RECURSOS EN RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO

La estrategia climática establece la hoja de ruta para descarbonizar la actividad empresarial mediante el uso de energías renovables en detrimento de los combustibles fósiles, al tiempo que se desarrollan nuevas líneas de negocio orientadas a lograr la descarbonización de la economía y combatir los efectos del cambio climático. Para obtener más información sobre el MDR-A, consulte ESRS 2, Requisitos Mínimos de Información.

- Revisión y controles con los sistemas de gobernanza implantados en la Compañía (gestión de riesgos, compensación, etc.).
- Seguimiento y gestión del consumo de energía para controlar el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones.
- Verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de acuerdo con la norma internacional ISAE 3410 de Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements, que garantiza la fiabilidad de los datos.
- Desarrollo y aplicación del Deep Decarbonization Path, un plan para reducir las emisiones internas mediante el uso de energías renovables, la autogeneración de electricidad, la eficiencia energética o la sustitución de maquinaria y vehículos (lo que podría traducirse en un ahorro de energía). Para más información sobre las palancas de descarbonización, consulte la sección "NEIS E1-1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO":
- Programas de gestión de la energía: Implantación de la ISO 50001 en el 73% de los contratos de Ferrovial. Los Programas de Gestión Energética incluyen auditorías del consumo total de energía de Cadagua, Ferrovial Construcción y Energía en España. Estas auditorías se centran en la flota de vehículos y en la evaluación del registro de consumo energético y la exactitud de los datos disponibles. El objetivo de estas auditorías es buscar soluciones tecnológicas innovadoras para reducir el consumo de energía y las emisiones. Algunas de las oportunidades de mejora han consistido en implantar nuevos criterios en la adquisición de vehículos más eficientes en términos de consumo y bajas emisiones de carbono e implantar prácticas de ecoconducción.
- Estudio y colaboración con las principales partes interesadas para el desarrollo de proyectos que favorezcan la transición a una economía baja en carbono.
- Adaptare: Existen numerosas medidas para garantizar la resistencia de las infraestructuras al cambio climático, definidas a lo largo de décadas de experiencia en su diseño, considerando las variaciones de las condiciones climáticas, desarrollando planes de continuidad de las actividades, planes de viabilidad invernal y transfiriendo los riesgos mediante un alto nivel de cobertura de las pólizas de seguros.

Las acciones descritas anteriormente se llevan a cabo anualmente y están alineadas con el alcance considerado en las palancas de descarbonización descritas en la sección "ESRS E1-1": PLAN DE TRANSICIÓN PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO".

E1-4: METAS RELACIONADAS CON LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA ADAPTACIÓN AL MISMO

La Estrategia Climática de Ferrovial cuenta con un ambicioso Acuerdo y la Agenda 2030. Asimismo, establece la hoja de ruta para la descarbonización de los objetivos corporativos de reducción de emisiones avalados por la Science Based Target Initiative (SBTi), alineados con la trayectoria² orientados a contribuir a las actividades de París mediante el uso de energías renovables en detrimento de los combustibles fósiles, al tiempo que se desarrollan nuevas líneas de negocio dirigidas a lograr la descarbonización de la economía y combatir los efectos del cambio climático.

Los objetivos establecidos son los siguientes:

- Reducir las emisiones de Alcance 1 y 2 en términos absolutos en un 35,3%* en 2030 (año base 2009).
- Reducir las emisiones de Alcance 1 y 2 en términos relativos (tCO₂eq/M€) en un 42,9% en 2030 (año base 2009).
- Reducir las emisiones de Alcance 3 en términos absolutos en un 20% en 2030 (año base 2012)**.

*El Deep Decarbonization Path, el plan estratégico de Ferrovial establece un objetivo de reducción de emisiones de Alcance 1 y 2 del 35,3% en términos absolutos, más ambicioso que el 32% que había aprobado la iniciativa SBTi. ** Categorías de emisiones de Alcance 3 excluidas del objetivo SBTi: bienes de capital y bienes y servicios adquiridos.*

En 2024, Ferrovial se embarcó en la obtención de nuevos objetivos validados por la SBTi alineados a 1,5 °C. Se han logrado avances significativos en la consecución de esta validación, y la confirmación final de la SBTi se espera para principios de 2025.

La Compañía quiso aumentar el nivel de ambición de los objetivos a corto plazo y fijó el objetivo de cero emisiones netas en 2050 o antes.

Los objetivos que deben validarse son:

- Reducir las emisiones de Alcance 1 y 2 en un 42% en 2030 (año base 2020) en términos absolutos.
- Reducir las emisiones de Alcance 3*** en un 25% en 2030 (año base 2020) en términos absolutos

****Incluye bienes y servicios adquiridos, transporte aguas arriba, residuos generados en las operaciones y combustible y energía.*

- Reducir las emisiones de Alcance 1, 2 y 3 en un 90% en 2050 (año base 2020) en términos absolutos.
- Los nuevos objetivos se presentaron al Consejo de Administración. El Informe sobre la Estrategia Climática 2024, que incluye estos nuevos objetivos, se someterá a votación consultiva en la Junta General Anual.

El alcance de los objetivos es el mismo que el de las emisiones de GEI notificadas en la sección "ESRSE1-6 ALCANCE BRUTO 1,2,3 Y EMISIONES TOTALES DE GEI", y se basan en las emisiones basadas en el mercado. Para más información sobre los escenarios climáticos considerados para determinar las palancas de descarbonización, véase la sección "ESRS E1IRO-1 y SBM-3".

Ferrovial tiene objetivos de reducción de Alcance 1, 2 y 3 desde 2017. En 2024, con la actualización de nuestros objetivos de reducción para todos los ámbitos siguiendo las directrices del SBTi, se establece un nuevo año base, 2020, representativo de la actividad de la Compañía en todos los ámbitos y que corresponde a una actualización de los objetivos existentes.

Aunque Ferrovial no cuenta con un proceso formalizado de colaboración directa con sus grupos de interés para determinar sus objetivos, la empresa evalúa continuamente la eficacia de sus objetivos e iniciativas de mitigación y adaptación al cambio climático mediante evaluaciones internas.

E1-5: CONSUMO Y COMBINACIÓN ENERGÉTICOS

Consumo y combinación energéticos	2023	2024
(1) Consumo de combustible de carbón y productos del carbón (MWh)	58.013,00	119.719,70
(2) Consumo de combustible de petróleo crudo y productos petrolíferos (MWh)	715.106,90	713.552,39
(3) Consumo de combustible de gas natural (MWh)	19.742,46	12.193,02
(4) Consumo de combustible procedente de otras fuentes fósiles (MWh)	0,00	0,00
(5) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos de fuentes fósiles (MWh)	55.659,39	49.219,86
(6) Consumo total de energía fósil (MWh) (calculado como la suma de las líneas 1 a 5)	848.521,76	894.684,97
Porcentaje de fuentes fósiles en el consumo total de energía (%)	86,77	86,5
(7) Consumo de fuentes nucleares (MWh)	-	2.227,30
Porcentaje de consumo de fuentes nucleares en el consumo total de energía (%)	-	-0,22
(8) Consumo de combustible procedente de fuentes renovables (biomasa, biogás, residuos de combustibles no fósiles, hidrógeno renovable, etc.) (MWh)	-	-
(9) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración adquiridos o comprados a partir de fuentes renovables (MWh)	81.423,43	89.206,87
(10) Consumo de energía renovable no combustible autogenerada (MWh)	47.915,09	48.147,79
(11) Consumo total de energía renovable (MWh) (calculado como la suma de las líneas 8 a 10)	129.338,52	137.354,65
Porcentaje de fuentes renovables en el consumo total de energía (%)	13,23	13,28
Consumo total de energía (MWh) (calculado como la suma de las líneas 6, 7 y 11)	977.860,28	1.034.266,92

Intensidad energética por ingresos	2023	2024	2024 frente a 2023
Consumo total de energía de actividades en sectores de alto impacto climático por ingresos de actividades en sectores de alto impacto climático (MWh/M€)	114,85	113,33	-1,32 %

La energía incluida como consumo eléctrico de origen renovable dispone de los correspondientes certificados de garantía de origen renovable establecidos con nuestras compañías comercializadoras de electricidad. Los consumos y porcentajes de consumo de origen nuclear se calculan en base al mix residual. Ferrovial, como Compañía que opera en el sector de las infraestructuras, tiene actividades en sus líneas de negocio que figuran en las Secciones A a H y en la Sección L de la NACE, consideradas como sectores de alto impacto climático (tal y como se definen en el Reglamento (UE) 2019/2088 y en el Anexo 1 del Reglamento Delegado correspondiente). Por lo tanto, todas las actividades de Ferrovial se han incluido en el cálculo del consumo total de energía y de la intensidad energética. Los datos relativos a los ingresos totales de Ferrovial se han obtenido tal y como figuran en la cuenta de resultados consolidada para el año 2024. En 2023 Ferrovial no dispuso del cálculo nuclear porque no era un requisito.

Producción de energía	2024
Energía renovable (MWh)	94500
Energía no renovable (MWh)	0

E1-6: EMISIONES DE GEI BRUTAS DE ALCANCE 1, 2, 3 Y EMISIONES DE GEI TOTALES.

	Retrospectiva				Hitos y años objetivo			
	Año base 2020	2023	2024	2024 frente a 2023	2025	2030**	2050	Objetivo anual % / Año base
Emisiones de GEI de Alcance 1								
Emisiones brutas de GEI de Alcance 1 (tCO ₂ eq)	475.415	323,154**	306.884	-5,03 %		303.034	47.542	3,63 %
Percentage of scope 1 GHG emissions from regulated emission trading schemes (%)	0 %	0 %	0 %	0 %		0 %	0 %	
Emisiones de GEI de Alcance 2								
Emisiones brutas de GEI de Alcance 2 basadas en la ubicación (tCO ₂ eq)	75.974	64.706	68.654	6,10 %		37.625	7.597	
Emisiones brutas de GEI de Alcance 2 basadas en el mercado (tCO ₂ eq)	47.058	27.459	28.643	4,31 %		0 %	0 %	10,00 %
Emisiones sustanciales de GEI de Alcance 3								
Total de emisiones brutas de GEI (Alcance 3) (tCO ₂ eq)	2.212.203	1.684.645	1.716.592	1,90 %		1.389.254	221.220	3,72 %
1 Bienes y servicios adquiridos	1.249.800	733.465	869.564	19 %		1.116.755	124.980	
2 Bienes de capital	309.106	224.495	153.622	-32 %			30.911	
3 Actividades relacionadas con los combustibles y la energía (no incluidas en el Alcance 1 ni en el Alcance 2)	72.338	69.750	79.984	15 %		65.399	7.234	
4 Transporte y distribución aguas arriba	315.643	257.334	265.439	3 %			31.564	
5 Residuos generados en las operaciones	214.557	352.323	303.293	-14 %		207.100	21.456	
6 Viajes de negocios	1.159	3.147	5.303	69 %			116	
7 Desplazamientos de los trabajadores	1.171	843	825	-2 %			117	
8 Activos arrendados aguas arriba	n/a	n/a	n/a			n/a	n/a	
9 Transporte y distribución aguas abajo	n/a	n/a	n/a			n/a	n/a	
10 Tratamiento de los productos vendidos	n/a	n/a	n/a			n/a	n/a	
11 Utilización de los productos vendidos	n/a	n/a	n/a			n/a	n/a	
12 Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos	15.002	6.801	6.957	2 %			1.500	
13 Activos arrendados aguas abajo	n/a	n/a	n/a			n/a	n/a	
14 Franquicias	n/a	n/a	n/a			n/a	n/a	
15 Inversiones*	33.427	36.487	31.606	-13 %			3.343	

Emisiones totales de GEI							
Emisiones totales de GEI (basadas en la ubicación) (tCO ₂ eq)	2.763.592	2.072.505	2.092.130	0,95 %		1.729.913	276.359
Emisiones totales de GEI (basadas en el mercado) (tCO ₂ eq)	2.734.676	2.035.258	2.052.119	0,83 %		1.692.288	268.762
Emisiones biogénicas							
Emisiones biogénicas brutas (tCO ₂ eq)	1.029.851	213.722	138.927	-35 %			
Emisiones fuera del ámbito de aplicación							
Emisiones brutas fuera del ámbito (tCO ₂ eq)	1.637.378	2.067.315	2.835.470	37 %			

* Los activos aeroportuarios del Reino Unido y las autopistas de peaje de Canadá y Colombia llevan a cabo una verificación externa independiente de sus emisiones. En la fecha de publicación de este informe 2024 no está disponible, por lo que se ha tomado en cuenta 2023.

** Los datos de Budimex 2023 se han actualizado debido a que se han enviado nuevos registros de consumo de combustible al sistema corporativo de información tras la publicación del "Informe Anual Integrado 2023".

*** El objetivo total de emisiones indirectas brutas (alcance 3) de GEI incluye las categorías de objetivos de reducción de emisiones de SBTi. En el año de referencia, estas categorías representan el 84% de todo el Alcance 3. El valor de los bienes y servicios adquiridos incluye también el transporte ascendente.

Las emisiones de créditos de carbono o derechos de emisión comprados, vendidos o transferidos no se han incluido en el cálculo de las emisiones indirectas de GEI al generar energía (Alcance 2). En cuanto a las emisiones de alcance 2, el 11,43% procede de Certificados de Atributo Energético (CAE), el 25,50% de electricidad autoconsumida de origen 100% renovable, el 35,62% de contratos de origen renovable con proveedores y el 27,45% de contratos de origen no renovable con proveedores. El 91% de las emisiones de GEI de Alcance 3 se han calculado utilizando datos primarios.

Ferrovial, como parte de su procedimiento de Huella de Carbono, recalculará su inventario siempre que se produzca un cambio estructural o nuevas actividades relevantes para la Compañía, un cambio en la metodología de cálculo (factores de emisión, enfoque...) o cambios en el consumo anual, con el fin de asegurar la comparabilidad de la información entre los distintos años.

Intensidad de GEI por ingresos	2023	2024	2024 frente a 2023
Emisiones totales de GEI (basadas en la ubicación) por ingreso (tCO ₂ eq)	324,59	227,1	-30 %
Emisiones totales de GEI (basadas en el mercado) por ingresos (tCO ₂ eq/M€)	321,2	223,02	-31 %

Los datos relativos a los ingresos totales de Ferrovial se han obtenido tal y como figuran en la cuenta de resultados consolidada para el año 2024.

Desde 2009, la huella de carbono (alcance 1 y 2) se ha calculado y comunicado para el 100% de las actividades bajo el enfoque de control operativo como límite organizativo. En 2024, en relación con los requisitos del NEIS, el alcance de la huella de carbono incluye todo el perímetro de consolidación financiera. Los ámbitos 1 y 2 de emisión de GEI incluidos anteriormente forman parte del grupo contable consolidado. La metodología de cálculo se basa en el Protocolo de GEI (WRI&WBCSD), manteniendo el cumplimiento de la norma ISO 14064-1: 2018.

Sin embargo, se han utilizado otras metodologías para considerar aspectos específicos del negocio, como la metodología DEFRA para el Reino Unido y las operaciones de Alcance 3, y la metodología EPER para la estimación de las emisiones difusas de los vertederos.

Las emisiones de GEI generadas por las actividades de Ferrovial se clasifican del siguiente modo:

EMISIONES DIRECTAS (ALCANCE 1)

Las procedentes de fuentes que sean propiedad de la Compañía o estén bajo su control. Proceden principalmente de:

- Combustión de combustibles en equipos fijos para producir electricidad, calor o vapor. Incineración de residuos sólidos.
- Combustión de combustibles en vehículos propiedad de la Compañía o controlados por ella.
- Emisiones difusas. Las que no están asociadas a una fuente específica, como las emisiones de biogás de los vertederos.
- Emisiones fugitivas. Refrigerantes.

EMISIONES INDIRECTAS (ALCANCE 2)

Generadas como resultado del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan.

El cálculo de las emisiones de GEI incluye la equivalencia en CO₂ de los siguientes gases: CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs, SF₆ y NF₃.

EMISIONES INDIRECTAS (ALCANCE 3)

Desde 2012, Ferrovial calcula todas las emisiones de Alcance 3 siguiendo las directrices establecidas en el Estándar de Contabilidad y Reporte de la Cadena de Valor Corporativa (Alcance 3) publicado por la Iniciativa del Protocolo de GEI, el WRI y el WBCSD. Ferrovial calcula 9 de las 15 categorías incluidas en la Cadena de Valor Corporativa (Alcance 3) el documento estándar de contabilidad y la información de la compañía. Las categorías que no se aplican son:

- **Transporte y distribución aguas abajo.** Ferrovial no vende productos transportados o almacenados.
- **Procesamiento de los productos vendidos.** Ferrovial no tiene productos que vayan a ser transformados o incluidos en otro proceso para obtener otro producto.
- **Activos arrendados aguas abajo.** Ferrovial no tiene activos que alquile a otras empresas.
- **Franquicias.** Ferrovial no actúa como franquiciador.

- **Utilización de los productos vendidos:** Ferrovial no tiene emisiones directas en la fase de uso de los productos o servicios vendidos por la Compañía*

* A partir de 2024 y siguiendo las recomendaciones de las directrices de Alcance 3 del Protocolo de GEI, Ferrovial dejará de incluir en su inventario de huella de carbono (Alcance 3) las emisiones relacionadas con Clientes debidas a las concesiones de Cintra y aeropuertos. La Compañía seguirá informando y verificando estas emisiones cuando lo considere pertinente y trabajará en la medida de lo posible para reducir sus emisiones aunque ya no estén dentro de sus objetivos de reducción. Debido al compromiso de Ferrovial con la transparencia, la Compañía ha tomado la decisión de mantener la divulgación de las emisiones relacionadas con el tráfico.

- **Activos arrendados aguas arriba:** Ferrovial no explota activos arrendados por la compañía en el año del informe y que no estén ya incluidos en los inventarios de alcance 1 o 2 de la Compañía informadora.

A continuación se indica el método de cálculo de las categorías aplicables:

BIENES Y SERVICIOS ADQUIRIDOS: Esta sección incluye las emisiones relacionadas con los materiales adquiridos por Ferrovial para su uso en productos o servicios ofrecidos por la Compañía. Incluye las emisiones de las distintas fases del ciclo de vida: extracción, pretratamiento y fabricación. Excluye la fase de uso y transporte. Esta categoría incluye los materiales más relevantes desde el punto de vista medioambiental y del volumen de compras, como el papel, la madera, el agua, el hormigón, el asfalto, el acero y el aglomerado asfáltico. La metodología consiste en aplicar un factor de conversión específico de Defra a la cantidad de estos materiales comprados. Los bienes y servicios relacionados con la producción se contabilizan en los bienes de capital, mientras que los bienes y servicios no relacionados con la producción no se consideran materiales.

BIENES DE CAPITAL: Esta categoría incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) procedentes de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la Compañía en el año. Se utilizan factores de conversión económica específicos del sector de la EPA (Agencia de Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos)

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LOS COMBUSTIBLES Y LA ENERGÍA (NO INCLUIDAS EN EL ALCANCE 1 O 2): En este apartado se considera la energía necesaria para producir los combustibles y la electricidad que consume la Compañía, así como las pérdidas de electricidad en el transporte y la distribución. Para calcular las emisiones correspondientes a los combustibles (gasolina, gasóleo, gas natural, propano, GLP...) y la electricidad adquiridos, se aplican factores de conversión, según la fuente "well-to-tank" de Defra. Para la pérdida de electricidad en el transporte, el factor de conversión aplicado es específico de cada país y procede de la Agencia Internacional de la Energía.

RESIDUOS GENERADOS EN LAS OPERACIONES: Las emisiones de esta sección están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la Compañía que se han declarado en el ejercicio. Se aplica un factor de conversión Defra a cada una de las cantidades de estos residuos. Esta sección incluye:

- Residuos de construcción y demolición.
- Residuos no peligrosos: Residuos urbanos asimilables, madera, residuos vegetales.
- Residuos peligrosos.
- La tierra excavada se lleva a vertederos.

VIAJES DE NEGOCIOS: Esto incluye las emisiones asociadas a los viajes de empresa, ya sean en tren, avión, taxi o vehículos alquilados utilizados para los desplazamientos. Para esta categoría se utilizan datos facilitados por la agencia de viajes o datos contables como el tipo de viajes, desplazamientos o gastos. A estos datos se aplican los factores de conversión del DEFRA para obtener las emisiones asociadas a cada tipo de desplazamiento. Se incluyen las emisiones del pozo al depósito (WTT, o 'well to tank') y del depósito a la rueda (TTW, o 'tank to - wheel').

DESPLAZAMIENTOS DE LOS TRABAJADORES: Esta categoría incluye las emisiones procedentes de los desplazamientos de los empleados desde sus hogares a sus lugares de trabajo. Ferrovial calcula las emisiones de los empleados de construcción, infraestructuras y del Grupo Ferrovial que trabajan en oficinas centrales.

La información requerida es:

- Número de empleados.
- Distancia del domicilio de los empleados a la oficina.
- Tipo de transporte utilizado en caso de no ir andando a las oficinas: coche, moto, metro, autobús o tren.

Para obtener información sobre el tipo de transporte utilizado y las distancias, se realizaron encuestas. Los factores de conversión DEFRA se aplican a estos datos para obtener las emisiones relacionadas con cada tipo de desplazamiento. Se incluyen las emisiones "del pozo al depósito" (WTT) y "del depósito a la rueda" (TTW).

TRATAMIENTO AL FINAL DE LA VIDA ÚTIL DE LOS PRODUCTOS VENDIDOS: Esta categoría incluye las emisiones procedentes de la eliminación de los residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de referencia. 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, corresponden a la construcción de infraestructuras. En este caso, los materiales más relevantes, desde el punto de vista medioambiental y por volumen, que se incluyen en la construcción de infraestructuras son la madera, el papel, la barrera, el asfalto y el hormigón. Por lo tanto, al final de la vida útil de las infraestructuras, los residuos que hay que gestionar les corresponden. A estos productos se les aplica un factor de conversión de Defra para obtener las emisiones procedentes de la eliminación de los residuos generados al final de la vida útil de la infraestructura.

INVERSIONES: Contabiliza las emisiones de Alcance 1 y 2 relacionadas con las inversiones en aeropuertos y autopistas sobre las que no tiene control operativo.

EMISIONES BIOGÉNICAS

Según el IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático) y la norma "Protocolo para la cuantificación de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas de actividades de gestión de residuos", el CO₂ procedente de la combustión de biogás capturado y canalizado que se quema en antorchas, en procesos de cogeneración o en calderas debe declararse 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 previamente fue captada por organismos vivos y, por tanto, pertenece a un ciclo neutro del carbono. Estas emisiones también incluyen la incineración de materia orgánica en plantas incineradoras.

E1-7: ABSORCIONES DE GEI Y PROYECTOS DE MITIGACIÓN DE GEI FINANCIADOS MEDIANTE CRÉDITOS DE CARBONO

En el último ejercicio la Compañía se ha marcado el objetivo de llegar al Cero Neto en 2050 o antes a través de la iniciativa SBT para las emisiones directas mediante la reducción de emisiones y la compensación voluntaria de las que no se puedan reducir, tal y como establece el artículo 6 del Acuerdo de París. La compensación se realiza mediante la neutralización y mitigación más allá de la cadena de valor, apoyándose en soluciones basadas en la naturaleza.

Para garantizar que las compensaciones cumplen los principios de adicionalidad, permanencia y prevención de la doble contabilidad, Ferrovial adquiere créditos de carbono de normas de calidad reconocidas, como VCS Standard y Gold Standard.

Créditos de carbono cancelados en el año de referencia	2023	2024
Total (tCO₂eq)	22.092	26.842
Porcentaje de proyectos de absorción (%)*	0,2 %	6,5 %
Porcentaje de proyectos de reducción (%)	99,8 %	93,5 %
Verra VCS (%)	99,8 %	86,5 %
Gold Standard (%)	0,0%	12,2 %
Otros**	0,2 %	1,3 %
Porcentaje de proyectos en la UE (%)	0,2 %	1,3 %
Porcentaje de créditos de carbono calificados como ajustes correspondientes (%)	-	-

*Los proyectos de eliminación proceden de sumideros biológicos.

** Proyectos de compensación realizados en España y reconocidos por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).

Ferrovial no tiene proyectos de eliminación y almacenamiento de GEI en sus propias operaciones o cadena de valor.

Los créditos de carbono cuya cancelación esperamos en el futuro son 63.973 tCO₂eq hasta 2026. Esta cancelación futura es una estimación de alto nivel y está sujeta a cambios. De este modo, Ferrovial aborda el cambio climático fuera de su cadena de valor y contribuye a la reducción de las emisiones globales de CO₂e, complementando la actual estrategia climática.

La Compañía cuenta también con el proyecto Compensa, que consiste en la reforestación de zonas quemadas o agrícolas en la Comunidad de Madrid. Este proyecto genera un doble impacto positivo, medioambiental y social, ya que consiste en la restauración de tierras degradadas mediante el empleo de la población local. Se ha desarrollado en Torremocha del Jarama, donde se han reforestado 7,7 hectáreas con un total de 4.000 árboles, que absorberán aproximadamente 2.000 tCO₂eq. El proyecto se desarrolló de conformidad con los requisitos, principios y metodologías establecidos por el MITECO para el registro de proyectos de eliminación de emisiones.

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



E1-8: SISTEMA DE FIJACIÓN DEL PRECIO INTERNO DEL CARBONO

Precio del carbono en la sombra

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 fin de considerar este impacto en las nuevas inversiones. La herramienta tiene en cuenta las emisiones directas e indirectas del proyecto en su conjunto, aplicando precios variables por tonelada de carbono para distintos horizontes temporales, geografías y tipos Infraestructura. El proceso de cálculo es necesario a la hora de evaluar nuevas inversiones e implica:

1. Determinar los precios actuales o efectivos del carbono en distintos países y sectores, teniendo en cuenta tanto los mecanismos explícitos (como los impuestos sobre el carbono y los regímenes de comercio de derechos de emisión) como los implícitos (como los impuestos sobre los combustibles).
2. Definición de un precio óptimo del carbono basado en los estudios de la Agencia Internacional de la Energía (AIE) y la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA).

A partir de esta información, se calcula el precio sombra del carbono, lo que da lugar a precios diferentes para cada país, sector y periodo de tiempo, que luego se combinan para obtener un precio sombra medio del carbono para cada tipo de proyecto. Para 2024, el precio medio del carbono es de 27 euros*.

Ferrovial dispone de una herramienta en la que la dirección responsable de cada proyecto introducirá en la herramienta información que incluya unidad de negocio, tipo de infraestructura, país, fecha de inicio, fecha de finalización y emisiones de alcance 1 y 2. Tras un estudio caso por caso, las emisiones asociadas a las emisiones de Alcance 3 se introducen cuando procede.

Esta herramienta contiene algoritmos y una base de datos que calcularán el "Precio Sombra del Carbono" del proyecto a partir de la información descrita anteriormente, por año y a lo largo de todo el periodo de concesión.

Más concretamente, permite calcular:

- i. la huella de carbono neta del proyecto (entendida como el aumento o disminución de las emisiones atribuibles al proyecto en comparación con la situación preexistente o la situación que se produciría si no se ejecutara el proyecto)
- ii. la distribución anual neta de la huella a lo largo del periodo de tiempo considerado en el proyecto de inversión, y
- iii. los precios del carbono aplicables, que dependerán del tipo de proyecto, de las actividades implicadas y del país o región geográfica donde se implemente.

**Dado que las inversiones analizadas con la fijación de precios del carbono en la sombra se realizan para inversiones futuras, no se han identificado emisiones de cobertura para este periodo de notificación. Este precio se utiliza como información adicional a la hora de tomar decisiones sobre nuevas inversiones y no se incluye en los estados financieros.*

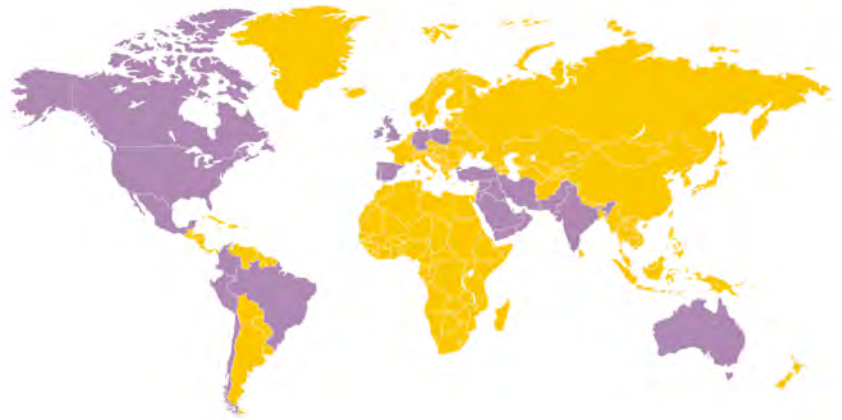
HORIZONTES TEMPORALES

2030 - 2040 - 2050

TIPO DE PROYECTO

- Aeropuertos
- Autopistas
- Gestión de residuos
- Gestión del agua
- Activos energéticos (gas natural)

TERRITORIOS*



**Geografías incluidas en la metodología: Australia, Brasil, Canadá, Chile, Alemania, Irlanda, México, Oriente Próximo, Perú, Polonia, Portugal, España, Reino Unido, EE.UU., India, Colombia*

PRECIO MEDIO DE LAS EMISIONES DE FERROVIAL:

2030	2040	2050
60€	114€	173€

NEIS E3 RECURSOS HÍDRICOS Y MARINOS

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades y métricas y metas de la NEIS E3.

IRO-1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA IDENTIFICAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON LOS RECURSOS HÍDRICOS Y MARINOS

Ferrovial emplea un proceso sistemático para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades asociados a los recursos hídricos y al medio marino, especialmente a través de las actividades de su filial Cadagua dedicada al diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de aguas. Este enfoque se centra en aumentar la disponibilidad de agua, mejorar su calidad y promover un consumo eficiente, al tiempo que se abordan los retos que plantean el cambio climático y el estrés hídrico.

Ferrovial evalúa sus operaciones para identificar cómo se cruzan sus actividades con los recursos hídricos, especialmente en zonas de estrés hídrico donde las aguas superficiales y los recursos marinos están en peligro. La Compañía, a través de Cadagua, se centra en el diseño, la construcción, la explotación y el mantenimiento de instalaciones de tratamiento de aguas para garantizar la disponibilidad de agua tanto para el consumo humano como para el entorno natural. Esto incluye mitigar los riesgos relacionados con el agua mejorando su calidad y fomentando su uso eficiente, especialmente en zonas que sufren un importante estrés hídrico.

Las metodologías empleadas en estas evaluaciones incluyen el uso de herramientas de seguimiento basadas en datos y análisis de escenarios que evalúan la sostenibilidad a largo plazo de los recursos hídricos y las posibles repercusiones del consumo operativo y los vertidos. Estas herramientas ayudan a Ferrovial a equilibrar sus necesidades operativas con las consideraciones medioambientales en las zonas más vulnerables al estrés hídrico.

Al centrarse en la disponibilidad, el consumo eficiente y la mejora de la calidad del agua, los esfuerzos de Ferrovial a través de Cadagua representan una contribución fundamental para resolver los impactos del cambio climático sobre los recursos hídricos. Además, la Compañía también aborda los riesgos asociados a fenómenos meteorológicos severos, que podrían afectar a las infraestructuras con mantenimiento y reparaciones extraordinarias. Estas acciones demuestran la resistencia y adaptabilidad de Ferrovial a los retos climáticos, garantizando una gestión sostenible del agua al tiempo que se mitigan los riesgos operativos.

Este enfoque holístico subraya el compromiso de Ferrovial de integrar la gestión de los recursos hídricos en su estrategia más amplia de sostenibilidad, alineando sus operaciones con las prioridades globales y locales para crear valor a largo plazo.

E3-1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LOS RECURSOS HÍDRICOS Y MARINOS.

Política	Política del agua
Descripción	Ferrovial, a través de su política del agua, reconoce el agua como un recurso natural limitado e insustituible y el acceso al agua como un derecho humano fundamental. Directamente relacionado con el cambio global y un elemento necesario y fundamental dentro de la economía circular. Una vez identificado su valor para los procesos de la Compañía y el medio ambiente, centra su estrategia de gestión del agua en la disponibilidad del recurso, su calidad y el equilibrio de los ecosistemas en los que se
Objetivo	El objetivo de esta política consiste en definir y establecer los principios y criterios que rigen las actuaciones en materia de uso y gestión del agua.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Impacto positivo: Mayor disponibilidad, consumo eficiente y mejora de la calidad del agua. • Impacto negativo: Extracción, consumo y vertido de agua en zonas de estrés hídrico (aguas superficiales y recursos marinos). • Oportunidad: Ferrovial contribuye a solucionar los efectos del cambio climático sobre los recursos hídricos, centrandó su negocio en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de agua, favoreciendo la disponibilidad del recurso en el medio natural y para el consumo
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial despliega sus políticas a través de las correspondientes estrategias, que a su vez proporcionan esquemas de gobernanza e indicadores con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten controlar y evaluar de forma continua la gestión eficiente del ciclo integral del agua y su uso responsable en las operaciones directas de la Compañía, optimizando el balance que resulta en la huella hídrica del Grupo.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	<p>Ferrovial promueve los principios de la política del agua entre todos sus grupos de interés.</p> <p>En cuanto al ámbito de aplicación, esta política se aplicará a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ferrovial, SE y las sociedades que integran el Grupo, con independencia de su sector de actividad, localización geográfica o actividades; • miembros de los órganos de gobierno de Ferrovial, S.E. de otras sociedades del Grupo (incluidos los consejos de vigilancia u órganos equivalentes); • empleados de cualquiera de las empresas que componen el Grupo.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Dado que afecta a todas las partes interesadas, el ámbito de aplicación de esta política abarca toda la cadena
Exclusiones a la aplicación	No hay exclusiones de aplicación.

Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	El Consejo de Administración aprueba la Política de Sostenibilidad, que se aplica a través de otras políticas más específicas, como la Política de Calidad y Medio Ambiente y la Política del Agua.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política del agua de Ferrovial se ajusta a las normas internacionales mediante la adhesión a los principios descritos en The Water Footprint Assessment Manual, la Global Water Tool (GWT) y la Global Reporting Initiative (GRI-G4). Estos marcos guían la metodología de la Compañía para calcular e informar sobre su huella hídrica, garantizando un análisis exhaustivo de los riesgos y oportunidades relacionados con el agua en
Atención a las partes interesadas	La Política del Agua de Ferrovial incorpora los intereses de las principales partes interesadas abordando los requisitos normativos, la sostenibilidad de los recursos hídricos y la eficiencia operativa. Ferrovial también tiene en cuenta las necesidades de las comunidades locales aplicando medidas para reducir el consumo de agua, mejorar la eficiencia y minimizar su impacto en los recursos hídricos compartidos. Además, la política promueve la transparencia mediante el seguimiento y la notificación del uso del agua a través de marcos
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través del canal de comunicación interno.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

La política de aguas de Ferrovial reconoce el agua como un recurso natural limitado e insustituible y su acceso como un derecho humano fundamental. La estrategia de gestión del agua tiene en cuenta su disponibilidad, su calidad y el equilibrio de los ecosistemas sobre los que incide. La Política del Agua de Ferrovial engloba principios diseñados para mitigar los impactos negativos y promover los impactos positivos identificados en el análisis de doble materialidad.

En su papel de consumidor de agua y proveedor de servicios asociados a los recursos hídricos, la Compañía gestiona el recurso de forma responsable y eficiente, teniendo en cuenta todo el ciclo del agua. Para ello, se han establecido indicadores, objetivos, procedimientos de seguimiento y estrategias que permiten un control y evaluación continuos de esta gestión en las operaciones directas de la Compañía, optimizando el balance que resulta en la huella hídrica del Grupo. La metodología de cálculo de la huella hídrica, propia de la Compañía, considera el factor de estrés hídrico de cada región en la que opera, dando mayor impacto a las captaciones de las zonas con mayor estrés hídrico, con especial énfasis en la gestión que se realiza en las mismas. Además, tal y como se recoge en la política de aguas de Ferrovial, apoyamos el desarrollo y uso de nuevas tecnologías que permitan un uso más eficiente de los recursos hídricos (más información en el apartado E3-2).

La política de Calidad y Medio Ambiente incluye el cumplimiento de la normativa medioambiental, centrándose en minimizar nuestro impacto y evitar la contaminación. Para ello, aplicamos las mejores prácticas para prevenir la contaminación del entorno en el que se desarrollan nuestras actividades y establecemos planes de contingencia cuando es necesario.

En un contexto de creciente demanda de agua potable y deterioro de la calidad debido a la contaminación, gracias a su filial Cadagua, la Compañía desempeña un papel clave en la gestión del agua, contribuyendo a resolver los principales retos de abastecimiento, calidad, saneamiento y contaminación, especialmente en zonas con escasez de agua.

Además, en línea con la estrategia global de promoción de infraestructuras sostenibles, apoyamos el desarrollo de infraestructuras que faciliten el acceso a derechos básicos como el agua a comunidades vulnerables a través de la iniciativa de infraestructuras sociales, que proporciona acceso a agua potable y saneamiento a poblaciones de países en desarrollo.

La Política de Aguas, como bien recoge el cuadro, aborda las siguientes cuestiones:

- Cumplimiento de la legislación y reglamentación vigente en materia de aguas, así como las especificaciones de las normas internacionales de referencia y las establecidas internamente por la organización, orientando su gestión a la consecución de los más altos estándares de calidad.
- Apoyo al desarrollo de marcos normativos orientados a un uso eficiente y sostenible del agua.
- Gestión responsable y eficiente del recurso, teniendo en cuenta su ciclo integral, favoreciendo el desarrollo social y la conservación del ecosistema. Esto incluye el compromiso de reducir el consumo de agua en todas las zonas en las que opera Ferrovial, incluidas las zonas con riesgo hídrico.
- Búsqueda de soluciones a la creciente demanda de agua potable y al deterioro de la calidad debido a la contaminación.

Con el fin de minimizar aquellos IRO negativos identificados en el Análisis de Doble Materialidad, la Política de Aguas ya contiene algunos principios para llevar a cabo dicha mitigación:

- Gestión responsable y eficiente del recurso, teniendo en cuenta su ciclo integral, favoreciendo el desarrollo social y la conservación del ecosistema.
- Integración del uso y la gestión del agua en la estrategia de gestión de riesgos de la Compañía.
- Establecimiento de indicadores, objetivos, procedimientos de seguimiento y estrategias que permitan controlar y evaluar de forma continua la gestión eficiente del ciclo integral del agua y su uso responsable en las operaciones directas de la Compañía, optimizando el balance que resulta en la huella hídrica del Grupo.

Además, la metodología establecida para el cálculo de la huella hídrica permite una gestión eficiente de los recursos hídricos en cada región geográfica, teniendo en cuenta el nivel de estrés hídrico específico de cada país. A nivel local, se evalúan tanto las fuentes de captación de agua como los destinos de vertido para minimizar el impacto ambiental. Además, los proyectos aplican medidas locales destinadas a reducir el consumo de agua a lo largo del ciclo de vida de la infraestructura, fomentando su reutilización. Esto incluye la adopción de estrategias para prevenir la contaminación del agua durante las fases de construcción o uso de edificios e infraestructuras. Un ejemplo de estas acciones es la instalación y el aseguramiento de

los dispositivos y mecanismos necesarios para garantizar la calidad de las aguas que puedan verse afectadas por las actividades, como las balsas de retención de contaminantes y las barreras de sedimentos.

E3-2: ACTUACIONES Y RECURSOS RELACIONADOS CON LAS POLÍTICAS DE RECURSOS HÍDRICOS Y MARINOS.

Ferrovial está comprometida con las prácticas sostenibles y la gestión responsable de los recursos hídricos. La metodología establecida para el cálculo de la huella hídrica permite una gestión eficiente de los recursos hídricos en cada región geográfica, teniendo en cuenta el nivel de estrés hídrico propio de cada país. A nivel local, se evalúan tanto las fuentes de captación de agua como los destinos de vertido para minimizar el impacto ambiental. Además, los proyectos aplican medidas para reducir el consumo de agua y fomentar su reutilización. Esto incluye también la adopción de medidas para prevenir la contaminación del agua.

La Compañía ha puesto en marcha acciones para hacer frente a los retos medioambientales relacionados con los recursos hídricos, algunas de ellas en zonas de alto estrés hídrico. Estas principales acciones se llevan a cabo de forma continuada en función del tipo de proyecto, y a continuación se detallan algunas de las principales buenas prácticas:

Actividades de construcción:

- Utilización de agua reutilizada para la fabricación de hormigón en obras de construcción tras su depuración en una planta de tratamiento de aguas.
- Reutilización del agua para el lavado de la maquinaria y otros usos en la obra (riego de carreteras, terraplenes, etc.).
- Reducción del volumen de agua consumida en el riego para reducir el polvo de las obras debido al uso de bischofita.
- Mecanismos necesarios para garantizar la calidad del agua que pueda verse afectada por las actividades, como cuencas de retención de contaminantes y barreras de sedimentos.

Cintra:

- Instalación de depósitos de recogida de agua de lluvia para reutilizarla en otros procesos.

Cadagua:

- Agua reutilizada para pretratamiento en plantas de tratamiento de aguas.
- Agua reutilizada para tareas de mantenimiento en las instalaciones como limpieza y riego .
- En relación con la mejora y optimización de los procesos de tratamiento del agua, Cadagua, junto con su socio, ha iniciado la ejecución de las obras de ampliación y rehabilitación de la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP) del Ter, la mayor planta potabilizadora de Cataluña (España), con una capacidad de tratamiento de 8 metros cúbicos por segundo (8 m³/s) y cuatro depósitos capaces hasta 557.664 m³. La concesión tiene un presupuesto de 102 millones de euros y un periodo de ejecución de 48 meses. Las mejoras incluyen la modernización de los filtros de arena existentes y la construcción de nuevos filtros de carbón activado granular e instalaciones de desinfección del agua.
- Asimismo, se realizarán diversas infraestructuras, como un depósito para el agua filtrada, una estación de bombeo intermedia, un edificio de ozonización y una estructura para albergar los filtros de carbón activado. Todo ello sin alterar el funcionamiento normal de la planta. La modernización de la ETAP del Ter contribuirá a garantizar el suministro de agua, en cantidad y calidad, a la región metropolitana de Barcelona y el estricto cumplimiento de la normativa vigente.

En este contrato, Cadagua está implementando un proyecto de innovación relacionado con la incorporación de Carbón Activado y Ozonización son garantía de calidad y están enfocados a mejorar las cualidades sensoriales del agua y eliminar trazas de contaminantes emergentes como fármacos presentes en aguas superficiales con influencia antropogénica.

Para garantizar la selección del Carbón Activo más eficaz para este proyecto, se llevarán a cabo pruebas comparativas en el laboratorio y en la planta piloto. Se realizarán pruebas isotérmicas de absorción, pruebas en columnas de filtración rápida para determinar el punto de ruptura, así como pruebas en una planta piloto para determinar el comportamiento de los distintos carbonos en condiciones reales de funcionamiento.

Estas acciones forman parte del compromiso más amplio de Ferrovial con la sostenibilidad y la preservación del entorno natural, alineándose con su estrategia de sostenibilidad y gestión de los recursos hídricos.

Actualmente trabajan 235 personas en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que supone un gasto aproximado de 17,98 millones de euros.

En la política de aguas se menciona la mejora de la eficiencia en el uso de los recursos hídricos:

- Apoyo al desarrollo de marcos normativos orientados a un uso eficiente y sostenible del agua.
- Gestión responsable y eficiente del recurso, teniendo en cuenta todo su ciclo integral, favoreciendo el desarrollo social y la conservación del ecosistema.
- Establecimiento de indicadores, objetivos, procedimientos de seguimiento y estrategias que permitan controlar y evaluar de forma continua la gestión eficiente del ciclo integral del agua y su uso responsable en las operaciones directas de la Compañía, optimizando el balance resultante de la huella hídrica del Grupo.
- Apoyo al desarrollo y uso de nuevas tecnologías que permitan un uso más eficiente de los recursos hídricos.

La estrategia de gestión del agua tiene en cuenta el recurso hídrico en términos de disponibilidad (estrés hídrico), calidad y equilibrio de los ecosistemas sobre los que incide, por lo que las políticas y acciones descritas anteriormente se aplican con la máxima exigencia en todos los entornos naturales en los que trabajamos.

La metodología de cálculo que se describe a continuación es propia de Ferrovial y ha sido desarrollada en base a los principios de "The Water Footprint Assessment Manual" (WFM) y la "Global Water Tool" (GWT), dos referencias internacionalmente reconocidas para el cálculo de la huella hídrica.

Además, en aquellas regiones y actividades en las que se requieren permisos para el consumo de aguas superficiales o subterráneas, éstos se obtienen teniendo en cuenta la explotación racional conjunta de los recursos y, por tanto, su concesión tiene en cuenta las previsiones de los planes hidrológicos.

Ferrovia también estableció un marco para supervisar el impacto de la cadena de valor de Ferrovia en los ODS. Se trata de un modelo integrado que considera el valor conjunto de los impactos positivos y negativos en cada uno de los Objetivos, con una valoración cuantificada que permite monitorizar la contribución del Grupo Ferrovia al conjunto de la Agenda 2030, vinculada a los objetivos de la estrategia de sostenibilidad de Ferrovia. Este modelo está certificado por un organismo externo independiente.

La Política del Agua, aprobada por el Comité Directivo de Calidad y Medio Ambiente (Q&E Steering Committee), reconoce el agua como un recurso natural limitado e insustituible, y el acceso a este recurso como un derecho humano fundamental. La estrategia de gestión del agua tiene en cuenta su disponibilidad, calidad y el equilibrio de los ecosistemas afectados.

En su papel de consumidora de agua y proveedora de servicios relacionados con este recurso, la Compañía adopta una gestión responsable y eficiente, que abarca todo el ciclo del agua, desde las aguas subterráneas y superficiales hasta las aguas residuales, promoviendo tanto el desarrollo social como la preservación de los ecosistemas.

A través de su filial Cadagua, la Compañía desempeña un papel clave en la gestión de los recursos hídricos, contribuyendo a resolver los principales retos relacionados con el abastecimiento, la calidad, el saneamiento y la contaminación, especialmente en zonas con escasez de agua. En este sentido, la Compañía trabaja en la aplicación de tratamientos avanzados para eliminar los contaminantes de preocupación emergente, así como las bacterias resistentes a los antibióticos.

A través del Water Treatment Index (WTI), Ferrovia mide el impacto positivo de los procesos de tratamiento de aguas llevados a cabo en las depuradoras de Cadagua.

E3-3: METAS RELACIONADAS CON LOS RECURSOS HÍDRICOS Y MARINOS.

Para medir el impacto de sus actividades en los recursos hídricos, la Compañía ha desarrollado una metodología propia basada en los principios de The Water Footprint Assessment Manual (WFM) y la Global Water Tool (GWT), dos referencias internacionalmente reconocidas para el cálculo de la huella hídrica, y tiene en cuenta la fuente de captación del agua, asignando distintos pesos en función de su origen, el estrés hídrico del país y el destino de los vertidos y su calidad según el tratamiento que hayan recibido.

Con la metodología establecida para el cálculo de la huella hídrica, es posible realizar una gestión del agua para cada geografía, ya que se considera el estrés hídrico de cada país. A nivel local, se evalúan la fuente de captación de agua y el destino del vertido para minimizar el impacto en el medio ambiente.

La metodología se compone de tres índices:

- **Business Water Index (BWI, índice de agua en las empresas):** mide el impacto negativo que producen las actividades como consecuencia del consumo de agua y los vertidos generados. Los KPI que componen este índice son: el consumo de agua por fuente de captación, el factor de impacto sobre el recurso hídrico, el volumen de vertidos, el factor de impacto sobre la calidad del vertido y el estrés hídrico por países.
- **Water Treatment Index (WTI, índice de tratamiento de aguas):** mide el impacto positivo de los procesos de tratamiento de aguas llevados a cabo en las depuradoras del negocio de Cadagua. Los KPI que componen este índice son: el volumen de agua a tratar en las plantas, el factor de impacto sobre el recurso hídrico, el volumen de agua tratada a la salida de las plantas de tratamiento, la calidad del agua de salida y el estrés hídrico por país.
- **Water Access Index (WAI, índice de acceso al agua):** determina el impacto positivo de los proyectos de acción social destinados a mejorar el acceso al agua y el saneamiento en comunidades vulnerables. Los KPI que componen este índice son: el volumen de agua captada, el factor de impacto sobre el recurso hídrico, el volumen de agua suministrada, la calidad del agua suministrada y el factor de acceso al agua por país.

La Compañía ha establecido los siguientes objetivos en relación con su huella hídrica:

- Reducir el BWI en un 20% en 2030 (año base 2017). En 2024, se ha logrado una reducción del 26,7% respecto a 2017 (+11,5% respecto a 2023).
- Compensación anual 70 veces el BWI (WTI + WAI > 70 BWI). En 2024, 111 veces se ha compensado el BWI (143 en 2023).

El objetivo establecido de reducir el BWI en un 20% respecto a 2017 lleva implícita la reducción del consumo de agua en los negocios de Ferrovia, así como de los vertidos, teniendo en cuenta el estrés hídrico de las regiones en las que opera.

El objetivo de compensar anualmente 70 veces el BWI anual (WTI + WAI > 70 BWI), tiene en cuenta la mejora de la calidad del agua, ya que el índice de agua en las empresas (BWI) se ve compensado por el impacto positivo del índice de tratamiento del agua (WTI) y el índice de acceso al agua (WAI).

Los objetivos fijados por Ferrovia se han establecido de forma voluntaria.

E3-4: CONSUMO DE AGUA.

EXTRACCIÓN DE AGUA*

	2021		2022		2023		2024	
	Extracción total de agua	Extracción de agua en zonas con estrés hídrico	Extracción total de agua	Extracción de agua en zonas con estrés hídrico	Extracción total de agua	Extracción de agua en zonas con estrés hídrico	Extracción total de agua	Extracción de agua en zonas con estrés hídrico
Red de abastecimiento (m ³)	1.326.316	746.180	931.346	652.561	1.115.436	911.877	1.359.057	1.114.414
Agua dulce superficial (m ³)	293.066	293.066	343.306	343.306	328.462	328.462	204.525	204.525
Agua subterránea (m ³)	376.210	376.210	416.858	416.858	386.538	384.646	471.556	402.704
Agua de lluvia (m ³)	0	0	6.580	6.580	181	181	0	0

Agua procedente de aguas residuales (m ³)	0	0	0	0	0	0	21	0
Agua pretratada en Cadagua (m ³)	4.775.762	4.775.762	4.699.448	4.699.448	4.321.764	4.321.764	4.536.824	4.536.141
Agua reciclada – reutilizada (m ³)	6.179	6.179	21.899	21.899	43.765	43.765	65.960	65.960
TOTAL (m ³)	6.777.533	6.197.397	6.419.438	6.140.653	6.196.146	5.990.695	6.637.943	6.323.744

	2021	2022	2023	2024
Intensidad de la RETIRADA DE AGUA (m ³ /€M)	573,1	664,78	727,28	727,29

VERTIDO DE AGUA*

	2021		2022		2023		2024	
	Vertido total de agua	Vertido de agua en zonas con estrés hídrico	Vertido total de agua	Vertido de agua en zonas con estrés hídrico	Vertido total de agua	Vertido de agua en zonas con estrés hídrico	Vertido total de agua	Vertido de agua en zonas con estrés hídrico
TOTAL (m ³)	211,775	163,958	217,82	174,777	178,108	156,479	169.459	156.217

CONSUMO DE AGUA*

	2021	2022	2023	2024
Consumo total de agua (m ³)	6.565.758	6.201.618	6.018.038	6.468.483
Consumo relativo total de agua (m ³ /€M)	555,19	642,22	706,37	708,72
Vertido de agua en zonas con estrés hídrico (m ³)	6.033.439	5.965.876	5.834.217	6.167.527

*Según la metodología de la huella hídrica, las zonas con estrés hídrico se refieren a los países en los que operamos: Australia, Chile, Colombia, España, Francia, Polonia, Portugal y Turquía.

Para medir el impacto de las actividades sobre los recursos hídricos, la Compañía ha desarrollado su propia metodología (como se explica en las secciones anteriores). Esta metodología tiene en cuenta la fuente de captación del agua, asignando distintos pesos en función de su origen, el estrés hídrico del país y el destino de los vertidos y su calidad según el tratamiento que hayan recibido. Se compone de tres índices:

- Business Water Index (BWI, índice de agua en las empresas): mide el impacto negativo que producen las actividades como consecuencia del consumo de agua y los vertidos generados.
- Water Treatment Index (WTI, índice de tratamiento de aguas): mide el impacto positivo de los procesos de tratamiento de aguas llevados a cabo en las plantas de Cadagua.
- Water Access Index (WAI, índice de acceso al agua): determina el impacto positivo de los proyectos de acción social destinados a mejorar el acceso al agua y el saneamiento en comunidades vulnerables.

Los datos sobre el agua según las distintas fuentes se obtienen directamente de los contratos de cada una de las líneas de negocio, utilizando las distintas herramientas de información existentes (dada la variabilidad de la tipología de actividades existentes). Los datos se consolidan a nivel corporativo con la herramienta de huella hídrica utilizada para elaborar este informe.

A efectos de información, el control operativo se considera un límite organizativo. Según este enfoque, una Compañía contabiliza los datos de aquellas fuentes sobre las que tiene plena autoridad para introducir y aplicar sus políticas operativas, independientemente de su participación en la compañía.

NEIS E4 BIODIVERSIDAD Y ECOSISTEMAS

SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO

Para identificar los impactos materiales, dependencias, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio, Ferrovial ha seguido la Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) y su enfoque LEAP (Localizar, Evaluar, Analizar y Preparar).

De acuerdo con la metodología LEAP, la compañía ha identificado sus líneas de negocio que afectan negativamente a zonas sensibles para la biodiversidad (carreteras, plantas de tratamiento de residuos y vertederos, plantas de tratamiento y desalinización de agua, parques solares fotovoltaicos, parques eólicos y líneas de transmisión) y los lugares prioritarios para toda la Compañía.

Lugares prioritarios

Las ubicaciones prioritarias son definidas por diferentes y reconocidas normas (TNFD, GRI) como aquellas que están situadas en lugares sensibles o cerca de ellos (dependiendo del tipo de infraestructura, entre 60 metros y 1 kilómetro). Los lugares sensibles son:

- Zonas de importancia para la biodiversidad
- Integridad del ecosistema
- Zonas de estrés hídrico
- Zonas importantes para la prestación de servicios ecosistémicos (comunidades indígenas y sistemas del Patrimonio Agrícola Mundial de la FAO).

Las ubicaciones prioritarias son aquellas infraestructuras en las que Ferrovial es el concesionario y propietario a largo plazo. Se han localizado geográficamente para identificar posteriormente su relación con las zonas sensibles. En consecuencia, Ferrovial tiene las siguientes zonas prioritarias:

Ubicación	País	Ubicación	País
Isle of Wight	Reino Unido	Bio Bio - Araucanía	Chile
Milton Keynes	Reino Unido	Coquimbo	Chile
Calatayud - Alfajarín	España	Gerena	España
San Cugat del Vallés-Manresa	España	Utebo (Zaragoza)	España
Beltway-Gainesville	Estados Unidos	Ceuta	España
Dallas	Estados Unidos	Drachowo	Polonia
Dalaman	Turquía	Kamieńsk	Polonia

Además de las zonas prioritarias, Ferrovial interactúa con la naturaleza en otros lugares considerados sensibles en infraestructuras en las que no tiene la propiedad, o el proyecto es de menor duración:

Otros lugares en los que se interactúa con la naturaleza			
Ubicación	País	Ubicación	País
Stupsk - Bożepole Wielkie	Polonia	Prawiedniki	Polonia
Laguna del Vístula - Golfo de Gdansk	Polonia	Hački - Bielsk Podlaski	Polonia
Rembelszczyzna-Mory	Polonia	Tychy - Vístula	Polonia
Río Vístula	Polonia	Kosz	Polonia
Varsovia	Polonia	Wiślany Mokotów	Polonia
Drezdenko	Polonia	Nowe Marzy	Polonia
Bahía de Puck	Polonia	Łazowa	Polonia
Kowale Oleckie - Olecko	Polonia	Džbánov - Litomyšl	República Checa
Zabierzów	Polonia	Krounka, Kutřín	República Checa
Río Beaver	Polonia	Ceuta	España
Mazuchówka-Olecko	Polonia	Formentera	España
Río Warta	Polonia	La Foia de Castalla	España
Grudziądz	Polonia	Núria	España
Bory Dolnośląskie	Polonia	Playa D'Enbossa	España
Valle de Radunia	Polonia	Rubí	España
Río Nysa Klodzka	Polonia	Sant Llorenç de Morunys	España
Pszczyna - Zory	Polonia	Madrid	España
Białystok - Suwałki-Trakiszki	Polonia	Terrassa	España
Biała Łądecka	Polonia	Águilas	España
Parque paisajístico de Śnieżnik	Polonia	Sagunto	España
Plonsk - Czosnow	Polonia	Torrevieja	España

Leipzig	Polonia	Albacete	España
Suchowola	Polonia	Valencia	España
Sztabin	Polonia	Río Tiétar-Malpartida	España
Ciepielów	Polonia	Airas	España
Krynica Morska	Polonia	San Cebrián	España
Puerto de Gdynia	Polonia	Sardas	España
Rusocin-Czerniewice	Polonia	Atalaya	España
Gorajec -Szczepieszyn	Polonia	Quintanilla	España
Zamosc - Łabunie	Polonia	Peñaflor	España
Gąski - Etk	Polonia	Zorita	España
Garbatka - Wilczowola	Polonia	Arbillera	España
Lędzin - Trzebiatów	Polonia	Sidney	Australia
Trzebiatów - Kolobrzeg	Polonia	Coffs Harbour	Australia
Szumleś Szlachecki	Polonia	La Cebada	Chile
Bosques de Powisle	Polonia	Nueva Pan de Azúcar-Punta Sierra-Centella	Chile
Przywidz	Polonia	Heathrow	Reino Unido
Czudec - Zaborów	Polonia	Túnel de Silvertown	Reino Unido
Bydgoszcz	Polonia		

Impactos y dependencias

Los principales impactos sobre la biodiversidad y los ecosistemas que podrían generar las actividades de Ferrovial son:

- Emisiones de GEI
- Uso de los ecosistemas terrestres u ocupación del suelo, lo que puede dar lugar a:
 - Degradación del suelo
 - Impacto en el estado del ecosistema
 - Fragmentación del hábitat
- Generación de grandes volúmenes de residuos

Estas actividades también dependen de los servicios ecosistémicos, que apoyan sus proyectos y su resistencia operativa, principalmente en:

- Recursos naturales clave, como el agua
- Y servicios ecosistémicos relacionados con la regulación del clima y la estructura del suelo (erosión)

Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación definido en el apartado anterior y los impactos y dependencias significativos, las zonas sensibles en términos de biodiversidad afectadas son las siguientes:

Ámbitos prioritarios			
Nombre de la zona protegida	País	Nombre de la zona protegida	País
Zona de excepcional belleza natural de la Isla de Wight	Reino Unido	Zona marítimo-terrestre del Monte Hacho	España
Bosque de Parkhurst	Reino Unido	Rocky Run Stream Valley	Estados Unidos
Hoces del Jalón y Desfiladeros del Río Jalón	España	Cub Run Stream Valley	EE.UU.
Muelas del Jiloca: El Campo y La Torreta	España	Humedal de Dalaman	Turquía
Sierra de Vicort	España	Riego de la llanura de Dalaman	Turquía
Montes de Alfajarín - Saso de Osera	España	Zona Especial de Protección Medioambiental de Fethiye-Cöcek	Turquía
Sant Llorenç del Munt i l'Obac	España	Área de Palma Chilena de Monte Aranda	Chile
Montserrat-Roques Blanques-Río Llobregat	España	Cerro Talinay	Chile
Corredor Verde del Río Guadiamar	España	Desembocadura Río Choapa	Chile
Sotos y Mejanas del Ebro	España	Desembocadura Río Limarí	Chile
El Castellar	España	Desembocadura Río Quilimarí	Chile
Calamocarro-Benzú	España		

En la actualidad, Ferrovial opera en 8 países en los que interactúa con la naturaleza (para más información, consultar el apartado anterior, "Lugares prioritarios", de este Requisito de Divulgación), bien por tratarse de lugares prioritarios (como se indica en la tabla anterior), bien por interactuar con

otros espacios naturales, aunque no se encuentren en sus proximidades. Estas zonas no cercanas que pueden verse potencialmente afectadas constituyen alrededor de 154 áreas.

Las actividades de la Compañía también podrían afectar a especies amenazadas. Para más información, consulte la sección "Requisitos de Divulgación E4 -5: Parámetros de impacto relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas"

Ferrovial, consciente de su responsabilidad con el entorno natural, está comprometida con la protección y conservación de la naturaleza. Para ello, la Compañía cuenta con diferentes medidas y políticas (que pueden consultarse en las secciones "Requisito de Divulgación E4 -1: Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio", "Requisito de Divulgación E4-2: Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas" y el "Requisito de Divulgación E4-3: Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas").

Cabe mencionar que, en 2024, se aprobó un procedimiento denominado «Go - No Go» para definir una serie de criterios medioambientales (basados en la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, conocida (UICN), Lista Verde de Áreas Protegidas y Conservadas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), Lista del Patrimonio Mundial) que deben tenerse en cuenta a la hora de tomar decisiones sobre la ejecución o no de un nuevo proyecto. De este modo, evaluamos la validez de la ubicación del proyecto en el contexto de determinadas zonas protegidas:

- Zonas del Patrimonio Mundial de la UNESCO: Los proyectos situados en el interior, a través o junto a un Sitio del Patrimonio Mundial, categoría IX y/o X, requieren una diligencia debida y un análisis adicionales.
- Áreas protegidas de la UICN: Si un proyecto se sitúa dentro de una de las siguientes áreas protegidas de la UICN, la atraviesa o es adyacente a ella, se requerirán más diligencia debida y análisis:
 - Reserva natural estricta (Ia)
 - Área silvestre (Ib)
 - Parque Nacional (II)

IRO-1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA IDENTIFICAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

Ferrovial ha puesto en marcha un proceso detallado para identificar, evaluar y gestionar los impactos, dependencias, riesgos y oportunidades relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas, siguiendo marcos internacionales (Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD)) y teniendo en cuenta sus operaciones, cadena de suministro y los servicios ecosistémicos más amplios de los que depende e impacta.

La Compañía determina y evalúa sistemáticamente el impacto real y potencial de sus operaciones sobre la biodiversidad y los ecosistemas y sigue el principio de "Sin pérdida neta" hacia el "Impacto positivo neto". Este enfoque pretende minimizar y compensar los impactos negativos sobre la biodiversidad mediante una planificación y unos compromisos medioambientales globales. Los impactos se evalúan en función del deterioro potencial del hábitat y la alteración de las especies, y se incorporan medidas preventivas a la planificación del proyecto.

Los principales impactos sobre la biodiversidad y los ecosistemas están relacionados con las emisiones de GEI, el uso de los ecosistemas terrestres y la generación de Residuos (para más información, consulte la sección "SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO."

Ferrovial reconoce su dependencia de los servicios ecosistémicos, que apoyan sus proyectos y la resiliencia operativa, principalmente en los recursos naturales, la regulación del clima y la estructura del suelo (para más información, consulte la sección "SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO."

La Compañía integra los riesgos y oportunidades relacionados con la biodiversidad en su estrategia empresarial abordando los riesgos físicos (como fenómenos meteorológicos graves y el estado del ecosistema), así como los riesgos de transición derivados de los cambios normativos y los aspectos relacionados con la reputación. Para llevar a cabo el análisis de resistencia de la Compañía, los riesgos y oportunidades materiales se extraen de los impactos y dependencias prioritarios o significativos.

Para más información, consulte las secciones "Requisitos de Divulgación NEIS 4 SBM-3: Cuestiones materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio" y "Requisito de Divulgación E4-1: Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio".

Ferrovial tiene en cuenta cómo los impactos podrían afectar potencialmente a las partes interesadas, incluidas las comunidades afectadas, las autoridades públicas y las organizaciones medioambientales. Esto incluye consultas con las comunidades cercanas a las zonas sensibles para alinear las prioridades de conservación y definir estrategias de prevención o mitigación. Para más información, consulte las secciones NEIS 2 - IRO-1 e IRO-2 y "E4- 2: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS".

Cuando se producen impactos inevitables, la compañía sigue las Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA) de los proyectos (aplicando distintas medidas, como la restauración de hábitats y otras medidas compensatorias) para mantener la funcionalidad y el valor del ecosistema.

El análisis de escenarios se emplea para anticipar y abordar los riesgos y oportunidades relacionados con la biodiversidad en horizontes a corto, medio y largo plazo. Esto incluye la selección de escenarios alineados con el consenso científico y los marcos intergubernamentales, como el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB) y la IPBES, y la actualización periódica de estos escenarios para reflejar la evolución de las condiciones y las tendencias emergentes. Para abordar este análisis de resistencia, y a falta de escenarios normalizados pertinentes, se han utilizado las orientaciones proporcionadas por el TNFD. El análisis de escenarios propuesto por el marco define una serie de futuros plausibles definidos a partir de incertidumbres críticas y basados en el cumplimiento del convenio de Kunming-Montreal.

Ferrovial opera en zonas sensibles desde el punto de vista de la biodiversidad o en sus proximidades y evalúa el potencial de sus actividades para afectar a hábitats y especies (más información incluida en la sección "Requisito de Divulgación NEIS 4 SBM-3: Cuestiones materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio"). Para los proyectos en esas zonas, la Compañía se adhiere a directivas internacionales y regionales, como la Directiva de Aves de la UE (2009/147/CE), la Directiva de Hábitats (92/43/CEE), las Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA) según la Directiva de la UE (2011/92/UE) y las normas internacionales. Las medidas de mitigación, como la restauración de hábitats, el control de especies invasoras y la adaptación de los planes de trabajo, se aplican cuando es necesario para garantizar el cumplimiento de esta normativa. A través de sus exhaustivos procesos y su adhesión a las normas mundiales, Ferrovial demuestra su compromiso de minimizar los impactos

sobre la biodiversidad y salvaguardar los servicios de los ecosistemas, fomentando la sostenibilidad y la resiliencia a largo plazo en todas sus operaciones.

Ferrovial no tiene actividades relacionadas con la producción y extracción de materias primas.

E4-1: PLAN DE TRANSICIÓN Y EXAMEN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS EN LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO.

Ferrovial, consciente del papel clave que desempeña la biodiversidad en la prestación de servicios que sustentan la economía y el bienestar social, entiende su responsabilidad con la naturaleza y se compromete con su protección y conservación.

De este modo, la Compañía integra los aspectos de la naturaleza en su estrategia y toma de decisiones, con una Política de Biodiversidad integrada en el sistema de gestión que rige los procesos organizativos y operativos de todos sus contratos. El objetivo de esta política es definir y establecer los principios y criterios que rigen las acciones con respecto a la biodiversidad en las actividades y la cadena de valor de la Compañía. Esta política articula los principios de la organización en materia de:

- Conservación y protección de especies y ecosistemas naturales
- Aplicación de criterios de jerarquía de mitigación para impactos negativos
- Uso responsable de los recursos naturales
- Lucha contra la deforestación
- Aplicación de soluciones basadas en la naturaleza
- Integración del capital natural en la gestión de riesgos
- "Sin pérdida neta", trabajando para lograr un "impacto positivo neto"

La política se aplica a todas las actividades de la Compañía y traslada sus principios a su cadena de suministro a través del Código Ético de Proveedores. Basándose en sus directrices, el capital natural y la biodiversidad se integran en la toma de decisiones, centrándose en la identificación y el análisis de dependencias, impactos, riesgos y oportunidades.

Evaluación de la resiliencia

Ferrovial, para analizar su resiliencia, ha seguido las recomendaciones del TNFD, para la aplicación de las cuales Ferrovial ha desarrollado una metodología basada en el enfoque LEAP (Localizar, Evaluar, Analizar, Preparar). Esta metodología tiene un amplio alcance que incluye tanto las operaciones directas como la cadena de valor, y se centra en la evaluación de los riesgos físicos, sistémicos y transitorios, considerando también ubicaciones específicas y áreas prioritarias para la conservación de la biodiversidad y los ecosistemas.

En primer lugar, Ferrovial ha identificado sus áreas prioritarias y para ello ha considerado las infraestructuras en propiedad o con concesión a largo plazo y ha evaluado su interacción con la naturaleza (con las denominadas áreas sensibles). Estas infraestructuras están vinculadas a las diferentes actividades de la Compañía (las ubicaciones prioritarias se pueden encontrar en este informe en la sección "Requisito de Divulgación NEIS E4 SBM-3: Cuestiones materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio").

A continuación se identifican y evalúan los impactos y dependencias utilizando herramientas públicas como ENCORE o el Filtro de Riesgos del WWF y los conocimientos de los expertos medioambientales de la Compañía. Los impactos y dependencias se priorizaron con el fin de identificar los riesgos y oportunidades relacionados para todas las actividades de la Compañía.

El análisis tuvo en cuenta los riesgos físicos, transitorios y sistémicos, así como el impacto de la Compañía y las medidas de gestión de riesgos en la estrategia corporativa. La evaluación de riesgos se llevó a cabo siguiendo el proceso Ferrovial Risk Management (FRM).

Para abordar este análisis de resistencia, y a falta de escenarios normalizados pertinentes, se han utilizado las orientaciones proporcionadas por el TNFD. El análisis de escenarios propuesto por el marco define una serie de futuros plausibles definidos a partir de incertidumbres críticas y basados en el cumplimiento del convenio de Kunming-Montreal. Estos escenarios son:

#Ahead of the game

- Legislación a favor de la protección de la naturaleza.
- Presiones sociales y financieras para que las empresas adopten medidas pertinentes para evitar el "nature-neutral".
- Presión social a favor de la transparencia y la trazabilidad de los impactos.

#Go fast or go home

- La naturaleza está muy degradada y las empresas se ven afectadas por la escasa prestación de servicios ecosistémicos.
- La legislación y los financiadores indican que la naturaleza es una prioridad y exigen a las empresas que tomen las medidas pertinentes. Las empresas tienen que justificar muy bien por qué hacen lo que hacen.
- La acción de las empresas debe ser rápida a corto plazo, pero estratégica y sistemática a medio y largo plazo. Los grandes compromisos "neutros para la naturaleza" no valen gran cosa.



+



-



+

- Los riesgos relacionados con la naturaleza se sitúan al final de la lista de prioridades porque los costes asociados a ellos son muy bajos.
- Los proyectos de mitigación y compensación de impactos son más pertinentes en las economías emergentes que dependen más de los recursos naturales.
- En lugar de desarrollar estrategias de gestión de la naturaleza, las empresas cambian de ubicación, adaptan y diversifican sus modelos de negocio para evitar la interacción con la naturaleza.



-

- Los activos medioambientales se degradan rápidamente
- La legislación y los financiadores no establecen claramente que la naturaleza sea un problema importante.
- No existen indicadores claros de información en relación con la naturaleza.
- Las empresas deben tomar medidas para resolver sus problemas más críticos a corto plazo.

#Back of the list

#Sand in the gears

Los escenarios se han analizado teniendo en cuenta tres horizontes temporales:

- Situación actual
- A medio plazo (2030)
- A largo plazo (2050)

Estos horizontes se utilizan para evaluar los riesgos naturales, y están alineados con los horizontes analizados para los riesgos climáticos. De este modo, se combina la interacción clima-naturaleza y se mejora la capacidad de recuperación de la Compañía.

En el proceso de gestión de riesgos, Ferrovial ha identificado riesgos relacionados con la naturaleza:

Riesgos físicos: Los riesgos físicos derivan de la degradación de la naturaleza (como los cambios en el equilibrio de los ecosistemas, incluida la calidad del suelo y la composición de las especies) con la consiguiente pérdida de servicios ecosistémicos de los que depende la actividad económica.

Escenarios naturales	Principales riesgos naturales	Medidas de mitigación y/o adaptación
<ul style="list-style-type: none"> • Ahead of the game • Go fast or go home • Sand in the gears • Back of the list 	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructuras afectadas por fenómenos extremos y factores físicos externos: tormentas extremas, corrimientos de tierras o escorrentías. <p>Estos riesgos podrían repercutir en los costes operativos o en los costes extraordinarios ordinarios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ferrovial utiliza ADAPTARE, una herramienta interna que permite evaluar los riesgos físicos en diferentes escenarios y horizontes temporales, abarcando así diversas infraestructuras. Esta metodología tiene en cuenta los riesgos climáticos físicos, que también incluyen los riesgos relacionados con la naturaleza (corrimientos de tierras, tormentas extremas, entre otros), la vulnerabilidad de los activos (su sensibilidad y capacidad de adaptación), así como la exposición de los sistemas humanos y naturales. El análisis tiene en cuenta distintos horizontes temporales, lo que permite adaptar la evaluación en función de la duración de los contratos.

Riesgos de transición: Los riesgos de transición relacionados con la naturaleza son riesgos para una organización derivados de un desajuste de los agentes económicos con las acciones destinadas a proteger, restaurar y/o reducir los impactos negativos sobre la naturaleza.

Escenarios naturales	Principales riesgos naturales	Medidas de mitigación y/o adaptación
<ul style="list-style-type: none"> Ahead of the game Go fast or go home Sand in the gears Back of the list 	<ul style="list-style-type: none"> Riesgos tecnológicos relacionados con la adaptación del diseño o los materiales para ofrecer una mayor resistencia Riesgos para la reputación debidos a la alteración de hábitats de especies protegidas Riesgos jurídicos debidos a un endurecimiento de la normativa medioambiental relacionada con la protección del hábitat o la gestión de residuos. <p>Estos riesgos podrían repercutir en los costes operativos, en los costes extraordinarios ordinarios o en la cotización de las acciones de la Compañía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Evaluación Integrada del Capital Natural (INCA o Integrated Natural Capital Assessment): para garantizar una gestión responsable de la biodiversidad, Ferrovial ha desarrollado una metodología y una herramienta interna de cálculo de la deuda neta de capital natural denominada INCA, basada en la automatización del cálculo del impacto de las infraestructuras sobre la biodiversidad y los servicios ecosistémicos. INCA evalúa el impacto de los proyectos y evalúa alternativas que minimicen el impacto sobre la biodiversidad y los ecosistemas. Ferrovial cuenta con un procedimiento denominado "Go - No Go" aprobado este año con el objetivo de definir una serie de criterios medioambientales que se tendrán en cuenta a la hora de tomar decisiones sobre la realización o no de un nuevo proyecto.

Además de las medidas de mitigación mencionadas, la Compañía gestiona sus riesgos e impactos a través de su proceso FRM, además de las medidas específicas indicadas anteriormente. Ferrovial también cuenta con una política de biodiversidad basada en la conservación de especies y ecosistemas, la jerarquía de mitigación de impactos, el uso responsable de los recursos naturales y la integración del capital natural en la gestión de riesgos, y que se guía por el principio de "sin pérdida neta" trabajando hacia un "impacto positivo neto"

Formulación de hipótesis

Las principales hipótesis formuladas por Ferrovial en relación con la resiliencia de su estrategia y modelo de negocio con respecto a la biodiversidad y los ecosistemas son:

- Impacto sobre el capital natural:** Se supone que los proyectos e infraestructuras de Ferrovial generan un impacto en el capital natural, incluida la biodiversidad y los ecosistemas. Para minimizar estos impactos, la Compañía entiende que es posible adoptar medidas que sigan la jerarquía de mitigación, desde evitar los impactos, minimizarlos, restaurar los ecosistemas afectados, hasta compensar aquellos efectos que no puedan evitarse.
- Jerarquía de mitigación y "sin pérdida neta":** Ferrovial asume que la gestión medioambiental debe orientarse al principio de "sin pérdida neta" de biodiversidad, trabajando hacia el "impacto positivo neto". Según esta hipótesis, se considera que los efectos negativos sobre la biodiversidad pueden neutralizarse mediante la compensación efectiva de los impactos, que se integra en el desarrollo de los proyectos tras las Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA) cuando proceda.
- Metodología INCA:** La Compañía parte de la base de que es posible evaluar eficazmente las alternativas de diseño y selección de emplazamientos mediante la metodología INCA (Evaluación Integrada del Capital Natural, por sus siglas en inglés). Esta herramienta se utiliza para medir los impactos sobre la biodiversidad y evaluar las opciones para minimizarlos. Se considera que el análisis integrado del capital natural permite tomar decisiones que mitigan los impactos sobre los ecosistemas.
- El cambio climático como factor adicional:** El cambio climático se considera un elemento que agrava la vulnerabilidad de los ecosistemas y la biodiversidad. Esta hipótesis incluye la evaluación de cómo los futuros cambios climáticos, como las temperaturas extremas y los cambios en los patrones de precipitación, afectarán a la biodiversidad y, por tanto, a la resiliencia de las infraestructuras que Ferrovial opera y gestiona.
- Participación y consulta de las comunidades locales:** Otra hipótesis relevante es que la participación activa de las comunidades locales y otras partes interesadas contribuye positivamente a la planificación y gestión de proyectos que afectan a la biodiversidad. La consulta y la colaboración se consideran fundamentales para garantizar un planteamiento integrador y sostenible.

Estos supuestos se integran en la estrategia de sostenibilidad de Ferrovial y en la planificación de sus proyectos, garantizando que los riesgos relacionados con la biodiversidad se gestionan eficazmente para contribuir a la resiliencia a largo plazo de sus operaciones y actividades.

Estos resultados reflejan el compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad y la protección del medio ambiente, alineando sus actividades y procesos operativos con las mejores prácticas para garantizar la conservación de la biodiversidad y la resiliencia de sus operaciones frente a los riesgos medioambientales.

E4-2: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

Política	Política de biodiversidad
Descripción	Ferrovial, a través de su política de biodiversidad, busca proteger y promover la biodiversidad como un componente esencial para el bienestar social y económico, aplicando sus principios en todas las sociedades del Grupo y sus subcontratistas. Incluye el cumplimiento de la normativa, la conservación y protección de zonas sensibles, la gestión responsable de los recursos naturales, la lucha contra la deforestación, la integración de la biodiversidad en la gestión de riesgos y el establecimiento de objetivos claros de seguimiento. También promueve la educación, la divulgación y la colaboración con las partes interesadas para avanzar en la conservación y protección de la biodiversidad a escala mundial.
Objetivo	Ferrovial reconoce el papel clave que desempeña la biodiversidad en la prestación de servicios ecosistémicos que sustentan la economía y el bienestar social. El objetivo de esta política es definir y establecer los principios y criterios que rigen las acciones con respecto a la biodiversidad en las actividades de la Compañía y en la cadena de valor.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos positivos: Conservación y respeto del medio natural, bajo el principio de "sin pérdida neta, de minimizar y compensar los impactos negativos de las actividades. Se considera uno de los principios clave de la política. • Impactos negativos: Los principales impactos de la Compañía están relacionados con el impacto sobre las áreas protegidas y las especies en peligro de extinción (debido al uso de los ecosistemas terrestres o a la ocupación del suelo, lo que puede provocar la degradación de la tierra, afectar al estado de los ecosistemas y/o la fragmentación del hábitat). La Política de Biodiversidad se guía por la jerarquía de mitigación de estos impactos y tiene entre sus principios la conservación y protección de la naturaleza (siguiendo la normativa ambiental y las Declaraciones de Impacto Ambiental o figuras equivalentes), la "sin pérdida neta, la integración de los riesgos de la biodiversidad y el capital natural y el seguimiento de las estrategias y la mejora continua de la gestión. • Dependencias: escasez de determinados servicios ecosistémicos de los que depende la Compañía, como los recursos naturales (agua), la regulación del clima y la estructura del suelo (erosión). • Riesgos: los riesgos legales, tecnológicos y/o de reputación son los principales a los que se enfrenta Ferrovial. La política incluye entre sus principios una gestión adecuada de los riesgos, que se integran en la estrategia de la Compañía.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial despliega sus políticas a través de las correspondientes estrategias, que a su vez proporcionan esquemas de gobernanza e indicadores con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten un control y evaluación continuos de la gestión de la biodiversidad. Incluye medidas de reducción del impacto, así como de restauración y compensación de los efectos negativos sobre los ecosistemas, aplicando una jerarquía de mitigación que da prioridad a evitar, minimizar, restaurar y compensar los impactos.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	La visión de esta política es crear valor para la Compañía y sus clientes, inversores y empleados. También promueve la relación con distintas partes interesadas para impulsar estrategias y acciones globales de concienciación y protección de la biodiversidad. En cuanto al ámbito de aplicación, esta política se aplicará a: <ul style="list-style-type: none"> • Ferrovial, SE y las compañías del Grupo, con independencia de su sector de actividad, localización geográfica o actividades; • miembros de los órganos de gobierno de Ferrovial SE o de otras sociedades del Grupo (incluidos los consejos de vigilancia u órganos equivalentes); • empleados en cualquiera de las compañías del Grupo.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	El objetivo de la política de biodiversidad es definir y establecer los principios y criterios que rigen las actuaciones en materia de biodiversidad en las actividades de la Compañía y en la cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	No hay exclusiones de aplicación.
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	El Consejo de Administración aprueba la Política de Sostenibilidad, que se aplica a través de otras políticas más específicas, como la Política de Calidad y Medio Ambiente y la Política de Biodiversidad.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Convenio de las Naciones Unidas sobre la Diversidad Biológica, Grupo de trabajo sobre divulgación de información financiera relacionada con la naturaleza (TNFD), Marco Global de Biodiversidad de Kunming-Montreal (GBF), Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES),
Atención a las partes interesadas	Fomento de la relación con las distintas partes interesadas para promover estrategias y acciones globales de sensibilización, conservación y protección de la biodiversidad
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través del canal de comunicación interno.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

La **Política de Biodiversidad de Ferrovial** refleja el firme compromiso de la Compañía con la **conservación y protección de la naturaleza**, alineando sus operaciones con principios esenciales de « **no pérdida neta** ». Ferrovial ha adoptado políticas para hacer frente a la deforestación como parte de su compromiso con la biodiversidad y la sostenibilidad. En concreto, la Política de Biodiversidad de Ferrovial incluye la lucha contra la deforestación como uno de sus principios clave, llevando a cabo acciones para combatir la deforestación asociada a las actividades y a la cadena de suministro, comprometiéndose a la restauración y reforestación de áreas degradadas y a la adquisición de madera certificada. Ferrovial velará por que los principios establecidos en esta política se apliquen en todas las filiales en las que participe. Además, la política incluye la conservación y protección de especies y ecosistemas naturales, la aplicación de la jerarquía de mitigación de impactos y el uso responsable de los recursos naturales. Ferrovial se esfuerza por evitar, minimizar y compensar cualquier impacto negativo sobre la biodiversidad, lo que incluye actividades que buscan combatir la deforestación y preservar los ecosistemas afectados por sus operaciones.

La Política de Biodiversidad abarca los emplazamientos operativos propiedad de Ferrovial, arrendados o gestionados por Ferrovial, incluidos los situados en zonas sensibles para la biodiversidad o en sus proximidades. La política, aprobada por el Comité Directivo de Calidad y Medio Ambiente, está integrada en el sistema de gestión y rige los procesos operativos de todos los contratos.

Esta política aborda de forma exhaustiva los principales **impactos y dependencias** de la Compañía sobre el entorno natural, como son:

- Impacto sobre las **especies amenazadas** y las **zonas protegidas**.
- **Ocupación y degradación del suelo** como consecuencia de las actividades de construcción e infraestructuras.
- Dependencia de **recursos naturales clave**, como el agua y los servicios ecosistémicos relacionados con la **regulación del clima** y la **estructura del suelo** (erosión).

La política establece como **eje central la jerarquía de mitigación** de impactos, que orienta las acciones de la Empresa hacia la **evitación, minimización y compensación** de impactos ambientales, asegurando el cumplimiento de la normativa vigente, incluyendo **las declaraciones de impacto ambiental (DIA)** y otros documentos equivalentes.

Además, la política integra **los riesgos relacionados con la naturaleza** en la gestión **global de riesgos** de la Compañía a través del modelo de **Gestión de Riesgos de Ferrovial**. De este modo, **la gestión de la biodiversidad y el capital natural** se incorpora de forma estructurada a la estrategia y la toma de decisiones de la organización, lo que permite identificar y mitigar de forma proactiva los riesgos medioambientales.

En cuanto al **uso responsable de los recursos naturales**, Ferrovial promueve la **eficiencia** y garantiza la **trazabilidad** de los productos y materias primas utilizados en sus proyectos. Como parte de su compromiso con la lucha contra la **deforestación**, la Compañía establece como principio la adquisición de **madera certificada**, lo que garantiza que los materiales utilizados proceden de fuentes sostenibles y responsables.

La Política de Biodiversidad también considera la **formación, la sensibilización y la divulgación** como elementos clave para la protección de la biodiversidad. Ferrovial promueve la educación y concienciación de las partes interesadas en todas las fases de sus proyectos, asegurándose de que tanto los empleados como los socios estratégicos comprenden y aplican los principios de la política. La Compañía también refuerza la **colaboración con distintas partes interesadas**, como gobiernos, comunidades locales y organizaciones conservacionistas, para desarrollar estrategias y acciones globales que fomenten la **concienciación, conservación y protección** del capital natural y la biodiversidad.

Como se indica en su objeto, define y establece los principios y criterios que rigen las actuaciones en materia de biodiversidad tanto en las actividades de la compañía como en la cadena de valor. Esto también se refleja en el Código Ético de Proveedores, que refuerza el compromiso de Ferrovial con la conservación de la biodiversidad, especialmente en los lugares considerados sensibles.

En definitiva, esta política refleja una visión integrada y estratégica que combina la protección de la naturaleza, la gestión responsable de los recursos y el diálogo continuo con los grupos de interés, contribuyendo eficazmente a la sostenibilidad de las operaciones de Ferrovial y al mantenimiento de los ecosistemas en los que opera.

E4-3: ACTUACIONES Y RECURSOS RELACIONADOS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

Ferrovial ha adoptado una política activa en materia de biodiversidad, que incluye medidas específicas para luchar contra la deforestación y proteger y preservar las zonas protegidas y las especies en peligro de extinción. Como principios clave para reducir el impacto medioambiental de sus actividades, Ferrovial también aplica criterios de mitigación y conservación en sus proyectos para garantizar la protección y recuperación de los ecosistemas afectados.

En concreto, la Compañía ha puesto en marcha acciones para hacer frente a los retos medioambientales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas. Cuando un proyecto cuenta con una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), Ferrovial lleva a cabo las medidas indicadas siguiendo la jerarquía de mitigación de impactos, siendo algunas de estas medidas de carácter compensatorio. Sin embargo, Ferrovial no tiene ninguna compensación relacionada con los objetivos. Estas acciones principales se llevan a cabo de forma continua en función del tipo de proyecto.

A continuación se presentan algunas de las principales buenas prácticas:

Ferrovial Energía:

- Reducción del impacto visual mediante la disposición de una pantalla vegetal formada por vegetación autóctona de matorral.
- Reutilización de la tierra vegetal para mejorar el terreno, devolviéndole su forma y aspecto originales
- Adaptación del plan de trabajo a la posible presencia de fauna sensible: inicio de los trabajos fuera del periodo de cría de las especies amenazadas, no desbroce durante los periodos críticos de reproducción de la especie, etc. Paralización de los trabajos en caso de que se encuentren nidos de especies protegidas.
- Creación de hábitats: estanques para anfibios y aves, construcción de estanques de piedra para la microfauna en el perímetro y en el recinto de una infraestructura como una planta solar fotovoltaica; colocación de cajas nido para distintas especies de aves y murciélagos.
- Prohibir el uso de productos químicos como herbicidas, insecticidas, etc.
- Cercar el perímetro para permitir la libre circulación de la fauna.

- Crear pantallas vegetales perimetrales con vegetación autóctona que se interponga entre los observadores y la infraestructura (por ejemplo, una planta solar fotovoltaica) y sirva de refugio y alimentación a distintas especies de fauna silvestre.
- Minimizar la superficie a desbrozar a lo estrictamente necesario y restaurar y compensar la vegetación eliminada cuando sea posible.
- Restauración medioambiental y revegetación de todas las zonas afectadas utilizando especies autóctonas.

Cadagua:

- Creación de conectores de fauna y vegetación.
- Reposición de la cubierta vegetal en los cursos de agua afectados por la infraestructura.

Cintra:

- Restauración y regeneración de zonas degradadas: bordes de carreteras con especies autóctonas.
- Creación de mosaicos de vegetación que favorezcan la biodiversidad de la zona: fomento tanto de los hábitats de los polinizadores como de la vegetación.
- Plantaciones que compensan la extracción de vegetación de la infraestructura.
- Mantenimiento y vigilancia del vallado perimetral de las carreteras para evitar la entrada de fauna salvaje y las colisiones.

Ferrovial Construcción:

- Soluciones de apantallamiento para atenuar fuentes especialmente ruidosas (especificadas en función del tipo de ruido y de la fuente)
- Vallas para impedir que la fauna salvaje se acerque a la zona de trabajo
- Adaptación del plan de trabajo a la posible presencia de fauna sensible
- Instalación de refugios para animales (por ejemplo, para murciélagos) y cajas nido (fomento de la cría y reproducción de especies de aves)
- Utilización de maquinaria de baja emisión sonora
- Creación de pasos de fauna en infraestructuras lineales que generan fragmentación del hábitat. En los puntos en los que los pasos de fauna se encuentren en el cruce de varias infraestructuras viarias, se instalarán elementos disuasorios para evitar que la fauna se dirija en efecto embudo hacia estas infraestructuras e incluir elementos de efecto llamada en el paso de fauna.
- Diseño de mejoras en laderas susceptibles de erosión (topográficas, edáficas, revegetación) y uso de restos vegetales (desbroce y poda) como cubierta de protección del suelo frente a lluvias torrenciales.
- Planes de mejora del hábitat de las especies protegidas de la zona.
- Restauración y regeneración de zonas degradadas: márgenes de carreteras, riberas... con especies autóctonas. Creación de mosaicos vegetales que favorezcan la biodiversidad de la zona.
- Plantaciones que compensen la eliminación de vegetación de la infraestructura
- Mejora del hábitat de especies amenazadas

Destacan las siguientes acciones llevadas a cabo en 2024:

- Prácticas de preservación de la vegetación en el I-35 NEX CENTRAL PROJECT (Texas, EE.UU.)

El I-35 NEX Central Project es un proyecto de diseño y construcción en San Antonio (Texas) que consiste en carriles elevados sin peaje y mejoras a lo largo de una autopista interestatal existente donde el acceso al espacio de trabajo es limitado. Preservar los espacios verdes a lo largo de esta transitada interestatal es un objetivo clave.

A fin de preservar el mayor número posible de espacios verdes, fue crucial una coordinación temprana durante el diseño para identificar zonas de preservación viables que no entorpecieran las actividades de construcción ni los planes de diseño finales.

La coordinación temprana desempeña un papel fundamental para integrar con éxito la preservación de la vegetación en un proyecto, lo que se traduce en beneficios medioambientales y repercusiones positivas en los resultados financieros del proyecto. Las principales acciones fueron medidas preventivas, como la construcción de 305 metros de valla naranja y más de 100 señales para ayudar a delimitar las zonas del campo que se preservaban y evitar cualquier eliminación accidental de estas zonas de preservación. El proyecto consiguió preservar 22.258 metros cuadrados de vegetación natural en total.

- Protección de la tortuga griega (Testudo graeca) en la construcción de la Plataforma del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad Murcia-Almería, tramo Pulpí-Vera

Se trata de un plan estratégico para la protección de esta tortuga (reptil terrestre en peligro de extinción considerado especie protegida a nivel nacional y europeo) en el proyecto de la Plataforma del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad Murcia-Almería, tramo Pulpí-Vera de unos 26 km. El ecosistema en el que se ubica esta infraestructura es mayoritariamente agrícola, aunque cuenta con matorrales y pequeños arbustos, hábitats de esta tortuga. Este plan de protección comenzó en 2019 y continúa hasta la fecha.

Las acciones puestas en marcha a lo largo de estos años fueron:

- Determinar el área de distribución potencial de la especie: informe específico sobre la situación de la especie y la superficie de su hábitat que podría verse afectada (aproximadamente 8 KILÓMETROS trazado y 170.985 metros cuadrados de préstamos traducidos en 10 zonas de protección).
- Vallado temporal de la especie: impidiendo que los ejemplares individuales vuelvan a la zona de trabajo desde el inicio de la fase de rescate y que se mantendrá hasta el final de la fase de obras. La valla tiene una extensión aproximada de 30.000 metros. En 2024, este vallado se mantuvo

varias veces, teniendo en cuenta el periodo de mayor actividad de la especie, en las zonas donde coincidían el trabajo activo y la alta densidad de tortugas. Estos puntos eran concretamente las subzonas de Fuente Flores, Jatico, Cabuzana, Desert Spring y Media Legua.

- **Rescate de ejemplares de Testudo graeca:** se obtuvo un permiso para la manipulación de especies protegidas y se rescataron, marcaron y registraron los ejemplares potencialmente afectados. Si el ejemplar estaba herido o presentaba síntomas de enfermedad en el momento del rescate, se trasladó a un centro de recuperación.
- **Formación y sensibilización:** se han impartido campañas de formación a todo el personal de las instalaciones sobre cómo proceder y el protocolo a seguir cuando se encuentran especímenes. Además, se han utilizado carteles informativos para difundir el protocolo de actuación en caso de hallazgo fortuito y destacar la importancia de esta especie protegida. En 2024 se instalaron carteles informativos para difundir el protocolo de actuación en caso de hallazgo fortuito y destacar la importancia de esta especie protegida.
- **Paralización biológica:** establecimiento de un periodo de restricciones obligatorias de determinadas actividades en el lugar, durante el periodo de mayor actividad biológica de la fauna de la zona, que afecta tanto a Testudo graeca como a Bucanetes githagineus y otras aves esteparias.
- **Inspecciones periódicas:** El técnico medioambiental del emplazamiento ha realizado inspecciones periódicas in situ para garantizar el cumplimiento de los requisitos medioambientales, incluida la protección de Testudo graeca. Durante 2023 y 2024 se intensificaron las inspecciones a una frecuencia semanal, dado que se inició la explotación de los préstamos, y se implementó una check list que incluye la revisión del estado del vallado de estas zonas y el hallazgo fortuito en caso de ocurrencia.

Estas acciones han evitado el impacto sobre un gran número de ejemplares. Hasta ahora se han rescatado y reubicado 313 ejemplares entre prospecciones y labores de rescate.

Estas medidas de restauración de hábitats siguen las directrices del TNFD e intentan promover los objetivos del acuerdo sobre el Marco Mundial de Biodiversidad (GBF, por las sigas en inglés de Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework) de Kunming-Montreal, el Reglamento europeo sobre restauración de la naturaleza y las directivas correspondientes a la Red Natura 2000, entre otros.

Se han tenido en cuenta los conocimientos locales específicos sobre las especies que deben protegerse y fomentarse, así como el diseño de las zonas para que la comunidad local pueda disfrutar de ellas. Sin embargo, debido a la ubicación de las actuaciones, no se localizan poblaciones indígenas.

Estas acciones forman parte del compromiso más amplio de Ferrovial con la sostenibilidad y la preservación del entorno natural, en línea con su estrategia de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático.

Actualmente trabajan 235 personas en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que supone un gasto aproximado de 17,98 millones de euros.

E4-4: OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

Ferrovial ha establecido varias metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas como parte de su Estrategia de Sostenibilidad y su Política de Biodiversidad. La naturaleza engloba intrínsecamente todas las cuestiones medioambientales cruciales para la sostenibilidad del planeta y, en última instancia, para la conservación y protección de los ecosistemas. En otras palabras, la naturaleza no sólo incluye, sino que interconecta todas las cuestiones medioambientales.

Por ello, Ferrovial se ha fijado varios objetivos asociados a diferentes aspectos medioambientales que son motores del cambio en el estado de la naturaleza. Estos objetivos están relacionados con la reducción de emisiones de GEI, la neutralización del 100% de las emisiones residuales de GEI para 2050 con sumideros de carbono, objetivos de huella hídrica y objetivos relacionados con la economía circular y el uso eficiente de los recursos (para más información consultar los apartados E1-4, E3-3 y E5-3). Además, la Compañía se ha fijado objetivos específicos relacionados con la naturaleza:

1. **Alineación con el Task Force on Nature-related Financial Disclosures (TNFD)** para el FY2025: Dado que Ferrovial tiene un compromiso en materia de lucha contra la deforestación, protección y conservación de especies y ecosistemas (principios y objetivos de la política de Biodiversidad) Ferrovial se ha comprometido como Early Adopter de las recomendaciones del TNFD, a ser capaz de analizar su interacción con la naturaleza (en sus propias operaciones y en su cadena de valor), fijándose como objetivo el cumplimiento de estos requisitos para el ejercicio 2025.

Como no se trata de un objetivo cuantitativo, no tiene un año de referencia, sino el objetivo de completar este ejercicio para el FY2025 y se revisa anualmente.

2. **Análisis de resiliencia del 100% de los proyectos** sobre los que Ferrovial tiene control operativo en la herramienta ADAPTARE, anualmente.

Uno de los principios de la Política de Biodiversidad es la evaluación de riesgos y el análisis de resistencia de la Compañía. Para lograrlo, Ferrovial se ha fijado el objetivo de que todos los proyectos bajo control operativo sean analizados anualmente por ADAPTARE.

Para más información sobre la metodología y las bases científicas de ADAPTARE, consulte la sección "Requisito de Divulgación NEIS E1 SMB-3: Cuestiones materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio."

Este objetivo se revisa anualmente y, debido a su naturaleza, no tiene hitos, objetivos intermedios ni año de referencia.

En 2024, Ferrovial ha analizado el 100% de los proyectos sobre los que la Compañía tiene control operativo.

3. **Aplicación del procedimiento "Go - No go"** al 100% de los proyectos de las filiales controladas por Ferrovial cuando superan un presupuesto significativo.

Dado que Ferrovial tiene un compromiso respecto a la protección y conservación de especies y ecosistemas (principios y objetivos de la Política de Biodiversidad) y tiene un impacto relacionado con la ocupación de áreas protegidas, Ferrovial se ha marcado como objetivo definir una serie de criterios ambientales a tener en cuenta a la hora de tomar decisiones sobre la realización o no de un nuevo proyecto. De este modo, se evalúa la validez de la ubicación del proyecto en el contexto de determinadas zonas protegidas (para más información sobre este procedimiento, consulte la sección "Requisito de Divulgación NEIS 4 SBM-3: Cuestiones materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio").

Este objetivo se revisa anualmente y, debido a su naturaleza, no tiene hitos, objetivos intermedios ni año de referencia.

Estas metas están en consonancia con la Estrategia de Sostenibilidad de la Compañía. Además, están en continuo desarrollo para establecer otros objetivos que puedan ser relevantes para Ferrovial y la naturaleza.

La Compañía ha evaluado y alineado los objetivos con los impactos, dependencias y riesgos significativos, tales como:

- Impacto en las emisiones de GEI
- Ocupación de zonas protegidas
- Impactos sobre la afectación a especies protegidas
- Dependencia de la regulación climática
- Dependencia del agua
- Dependencia de la protección contra inundaciones y tormentas y de la estabilización de masas

Los objetivos de biodiversidad y ecosistemas están directamente vinculados a los aspectos más significativos extraídos del análisis de doble materialidad, que a su vez ha tenido en cuenta la participación de los grupos de interés (tal y como se describe en el apartado "Requisito de Divulgación NEIS 4 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, riesgos, dependencias y oportunidades significativas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas").

Las metas pueden clasificarse en distintos niveles de la jerarquía de mitigación de impactos:

Nivel jerárquico de mitigación	Objetivo
Prevención	Aplicación del procedimiento "Go - No go" al 100% de los proyectos de las filiales controladas por Ferrovial cuando superan un presupuesto sustancial
	Objetivos de reducción de emisiones de GEI
	Objetivos de la huella hídrica: reducción del Índice del Business Water Index (BWI)
Minimización	Objetivos relacionados con la economía circular y el uso eficiente de los recursos: <ul style="list-style-type: none"> • Valorización del 70% de los residuos no peligrosos de construcción y demolición procedentes de las actividades de construcción • Objetivo anual de reutilización del 80% del suelo
	Alineación con el TNFD para el FY2025
	Análisis de resiliencia del 100% de los proyectos sobre los que Ferrovial tiene control operativo en la herramienta ADAPTARE, con carácter anual
Restauración y rehabilitación	Neutralización del 100% de las emisiones residuales de GEI para 2050 con sumideros de carbono
Compensaciones o contrapartidas	Neutralización del 100% de las emisiones residuales de GEI para 2050 con sumideros de carbono: compensación de las emisiones de GEI
	Objetivos de la huella hídrica: compensación anual 70 veces el Índice Hídrico Empresarial

Para desarrollar sus objetivos, Ferrovial ha tenido en cuenta el Marco Mundial de Biodiversidad (GBF) de Kunming-Montreal; sin embargo, no se han aplicado umbrales ecológicos. La Compañía está trabajando en la alineación del TNFD para establecer otros objetivos que puedan ser relevantes, así como la posibilidad de utilizar objetivos basados en la ciencia para la naturaleza (SBTN).

La Compañía no ha utilizado compensaciones por biodiversidad a la hora de fijar objetivos.

Encontrará más información sobre estos objetivos en el apartado "Requisito de Divulgación E1-4: Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo", "Requisito de Divulgación E3-3: Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos" y el "Requisito de Divulgación E5-3: Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular".

E4-5: MÉTRICAS DE IMPACTO RELACIONADOS CON LOS CAMBIOS DE LA BIODIVERSIDAD Y DE LOS ECOSISTEMAS

Los indicadores relacionados con los principales impactos son:

- Especies que figuran en la Lista Roja de la UICN y en las listas nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentran en zonas afectadas por las operaciones.

Estado de conservación de las especies	Lista Roja de la UICN	Lista regional o local
En peligro crítico (CR)	15	
En peligro (EN)	25	
Vulnerable (VU)	35	
Casi amenazada (NT)	46	
Preocupación menor (LC)	407	
Otras categorías		102
TOTAL	528	102

- Lista de zonas protegidas y/o sensibles y localización de propiedades y obras de construcción situadas en zonas protegidas y gestión por parte de Ferrovial de los impactos sobre las mismas (según se informa en la sección "SBM - 3: Cuestiones materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio").
- Acciones de restauración pertinentes para la entidad del hábitat o la singularidad de la restauración: Ferrovial lleva a cabo la restauración ecológica de los hábitats afectados por la construcción y explotación de sus infraestructuras de acuerdo con la normativa vigente en cada país, introduciendo mejoras siempre que sea posible por encima de los requisitos mínimos.

En 2024, Ferrovial ha desarrollado más de 80 acciones de restauración (para más información, por favor, consulte la sección "Requisito de Divulgación E4-3: Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas").

- Proyectos con declaración de impacto ambiental o documento equivalente: En 2024, Ferrovial trabajó en 42 nuevos proyectos (54 en 2023) sujetos a declaración de impacto ambiental (o documento equivalente), según el marco legal de cada país.
- Emisiones de gases de GEI de Alcance 1, 2 y 3 (como se indica en la NEIS E1-6).
- Consumo de energía (según la NEIS E1-5).
- Objetivos de la huella hídrica (según la NEIS E3-4).
- Residuos y suelos reutilizados (según la NEIS E5- 5).

Lugares prioritarios

Ferrovial ha identificado áreas prioritarias (detalladas en la sección "Requisito de Divulgación NEIS 4 SBM-3: Cuestiones materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio") siguiendo las recomendaciones del TNFD y la metodología LEAP, analizando si se encontraban dentro o cerca de zonas sensibles para la biodiversidad. Ferrovial tiene 23 emplazamientos dentro o cerca de zonas protegidas o clave para la biodiversidad, con un total de 53,3 kilómetros cuadrados.

Cambio de uso del suelo

Dado que las actividades de Ferrovial tienen un impacto en la ocupación del suelo, la Compañía podría generar cambios en el uso del suelo; sin embargo, depende del tipo de papel que desempeñe en el proyecto. Si la Compañía no tiene una función promotora, el cambio de uso del suelo no se consideraría responsabilidad de la Compañía, ya que no tiene poder de decisión en la ubicación y el diseño de la infraestructura. La mayoría de los lugares en los que la Compañía desempeña una función decisoria no generan cambios significativos en el uso del suelo, ya que los proyectos se sitúan principalmente en zonas urbanas.

En los lugares situados fuera de las zonas urbanas, los principales cambios de uso del suelo a lo largo del tiempo han sido de tierras de cultivo a asentamientos y, en menor medida, de pastizales o terrenos forestales a asentamientos.

NEIS E5 USO DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR

IRO- 1 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades y métricas y metas de la NEIS E5.

Ferrovial ha establecido un proceso integral para identificar, evaluar y gestionar los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular en todas sus operaciones. Este planteamiento incorpora el uso eficiente de los recursos, la reducción del consumo de materias primas, la gestión de residuos y la exploración de oportunidades. En concreto, Ferrovial se centra en el "uso eficiente de los recursos: reducción, reutilización o reciclaje de residuos en la construcción", garantizando la integración de prácticas circulares en sus proyectos.

Ferrovial da prioridad a la reducción, la reutilización y el reciclaje en los proyectos de construcción, con el objetivo de minimizar la generación de residuos y optimizar el uso de materiales. No obstante, la Compañía también reconoce que "el aumento del consumo de materias primas y la mayor generación de residuos en la construcción constituyen un reto clave". Para ello, emplea herramientas basadas en datos para analizar los flujos de materiales y evaluar el impacto ambiental de sus operaciones. Estas metodologías ayudan a identificar ineficiencias y oportunidades para integrar prácticas circulares en todos los proyectos y procesos.

Asimismo, Ferrovial explora activamente "nuevas vías de desarrollo del negocio de Ferrovial Construcción a través de la gestión autorizada de residuos". Esto incluye el aprovechamiento de soluciones innovadoras de gestión de residuos para reforzar sus credenciales de sostenibilidad y crear flujos de valor adicionales. La identificación de mayores riesgos de generación de residuos, sobre todo en proyectos de construcción a gran escala, sirve de base para el desarrollo de estrategias de mitigación, como la mejora de la segregación de residuos y las iniciativas de reciclaje.

Para ver cómo se han identificado y evaluado las OIR, véase NEIS 2 IRO-1

E5-1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON EL USO DE LOS RECURSOS Y LA ECONOMÍA CIRCULAR.

Política	Política de Calidad y Medio Ambiente
Descripción	Ferrovial, a través de su Política de Calidad y Medio Ambiente, aplica principios de ecoeficiencia en las actividades de la Compañía mediante el uso eficiente de los recursos y la reducción, reutilización o reciclado de residuos. Asimismo, trata de reducir los residuos asociados a sus actividades, al tiempo que explora nuevas vías de desarrollo empresarial en la gestión de residuos, promoviendo la mejora continua y la transparencia.
Objetivo	La visión de la Política de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial es mejorar el futuro a través del desarrollo y explotación de infraestructuras y ciudades sostenibles, comprometidos con los más altos niveles de excelencia operativa e innovación. Esta política pretende establecer los principios y valores de calidad y medio ambiente que Ferrovial velará por el cumplimiento en todas las empresas en las que participa. Estos principios y valores incluyen los relacionados con el uso de los recursos y la economía circular.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Impacto positivo: Uso eficiente de los recursos, reducción, reutilización o reciclaje de residuos para la ejecución de las actividades de la Compañía. • Impacto negativo: Mayor consumo de materias primas y mayor generación de residuos. • Oportunidad: Nuevas vías de desarrollo empresarial mediante la gestión autorizada de residuos.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial despliega sus políticas a través de las correspondientes estrategias, que a su vez proporcionan esquemas de gobernanza e indicadores con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten controlar y evaluar de forma continua la gestión de los asuntos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	La visión de esta política es crear valor para la Compañía y para sus clientes, inversores y empleados. También promueve el beneficio mutuo en la relación con clientes, proveedores y otras organizaciones externas para proteger y mejorar el medio ambiente. Para ello, se establecen canales de comunicación abiertos con el fin de crear sinergias, compartir experiencias y buenas prácticas, aprovechando las oportunidades que nos permitan crear valor para la Compañía. En cuanto al ámbito de aplicación, esta política se aplicará a: <ul style="list-style-type: none"> • Ferrovial, SE y las compañías del Grupo, con independencia de su sector de actividad, localización geográfica o actividades; • miembros de los órganos de gobierno de Ferrovial SE o de otras sociedades del Grupo (incluidos los consejos de vigilancia u órganos equivalentes); • empleados de cualquiera de las empresas del Grupo.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	El objetivo de la Política de Medio Ambiente y calidad es desarrollar y explotar infraestructuras y ciudades sostenibles, garantizando el uso eficiente de los recursos disponibles y minimizando el impacto ambiental de las actividades de la Compañía y la cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	No hay exclusiones de aplicación.
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Los principios y valores de la política de sostenibilidad, aprobados por el Consejo de Administración, son la base del resto de políticas existentes en el Grupo Ferrovial con implicaciones en materia de sostenibilidad, que han sido aprobadas por la Sociedad y siguen vigentes. La Política de Calidad y Medio Ambiente es aprobada por el Consejo de Administración.

Otras cuestiones que comunicar (si procede)

Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través del canal de comunicación interno.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Las directrices de la economía circular también se incluyen en la Política de Calidad y Medio Ambiente, que establece el uso eficiente de los recursos naturales y las materias primas, utilizando materiales reciclados siempre que sea posible, así como la reducción de la generación de residuos en las actividades desarrolladas. De este modo, la política de Ferrovial promueve la transición hacia el abandono del uso de recursos vírgenes mediante el incremento del uso de recursos secundarios, el abastecimiento sostenible y el uso de recursos renovables.

E5-2: ACTUACIONES Y RECURSOS RELACIONADOS CON EL USO DE LOS RECURSOS Y LA ECONOMÍA CIRCULAR.

La Estrategia de Sostenibilidad incluye entre sus líneas de actuación un Plan de Economía Circular que busca instaurar los principios de la economía circular en los procesos operativos de la Compañía, fomentando la reutilización y el reciclaje de residuos, el uso eficiente de los recursos aplicando criterios de circularidad, ya sea mediante la reutilización o el reciclaje de materiales en las actividades.

La Política de Calidad y Medio Ambiente y el Plan de Economía Circular establecen los mecanismos de aplicación de los principios de jerarquía de residuos en los que Ferrovial pretende dar prioridad a los siguientes métodos de gestión de residuos:

1. Evitar la generación de residuos siempre que sea posible.
2. Aumentar las tasas de reutilización y reciclaje mediante una correcta segregación in situ para la reutilización de los residuos (principalmente in situ) o su reciclaje mediante la entrega a gestores autorizados.
3. Utilizar otros tipos de recuperación (incluida la energía), cuando sea posible.
4. Y como última opción, la eliminación de residuos.

Para contribuir a la consecución de los objetivos marcados en el Plan de Economía Circular, se han llevado a cabo diversas actuaciones relacionadas con la gestión de residuos, y la economía circular, que contribuyen a reducir la generación de residuos y, en consecuencia, a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al evitar el transporte de materiales. Estas principales acciones se llevan a cabo de forma continuada en función del tipo de proyecto, y a continuación se presentan algunas de las principales buenas prácticas:

Cadagua:

- Durante el proceso de tratamiento del agua, los sólidos en suspensión y otros componentes presentes en el agua se sedimentan, formando un residuo semisólido conocido como lodo. Estos lodos de depuradora son ricos en materia orgánica y nutrientes, como nitrógeno y fósforo, y pueden recuperarse para uso agrícola, compostaje o secado térmico.
- En las depuradoras, el agua reutilizada también se usa para el mantenimiento de las instalaciones (por ejemplo: riego de zonas verdes, limpieza, etc.). También se considera agua reutilizada el agua pretratada en las depuradoras que se consume para llevar a cabo el proceso de depuración.

Cintra:

- Segregar el máximo de residuos en origen y/o en el centro de mantenimiento para entregarlos a un gestor autorizado con un tratamiento que los valore.
- Segregación del máximo de residuos en origen y/o en las áreas de mantenimiento y entrega a gestores autorizados para su valorización. Reutilización y reciclaje de materiales para reducir la cantidad de residuos generados. Reducción del uso de materias primas, mediante el uso de pavimentos reciclados.

Construcción:

- Optimización del consumo de materiales proponiendo mejoras en los proyectos establecidos por los clientes que permitan un uso eficiente de los materiales, lo que también se traduce en una reducción de las emisiones y de la generación de residuos.
- Métodos de construcción más sostenibles, como la prefabricación y la industrialización, que reducen el consumo de materiales, la energía y los costes de instalación.
- Priorización de la reutilización de materiales in situ, como residuos de construcción y demolición o tierras de excavación, ya sea para la reposición de materiales o para su uso como relleno. También la reutilización de estructuras de acero.
- Fabricación de hormigón y áridos con áridos reciclados procedentes de la trituración in situ de residuos de construcción y demolición. Fabricación de aglomerados con residuos de aglomerado fresado (RAP).
- Utilización de agua reutilizada para la fabricación de hormigón en obras de construcción tras su depuración en una planta de tratamiento de aguas.
- Reutilización del agua para el lavado de la maquinaria y otros usos en la obra (riego de carreteras, terraplenes, etc.).
- Iniciativas de colaboración con proveedores para el desarrollo y uso de materiales más sostenibles.
- Ferrovial Construcción ha obtenido el certificado "Residuo Cero" otorgado por SGS en reconocimiento a nuestro compromiso con la sostenibilidad y la gestión eficiente de los residuos. Este logro refleja nuestros continuos esfuerzos por minimizar el impacto medioambiental de nuestras operaciones en nuestras geografías. Concretamente, el certificado se ha obtenido en 5 geografías: España, Portugal, Reino Unido, Australia y Estados Unidos, donde se ha alcanzado una tasa de transferencia de residuos a vertederos inferior al 10%.
- Un gran ejemplo de aplicación de la economía circular es la obra del Túnel de Albetia, que forma parte de la línea ferroviaria de Alta Velocidad vasca en los territorios de Álava y Guipúzcoa (País Vasco, España). Se identificaron medidas de economía circular que permitieron poner en valor

parte de los residuos de construcción generados en la obra, concretamente el hormigón, así como la mejora medioambiental que supone la reutilización de las aguas de proceso industrial del túnel, que deben ser tratadas en la depuradora antes de su vertido.

Un gestor de residuos autorizado ha colaborado con el proyecto y ha instalado in situ una planta móvil de trituración para triturar y cribar los residuos de hormigón generados. Este material triturado cumple los requisitos técnicos del proyecto para ser utilizado como material de machaqueo en el relleno de los falsos túneles del túnel de Albertia. Cumpliendo los requisitos medioambientales exigidos por la legislación vigente para su valorización. La planta móvil está equipada con un separador de acero que separa eficazmente cualquier resto de armadura de acero incrustado en el hormigón.

Está prevista la recuperación de 7.000 toneladas de hormigón, de las que ya se han acopiado más de 5.000 toneladas para su reutilización en el relleno de los falsos túneles. La valorización del hormigón residual ha aumentado la circularidad del proyecto y reducido el impacto ambiental, destacando la reducción del consumo de recursos minerales, ya que estaba previsto que el relleno se hiciera con material adquirido en una cantera.

La acción más relevante en el sentido de reducir la huella hídrica ha consistido en el acuerdo con el proveedor de hormigón, que tiene una planta de hormigón exclusiva en las instalaciones. Desde entonces, el 100% del hormigón de la obra se fabrica con agua reutilizada de la depuradora in situ, lo que evita tener que utilizar agua procedente del medio ambiente. Según las necesidades concretas pendientes, se ha estimado que se pueden reutilizar 8.000.000 de litros de agua, de los que ya hemos utilizado 2.380.000 litros desde el inicio de las obras en agosto de 2023.

Por último, estas aguas residuales también se utilizan in situ para otras actividades como la prevención del polvo, la prevención de incendios y la refrigeración de los equipos de perforación, donde se reutilizarán al menos 2.000.000 de litros de agua, además de los anteriores.

Estas acciones forman parte del compromiso más amplio de Ferrovial con la sostenibilidad y la preservación del entorno natural, alineándose con su estrategia de sostenibilidad y su plan de economía circular.

Mediante la puesta en marcha de estas acciones, se fomenta el carácter circular de la Compañía aumentando los niveles de eficiencia de los recursos en el uso de materiales técnicos y agua, así como de materias primas significativas, al tiempo que se procura alcanzar mayores tasas de utilización de materias primas reutilizadas y recicladas.

Actualmente trabajan 235 personas en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que supone un gasto aproximado de 17,98 millones de euros.

E5-3: METAS RELACIONADAS CON EL USO DE LOS RECURSOS Y LA ECONOMÍA CIRCULAR.

El Plan de Economía Circular establecido incluye objetivos e indicadores de rendimiento:

En consonancia con los requisitos de la Taxonomía de la UE, tiene el objetivo de valorizar el 70% de los residuos no peligrosos de construcción y demolición generados en las actividades de construcción, habiendo valorizado el 93% de estos residuos en 2024 (95% en 2023), cumpliendo el objetivo establecido.

En el sector de la construcción, el objetivo anual es reutilizar el 80% del suelo. En 2024, se reutilizó el 92% del suelo (89% en 2023).

Las depuradoras de Cadagua apuestan por la valorización del 80% de los lodos de depuradora generados para uso agrícola, compostaje o secado térmico y se ha valorizado el 76% de los lodos generados (80% en 2023).

Los objetivos fijados por Ferrovial se establecieron voluntariamente.

El fomento de un mayor índice de uso circular de los materiales se consigue mediante las políticas de reutilización y recuperación integradas en estos objetivos. El Plan de Economía Circular está diseñado para integrar los principios de la economía circular en los procesos de la Compañía, fomentando la reutilización y el reciclaje de residuos, optimizando la eficiencia de los recursos mediante la aplicación de criterios de circularidad -ya sea a través de la reutilización o el reciclaje de materiales en las operaciones- o gestionando la cadena de suministro para abastecerse de materiales con contenido reciclado, todo ello reduciendo el impacto medioambiental.

Minimizar el uso de materias primas primarias es posible gracias a las estrategias de reutilización y recuperación vinculadas a estos objetivos. Al dar prioridad a la reutilización de materiales, se reduce considerablemente el consumo de esos recursos.

La promoción de una gestión eficaz de los residuos está en consonancia con las políticas y procedimientos internos destinados a garantizar su cumplimiento. Los residuos se separan para facilitar su manipulación y recuperación adecuadas, ya sea mediante su reutilización in situ o enviándolos a un gestor de residuos autorizado para su reciclado.

E5-4: ENTRADAS DE RECURSOS.

MATERIALES COMPRADOS POR PESO O VOLUMEN*

	2021	2022	2023	2024
Betún asfáltico (t)	464.342	106.329	48.279	77.909
Hormigón (t)	7.178.860	6.177.323	5.338.501	5.471.617
Acero corrugado (t)	182.651	128.921	121.552	127.706
Áridos (t)**	-	9.509.101	9.187.753	11.071.325
Cemento (t)**	-	168.752	148.874	271.732
Aglomerado asfáltico (t)**	-	765.162	782.783	737.731

*Los materiales biológicos no son significativos en las compras de Ferrovial.

** verificación de estos tres materiales quedó fuera del alcance en 2021.

MATERIALES REUTILIZADOS ***

	2021	2022	2023	2024
Total materiales reutilizados (t)	1.272.465	1.489.090	1.875.914	2.234.374

*** Estas métricas se refieren a los materiales reutilizados en las obras de Ferrovial, resultado de la aplicación de principios de economía circular que permiten la reutilización de residuos de construcción y demolición en las obras.

E5-5: SALIDAS DE RECURSOS.

Residuos por tipo	Tratamiento	2021	2022	2023	2024
Residuos de construcción y demolición (residuos no peligrosos)	DERIVADO DE LA ELIMINACIÓN (t)				
	Reutilización y reciclaje	3.328.670	3.012.159	2.951.166	3.345.793
	ELIMINACIÓN DIRECTA o tratamiento desconocido (t)	1.605.685	852.229	143.683	253.650
	Vertedero (t)	1.605.685	852.229	143.683	253.650
	Incineración (t)	N/A	N/A	N/A	N/A
	Otra eliminación o tratamiento desconocido (t)	0	0	0	0
TOTAL		4.934.355	3.864.388	3.094.848	3.599.443
Residuos no peligrosos	DERIVADO DE LA ELIMINACIÓN (t)				
	Reutilización y reciclaje	473.080	475.963	457.250	269.447
	ELIMINACIÓN DIRECTA o tratamiento desconocido (t)	115.151	128.273	124.865	233.921
	Vertedero (t)	94.729	94.874	94.840	185.562
	Incineración (t)	20.422	33.399	30.024	48.359
	Otra eliminación o tratamiento desconocido (t)	0	0	0	0
TOTAL		588.231	604.236	581.114	503.368
Residuos peligrosos	DERIVADO DE LA ELIMINACIÓN (t)				
	Reutilización y reciclaje	17.103	17.114	18.577	7.554
	ELIMINACIÓN DIRECTA o tratamiento desconocido (t)	5.076	3.824	5.848	6.143
	Vertedero (t)	N/A	N/A	N/A	N/A
	Incineración (t)	N/A	N/A	N/A	N/A
	Otra eliminación o tratamiento desconocido (t)	5.076	3.824	5.848	6.143
TOTAL		22.179	20.938	24.425	13.697
TOTAL	DERIVADO DE LA ELIMINACIÓN (t)	3.818.853	3.505.236	3.426.993	3.622.794
	ELIMINACIÓN DIRECTA o tratamiento desconocido (t)	1.725.912	984.326	274.396	493.714
	TOTAL	5.544.764	4.489.562	3.701.389	4.116.508

	2021	2022	2023	2024
% de residuos no valorizados (t)	31 %	22 %	7 %	12 %

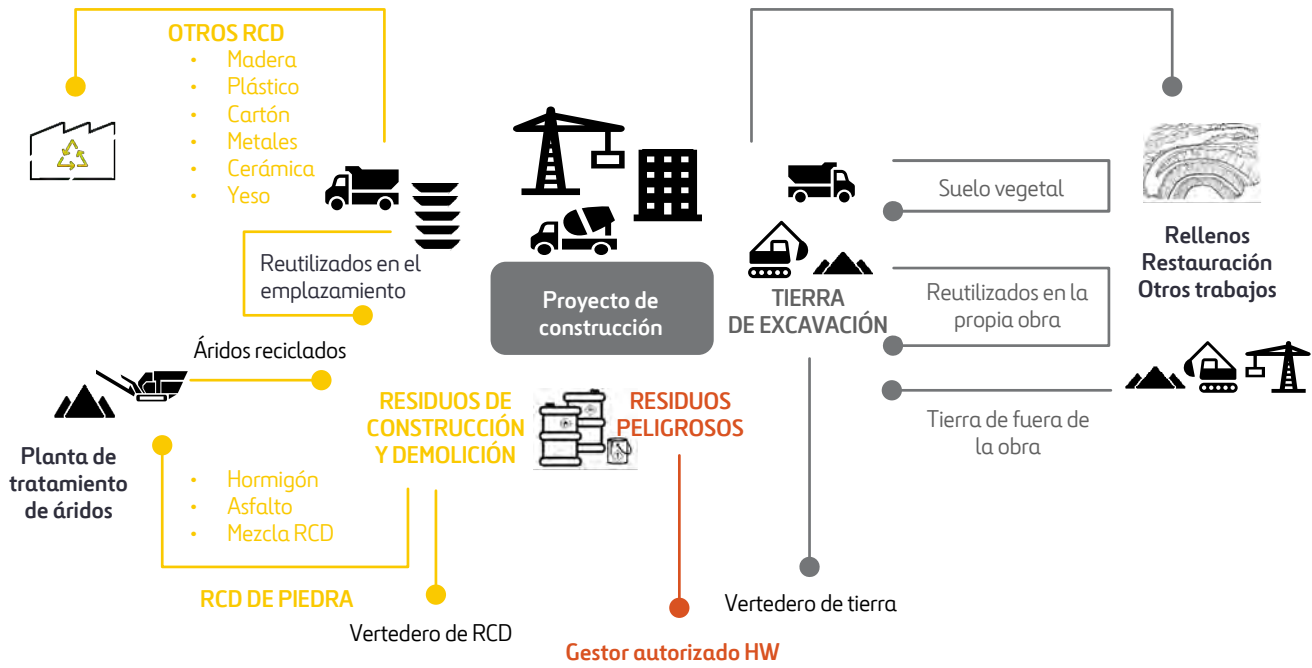
Tierra de excavación	2021	2022	2023	2024
Tierra de excavación movida (m ³)	14.153.627	11.614.763	14.126.352	16.131.587
Tierra de excavación reutilizada (m ³)	13.189.489	10.488.658	12.540.727	14.801.759

Composición de los residuos y materiales presentes

Los flujos de residuos más relevantes de las actividades de Ferrovial proceden de las actividades de construcción:

- Los Residuos de Construcción y Demolición (RCD), que se componen principalmente de:
 - RCD de piedra (hormigón, asfalto y una mezcla de RCD). Estos residuos pueden reutilizarse in situ mediante reutilización directa tras su segregación o tratamiento previo en una planta de tratamiento de áridos y también pueden enviarse a otros emplazamientos.
 - Otros RCD (madera, plásticos, cartón, metales, cerámica y yeso). Una vez segregados estos residuos in situ, pueden aprovecharse reutilizándolos in situ o enviándolos a un gestor autorizado para su reciclado.

- La tierra de excavación también es un recurso importante dentro de las obras, cuya gestión debe incorporar criterios de circularidad. La gestión del suelo puede llevarse a cabo reutilizándolo en el propio emplazamiento o enviándolo a otros lugares como relleno o para su restauración. También se puede traer tierra de otros sitios para utilizarla.
- En cuanto a la gestión de los RCD y las tierras de excavación, el objetivo es garantizar que su eliminación en un vertedero siga siendo la última opción siguiendo la jerarquía de residuos.
- En cuanto a los residuos peligrosos y no peligrosos (distintos de los RCD y la tierra), se lleva a cabo una correcta segregación y almacenamiento de los residuos, tal y como indica la normativa de cada zona en la que opera la Compañía, y posteriormente se envían a un gestor autorizado.



El resto de materiales presentes en los residuos generados por las actividades de Ferrovial son muy similares, a pesar de los residuos específicos generados por las plantas de tratamiento de aguas (es decir, lodos de depuradora, arenas, grasas y aceites). En el cuadro siguiente se detallan los materiales presentes en nuestros residuos:

residuos de construcción y demolición	Residuos no peligrosos	Residuos peligrosos
Hormigón	Residuos asimilables a urbanos: - Envases - Papel y cartón - Vidrio - Materia orgánica - Otros residuos no reciclables	Envases de productos contaminantes (pintura, disolvente, etc.)
Mezclas asfálticas y bituminosas	Madera	Absorbentes contaminados
Escombros	Voluminoso	Aceites usados contaminados
Madera	Residuos vegetales	Filtros de aceite
Plástico	Desecho	Sprays y aerosoles
Cartón	Arena	Material eléctrico y electrónico, pilas
Metales	Grasas y aceites	Agua con hidrocarburos
Cerámica	Lodos de depuradora	Tierra contaminada
Yeso		Fibroemento (amianto)
Neumáticos usados		

*Nuestra actividad no genera residuos radiactivos

Todas las líneas de negocio informan anualmente de los residuos producidos, tanto de su generación como del tipo de tratamiento que reciben. A efectos de información, el control operativo se considera un límite organizativo. Según este enfoque, una empresa contabiliza los datos de aquellas fuentes sobre las que tiene plena autoridad para introducir y aplicar sus políticas operativas, independientemente de su participación en la Compañía. La Compañía dispone de una herramienta corporativa específica de información a través de la cual los responsables medioambientales de cada unidad de negocio comunican sus datos. Las empresas también tienen sus propios métodos de registro de residuos. Los residuos se consolidan por tipo de residuo y se desglosan por tipo de tratamiento. Cuando se desconoce el tipo de tratamiento, tomamos la peor hipótesis, suponiendo que los residuos se destinan a la eliminación. No se han realizado estimaciones, ya que los datos proceden de la información de los gestores de residuos autorizados. Los datos de residuos de 2023 se volvieron a calcular durante 2024 para incluir la tierra excavada y los RCD procedentes del exterior de las obras y otros cambios menores. Ningún otro organismo externo ha participado en la validación de esta métrica.

Información social

NEIS S1 PERSONAL PROPIO (GESTIÓN DE PERSONAS Y DERECHOS HUMANOS)

SBM-2: INTERESES Y OPINIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

Durante el análisis de doble materialidad, Ferrovial evaluó su conocimiento de los tipos de trabajadores de su cadena de valor, con especial atención a los grupos vulnerables como inmigrantes, empleados en áreas de alto riesgo de trabajo forzoso, autónomos y trabajadores de empresas de trabajo temporal. En países como Estados Unidos y Canadá se han implantado requisitos contractuales específicos que garantizan que las empresas que emplean a personas vulnerables designen responsables para gestionar estas relaciones. En Canadá, este seguimiento es especialmente importante para los trabajadores de proyectos.

En cuanto a los subcontratistas, Ferrovial trabaja principalmente con empresas locales. Puesto que sus operaciones no tienen lugar en regiones con un alto riesgo de trabajo forzoso, este riesgo se considera bajo y no significativo. Esto garantiza la transparencia y trazabilidad de la gestión laboral.

En cuanto a la adquisición de materias primas, Ferrovial prioriza el aprovisionamiento local, con más del 90% de las compras procedentes de fuentes cercanas, como áridos, hormigón y acero, minimizando así los riesgos asociados a prácticas laborales inadecuadas.

La Compañía garantiza que todos los trabajadores que puedan verse afectados de forma significativa en su cadena de valor son tenidos debidamente en cuenta en sus operaciones y relaciones comerciales. Se ha realizado un análisis detallado de cada grupo de trabajadores, identificando a los grupos especialmente vulnerables, como inmigrantes y jóvenes, que pueden enfrentarse a mayores riesgos. Sin embargo, no se han identificado zonas geográficas o materias primas con riesgos significativos de trabajo infantil o forzoso.

La estrategia y el modelo de negocio de Ferrovial están profundamente influidos por los intereses, opiniones y derechos de su plantilla, un grupo de interés clave. La implicación activa de la dirección y los empleados refleja el compromiso de la Compañía con la creación de un entorno de trabajo seguro y saludable, que repercute directamente en la solidez y sostenibilidad de su estrategia empresarial.

Para asegurar que su modelo de negocio está alineado con las necesidades de su plantilla, Ferrovial realiza una vez al año encuestas periódicas de satisfacción y compromiso, que permiten a los empleados expresar su opinión sobre temas como el sentido de pertenencia, el desarrollo profesional, la retribución, la reputación, la experiencia laboral, la cultura y la diversidad e inclusión. Los resultados de estas encuestas se utilizan para identificar áreas clave de mejora, lo que influye en la toma de decisiones estratégicas y en el ajuste continuo del modelo de negocio.

La estrategia de Ferrovial promueve la generación de impactos positivos, especialmente en áreas clave como la seguridad de los empleados, la formación y el desarrollo de competencias profesionales. Estas áreas, fundamentales para el modelo de negocio de la Compañía, no solo generan beneficios para los trabajadores, sino que también refuerzan la sostenibilidad y la competitividad de la Compañía a largo plazo.

Ferrovial adopta un enfoque global que abarca tanto la gestión responsable de los trabajadores de su cadena de suministro como la promoción del bienestar y el desarrollo de su plantilla interna. Este compromiso garantiza que la Compañía no sólo mitiga los riesgos asociados a los grupos vulnerables, sino que también aprovecha las oportunidades de crecimiento y mejora continua en todas sus operaciones.

En definitiva, el respeto a los derechos humanos, la protección de los colectivos más vulnerables y la promoción de un entorno de trabajo seguro y en constante desarrollo son pilares fundamentales de la estrategia de Ferrovial. Esto refuerza su posición como compañía responsable y sostenible, en armonía con las expectativas de sus empleados, clientes y otras partes interesadas.

SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO

En Ferrovial, la plantilla está en el centro de sus operaciones, estrategia y modelo de negocio. Cada empleado, ya sea asalariado, autónomo o contratado a través de proveedores externos, desempeña un papel crucial en la misión de la Compañía de ofrecer soluciones de infraestructuras sostenibles en todo el mundo. Consciente de la complejidad y los retos de sus entornos operativos, Ferrovial ha desarrollado una clara comprensión de los impactos potenciales y reales sobre su plantilla, utilizando estos conocimientos para adaptar su estrategia y compartir su futuro.

Las operaciones de la Compañía conllevan riesgos inherentes, sobre todo en sectores como la construcción y la gestión de infraestructuras. La salud y la seguridad son prioridades absolutas, dado el potencial de accidentes o lesiones relacionados con el trabajo. Estos riesgos se gestionan cuidadosamente mediante sólidos protocolos de seguridad y formación continua. Aunque los incidentes negativos como los accidentes individuales no son sistemáticos en las operaciones de Ferrovial, la Compañía trata cada suceso con la máxima seriedad, aplicando medidas para evitar que se repitan y minimizar los posibles riesgos de reputación, operativos y financieros. Por ejemplo, los riesgos para la reputación derivados de accidentes con graves consecuencias podrían socavar la confianza, mientras que los retrasos operativos derivados de las interrupciones de la mano de obra podrían afectar a los plazos de los proyectos. Para hacerles frente, Ferrovial ha integrado rigurosas normas de seguridad y sistemas de supervisión en todos los proyectos, garantizando el cumplimiento y el cuidado de su mano de obra.

Pero no se trata sólo de mitigar los riesgos, sino de aprovechar las oportunidades. Ferrovial considera a su gente una fuente de fuerza e innovación. Los programas centrados en el desarrollo profesional, como los itinerarios profesionales a medida, permiten a los empleados crecer junto con la Compañía. Este enfoque aumenta la satisfacción y la productividad en el trabajo, al tiempo que fomenta la lealtad y reduce la rotación. El cambio hacia contratos indefinidos y la mejora de las condiciones de trabajo reflejan el compromiso de Ferrovial de crear un entorno solidario e integrador. Asimismo, el énfasis de la Compañía en la diversidad y la igualdad garantiza que todos los empleados se sientan valorados, con mecanismos para abordar cualquier preocupación y salvaguardar sus derechos.

A medida que Ferrovial se embarca en su viaje hacia la sostenibilidad, su plantilla se sitúa a la vanguardia de esta transformación. Las estrategias de reducción de emisiones de carbono de la Compañía, alineadas con los acuerdos internacionales, presentan nuevas oportunidades de creación de empleo, mejora de las cualificaciones y crecimiento profesional. Se capacita a los empleados para que se adapten a las nuevas funciones, especialmente en proyectos ecológicos e innovaciones tecnológicas, garantizando que sigan siendo parte integrante de la misión en evolución de Ferrovial.

En todo este recorrido, Ferrovial no deja lugar a prácticas que vulneren los derechos fundamentales. Sus operaciones están libres de riesgos de trabajo forzoso o infantil, respaldadas por un exhaustivo proceso de diligencia debida que garantiza el cumplimiento en todas las regiones. Esta diligencia refleja el compromiso inquebrantable de la Compañía con las prácticas éticas y el bienestar de su plantilla.

Ferrovial entiende que determinados grupos de su plantilla se enfrentan a riesgos y oportunidades únicos. Los empleados más jóvenes se benefician de programas de desarrollo estructurados, mientras que los trabajadores en entornos de alto riesgo reciben medidas de seguridad mejoradas y adaptadas a sus necesidades. A los empleados que participan en proyectos de vanguardia, como la infraestructura digital, se les ofrecen oportunidades para mejorar sus competencias y contribuir a iniciativas transformadoras.

En cada decisión, Ferrovial se asegura de que su plantilla siga siendo un elemento central de su estrategia. Al alinear el bienestar de los empleados con sus objetivos más amplios, la Compañía no solo sortea los riesgos, sino que también abre oportunidades de crecimiento, innovación y sostenibilidad. Este enfoque holístico refuerza el compromiso de Ferrovial con su gente y allana el camino hacia un futuro resiliente e integrador.

S1-1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON EL PERSONAL PROPIO

Política	Política Global contra el Acoso y la Discriminación
Descripción	Ferrovial se compromete a fomentar un lugar de trabajo libre de cualquier forma de acoso, discriminación o conducta abusiva. Esta política establece un marco para garantizar el respeto, la igualdad de oportunidades y un entorno de trabajo seguro para todos los empleados. Se alinea con los valores y principios de Ferrovial, reforzando una cultura de integridad, inclusión y tolerancia cero con el acoso o las prácticas discriminatorias. La Compañía garantiza que todas las denuncias se traten con seriedad y se gestionen con confidencialidad, imparcialidad y diligencia.
Objetivo	El objetivo de esta política es prevenir y combatir el acoso y la discriminación en el lugar de trabajo de Ferrovial, promoviendo una cultura de respeto, igualdad y conducta ética. Su objetivo es proporcionar directrices claras para identificar, notificar y abordar cualquier caso de comportamiento inadecuado.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> Impactos negativos: Posibles daños a la reputación, consecuencias jurídicas, reducción de la moral de los empleados e ineficacia en el lugar de trabajo debido a la discriminación o el acoso. Mitigación de riesgos: Aplicación de medidas preventivas, programas de formación, canales internos de denuncia y políticas estrictas de no represalias. Oportunidades: Reforzar la cultura corporativa de Ferrovial, mejorar el bienestar de los empleados, mejorar la diversidad y la inclusión, y aumentar la productividad de la organización
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial aplica estrictas medidas de control y cumplimiento, garantizando que todas las reclamaciones se investigan a fondo. Los empleados tienen acceso a canales de denuncia confidenciales, y la empresa se compromete a tomar medidas disciplinarias cuando sea necesario. Las revisiones periódicas y las sesiones de formación ayudan a mantener la concienciación y el cumplimiento. El Canal Ético está disponible para denunciar conductas indebidas, garantizando la transparencia y la rendición de cuentas.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todos los empleados de Ferrovial, contratistas y terceros relevantes dentro de la organización.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Se aplica internamente en la plantilla de Ferrovial y se extiende a colaboradores externos, asegurando la alineación con los valores corporativos de inclusión y no discriminación.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política está en consonancia con el Código Ético y de Conducta Empresarial, la Política de Responsabilidad Corporativa y la Política de Derechos Humanos de Ferrovial, así como con normas internacionales como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los convenios de la OIT y los marcos de derechos humanos.
Atención a las partes interesadas	La política tiene en cuenta las expectativas de las partes interesadas promoviendo un entorno de trabajo seguro, integrador y diverso.
Cómo se proporciona	La política está accesible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y en las plataformas de comunicación interna de la compañía.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Política	Política de Diversidad e Inclusión
Descripción	Todos los empleados de Ferrovial deben disfrutar de igualdad de oportunidades en el desarrollo de su carrera profesional con independencia de su edad, identidad o expresión de género, orientación sexual, estado civil, raza, color, nacionalidad, información genética, ascendencia, diversidad funcional, condición médica, embarazo, religión y credo religioso, o cualquier otra característica personal o social protegida por las leyes, reglamentos u ordenanzas locales. Disfrutarán de un lugar de trabajo libre de acoso y discriminación de cualquier tipo. Por lo tanto, las decisiones laborales, como la contratación, la promoción, la compensación, el despido y las oportunidades de desarrollo profesional, deberán seguir este principio.
Objetivo	Esta política está diseñada para promover un entorno de trabajo diverso e inclusivo en todos los niveles de Ferrovial.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	Dada la actividad de Ferrovial, los principales impactos negativos sobre sus trabajadores están relacionados con la salud de los trabajadores y las lesiones o accidentes laborales. El Grupo se esfuerza por mitigar el riesgo de reducción de la competitividad por falta de diversidad en la plantilla a todos los niveles. Ferrovial reconoce oportunidades en relación con la salud, el bienestar y el desarrollo de sus empleados, que se reflejarán en la Compañía a través de un aumento de la productividad, una mayor satisfacción en el trabajo y la retención del talento, así como una reducción del absentismo y de los costes asociados a accidentes laborales y enfermedades profesionales. La atracción de profesionales a través de la puesta en marcha de proyectos tecnológicos de alto valor que promuevan el desarrollo en campos profesionales atractivos es también una oportunidad clave para el Grupo.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial adoptará prácticas y controles para promover la implantación, seguimiento y verificación del cumplimiento de esta política. Asimismo, Ferrovial establecerá acciones encaminadas a que los principios inspiradores de esta política sean conocidos, comprendidos y asumidos por la plantilla del Grupo y por los terceros con los que éste mantenga relaciones comerciales. Ferrovial cuenta con un Canal Ético a través del cual empleados, directivos y otros grupos de interés del Grupo pueden comunicar irregularidades, incumplimientos o comportamientos no éticos o ilegales. Se puede acceder al Canal Ético desde la página web de Ferrovial o desde los números de teléfono gratuitos y la dirección postal que figuran en la página web.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todo el personal
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Tratar de extender nuestro compromiso con la diversidad y la inclusión en las comunidades en las que operamos y a todas las partes interesadas, especialmente proveedores y clientes, reconociendo los esfuerzos de aquellas empresas que promueven estos principios en sus organizaciones.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política se elabora bajo las recomendaciones 2.1.5 y 2.1.6 del Código de Gobierno Corporativo neerlandés, y está alineada con el Código Ético y de Conducta Empresarial, y con las Políticas de Derechos Humanos, Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de Ferrovial, así como con los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Esta política está publicada en el sitio web de Ferrovial.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial asegura una información continua y permanente a través de canales de comunicación eficaces, aprovechando las nuevas tecnologías, y manteniendo la cooperación y transparencia con las autoridades competentes y reguladores.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios.

Procesos y medidas para la colaboración y la inclusión de las perspectivas del personal

Política	Política de Derechos Humanos
Descripción	Esta política tiene por objeto garantizar la protección y el respeto de los derechos humanos en Ferrovial y sensibilizar a toda la Compañía. Compromete a Ferrovial a cumplir los principios descritos en esta política en todas sus actividades. Aprobada el 26 de octubre de 2022. Entre sus principios se encuentran la salud y la seguridad, la protección de los derechos de los miembros del equipo, la libertad de asociación y negociación colectiva, la promoción de la igualdad y la inclusión, los derechos del niño y la prevención de la explotación infantil, el rechazo de la esclavitud y el trabajo forzoso, el respeto a las comunidades locales y al medio ambiente, el derecho a la libertad de opinión, información y expresión, la lucha contra la corrupción, la privacidad y la propiedad intelectual.
Objetivo	Fomentar el respeto, la protección y la gestión de los riesgos para los derechos humanos en todas las actividades, promoviendo la igualdad, la dignidad y la seguridad de las partes interesadas.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	Impactos materiales: Infracciones de los derechos humanos en toda la cadena de valor. Riesgos: Daños a la reputación, responsabilidades legales y pérdida de confianza de las partes interesadas. Oportunidades: Reforzar la confianza, promover prácticas éticas y ajustarse a las normas internacionales de derechos humanos.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial mantiene un Canal Ético para la comunicación de incidencias, accesible por teléfono, correo postal, intranet y página web, con opciones de denuncia confidencial o anónima. Las cuestiones son tratadas por la Dirección de Cumplimiento y Gestión de Riesgos, que garantiza la confidencialidad y la protección de los denunciantes.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Principales partes interesadas: Empleados, contratistas, clientes, proveedores y colaboradores (por ejemplo, empresas conjuntas). Interesados secundarios: Comunidades afectadas por las actividades de Ferrovial.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Abarca todas las entidades bajo el control de Ferrovial, incluidos proveedores y colaboradores. Se realizan esfuerzos específicos para garantizar el cumplimiento del Código Ético de Proveedores de la Compañía y otras políticas relacionadas.
Exclusiones a la aplicación	No se indica explícitamente.
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política está en consonancia con los marcos internacionales, entre ellos: - la Declaración Universal de los Derechos Humanos - Convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) - Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos - Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.
Atención a las partes interesadas	Interactúa activamente con empleados, comunidades, clientes, proveedores y contratistas. Las evaluaciones periódicas y los mecanismos de comunicación garantizan un diálogo y un feedback continuos
Cómo se proporciona	Publicado en el sitio web de Ferrovial y comunicado a través de canales internos y externos.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Política	Política de flexibilidad y conciliación
Descripción	La Política de Flexibilidad y Conciliación de Ferrovial incluye una serie de permisos y mejoras, como la ampliación del permiso de maternidad y adopción, la posibilidad de disfrutar de un sabático, la adquisición de días adicionales de vacaciones y la flexibilidad horaria. Además, existen medidas específicas para el cuidado de familiares, permisos excepcionales recuperables y facilidades para empleados con discapacidad o familiares discapacitados. El Departamento de Recursos Humanos gestiona estas medidas, garantizando que cada solicitud se adapte a las necesidades individuales y cumpla la normativa laboral vigente.
Objetivo	El objetivo de la Política de Flexibilidad y conciliación de Ferrovial es promover un adecuado equilibrio entre la vida personal y profesional de sus empleados. Para ello, Ferrovial ofrece una serie de permisos y mejoras, todos ellos descritos a continuación, sin perjuicio de los derechos y permisos ya recogidos en la legislación laboral aplicable, como el Estatuto de los Trabajadores o los Convenios Colectivos Sectoriales o Provinciales.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la productividad, la satisfacción laboral y la retención de los empleados gracias a la atención que presta el Grupo a la salud y el bienestar de los trabajadores. • Mejora de las condiciones laborales a través de la aplicación y revisión periódica de la Política de Derechos Humanos a todas las personas del Grupo así como del resto de compromisos (Pacto Mundial y Principios Rectores de Naciones Unidas). • Mejora del entorno laboral mediante la implantación de mecanismos de denuncia y protección en materia de diversidad, igualdad e inclusión, garantizando siempre la libertad de asociación y negociación colectiva.
Proceso de seguimiento y corrección	Estos mecanismos incluyen revisiones y auditorías periódicas realizadas por el Departamento de Recursos Humanos para garantizar el cumplimiento y la eficacia de la política. La política se apoya en un plan de acción que detalla medidas e iniciativas específicas para promover el equilibrio entre vida laboral y familiar, como horarios de trabajo flexibles, opciones de permisos adicionales y apoyo a los empleados con responsabilidades asistenciales.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todo el personal de estructura de cualquier sociedad perteneciente al Grupo Ferrovial en España.
Áreas geográficas	España
Aplicación en la cadena de valor	La Política de Flexibilidad y Conciliación de Ferrovial se aplica principalmente a las fases internas de la cadena de valor, es decir, a los empleados directos de la compañía. Sin embargo, Ferrovial también promueve prácticas de conciliación en sus relaciones con proveedores y socios comerciales, animándoles a adoptar políticas similares que beneficien a sus propios empleados.
Exclusiones a la aplicación	Unidades de negocio que excluyen expresamente alguna de las medidas políticas.
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejero Delegado de Ferrovial
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La Política de Flexibilidad y Conciliación de Ferrovial se alinea con su Política de Derechos Humanos, que se rige por marcos internacionales como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas y los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial garantiza una información continua y permanente a través de canales de comunicación eficaces, aprovechando las nuevas tecnologías, y manteniendo la cooperación y la transparencia con los grupos de interés. Se compromete activamente con los empleados, con evaluaciones periódicas y mecanismos de comunicación que garantizan un diálogo y una retroalimentación continuos.
Cómo se proporciona	Disponible en la Intranet de Ferrovial.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

La plantilla de Ferrovial es el núcleo de sus operaciones y de su éxito. Consciente de ello, la Compañía ha desarrollado un enfoque global de los derechos humanos, la inclusión y la colaboración de los empleados que integra el respeto de las normas internacionales, mecanismos de participación proactiva y medidas específicas para los grupos vulnerables. Este marco holístico garantiza que el bienestar, los derechos y la voz de los empleados sean prioritarios en todos los aspectos de sus operaciones.

Un pilar fundamental de este planteamiento es la inclusión de las perspectivas del personal en la toma de decisiones. Ferrovial ha puesto en marcha mecanismos para implicar activamente a los empleados y a sus representantes, garantizando que sus opiniones contribuyan a dar forma a las políticas y a abordar los retos. A través de iniciativas estructuradas como las encuestas de clima, las evaluaciones de riesgos y las evaluaciones de rendimiento, los empleados pueden aportar valiosas opiniones, que son objeto de seguimiento en conversaciones con los directivos para proponer mejoras. Los órganos de representación, incluidos los delegados de personal y sus Consejos, garantizan además la representación colectiva, mientras que la colaboración regular a través de convenios colectivos garantiza la transparencia y la alineación en asuntos que afectan a los empleados. Este entorno de colaboración está supervisado operativamente por managers senior de Recursos Humanos, que desempeña un papel fundamental en el impulso de las iniciativas de compromiso. El equipo de Cultura y Participación de RR. HH. coordina las encuestas de opinión de los empleados para medir su satisfacción e identificar áreas de mejora. Al mismo tiempo, los mecanismos de cumplimiento, como el Canal Ético, garantizan que los empleados dispongan de una plataforma confidencial y anónima para plantear sus preocupaciones, con protecciones contra las represalias que refuerzan la confianza en el proceso.

La Política de Diversidad e Inclusión, coordinada por un Responsable Global de Diversidad e Inclusión, se materializa a través de la estrategia de diversidad e inclusión y tiene las siguientes prioridades:

- En materia de diversidad de género, Ferrovial sigue trabajando por la igualdad y la promoción del talento femenino. La presencia de mujeres en puestos directivos es del 20%, en consonancia con el objetivo de tener un 30% de mujeres en este grupo a finales de 2025. Este objetivo es superior al porcentaje de mujeres en el conjunto de la plantilla del Grupo, que se situaba en el 17% en 2023. En este sentido, la Compañía conmemora fechas clave relacionadas con la diversidad de género, como el Día Internacional de la Mujer y el Día Internacional de la Mujer en la Ingeniería, y ha creado comunidades de mujeres en las principales áreas geográficas como palanca para promover la igualdad de género a través del empoderamiento, el trabajo en red y la visibilidad del talento femenino. Asimismo, la Compañía vela por el cumplimiento de la igualdad salarial entre hombres y mujeres, para lo que se han desarrollado diferentes acciones para corregir posibles desviaciones. La diferencia salarial media mundial calculada es del 3,24%. Cabe destacar que la Compañía cuenta con el "Distintivo de Igualdad" otorgado por el Ministerio de Igualdad español, que certifica las buenas prácticas de Ferrovial en esta materia.
- En relación con la diversidad cultural, la Compañía ha promovido diversas iniciativas para aumentar la colaboración entre equipos multiculturales y fomentar la inteligencia cultural. En este sentido, la Compañía ha conmemorado fechas clave como el Mes de la Historia Negra, el Día Internacional de la Diversidad Cultural, Juneteenth y el Mes de la Herencia Sudasiática, entre otros. Los progresos realizados en este ámbito de la diversidad han sido reconocidos con el primer premio en la categoría Top Intercultural Diversity Company, concedido por Intrama.
- En cuanto a la diversidad LGTBIQ+, se llevan a cabo acciones de sensibilización para crear un espacio seguro para la comunidad LGTBIQ+ en el que todos se sientan libres y seguros de ser ellos mismos. Así, destaca la colaboración con REDI (Red Empresarial para la Diversidad e Inclusión LGBTI en España) para promover un entorno inclusivo y respetuoso, donde se valore el talento de cada persona independientemente de su identidad, expresión de género y orientación sexual.
- En el ámbito de la diversidad funcional, Ferrovial colabora con diferentes entidades para promover la incorporación de personas con discapacidad en el ámbito laboral, además de desarrollar acciones de sensibilización en esta materia para mitigar posibles sesgos asociados a este colectivo.

Además de las acciones descritas, durante el año pasado se celebró el "Mes de la Diversidad y la Inclusión", durante el cual se desarrollaron múltiples iniciativas en torno a esta cuestión a escala mundial. Por su parte, los Grupos de Recursos para Empleados actúan como embajadores de la diversidad y la inclusión, promoviendo las iniciativas mencionadas.

Como resultado de lo anterior, este año se han desarrollado más de 150 acciones relacionadas con las distintas dimensiones de la diversidad en todas las BU/geografías en las que operamos. De este modo, promovemos un entorno de trabajo inclusivo que fomenta la inteligencia colectiva entre nuestro talento, aumenta nuestra capacidad de innovación e impulsa nuestra competitividad y sostenibilidad como empresa.

Asimismo, cabe destacar que Ferrovial cuenta con una Política Global Antidiscriminación y un Protocolo de Prevención del Acoso para garantizar un trato digno y respetuoso en toda la organización y un entorno de trabajo libre de acoso, discriminación e intimidación. La política también establece un protocolo para tratar las posibles quejas. Para fomentar el conocimiento de este protocolo, se ha desarrollado un curso obligatorio específico para directivos y equipos de selección con el fin de mitigar los riesgos legales y evitar la posibilidad de discriminación inversa en los procesos de toma de decisiones y promoción. Para ello, dispone de un itinerario de formación en línea con más de 130 recursos disponibles, incluidos contenidos sobre sesgos inconscientes, liderazgo inclusivo, así como otros aspectos relevantes de la diversidad.

El compromiso de Ferrovial con los derechos humanos refuerza este marco al alinearse con normas internacionales como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales. Estos compromisos se reflejan en políticas que promueven la no discriminación, salarios equitativos, libertad de asociación y condiciones de trabajo seguras. La colaboración con los empleados sigue siendo fundamental, ya que la Compañía aprovecha los canales de comunicación y los convenios colectivos para garantizar que las voces de los trabajadores sean escuchadas y se actúe en consecuencia. Cuando se producen violaciones de los derechos, Ferrovial garantiza una reparación rápida y eficaz a través de mecanismos internos, como el Canal Ético y las investigaciones coordinadas, para evitar que se repitan y proporcionar reparación. Ferrovial amplía su dedicación a la diversidad y la inclusión a través de medidas específicas para grupos vulnerables y marginados. El Plan de Igualdad, que sólo tiene incidencia en España, engloba más de 80 iniciativas, incluidos programas de desarrollo profesional, y acciones para garantizar la igualdad de retribución por el mismo trabajo. La Estrategia de Diversidad e Inclusión se centra en los grupos infrarrepresentados, como las mujeres, al tiempo que aborda los prejuicios inconscientes mediante formación especializada para directivos y responsables de contratación. Las colaboraciones con organizaciones de apoyo a las personas con discapacidad subrayan aún más el compromiso de Ferrovial de fomentar un lugar de trabajo diverso e integrador.

Para garantizar la mejora continua, los procesos de seguimiento y evaluación dirigidos por el Comité de Igualdad desempeñan un papel fundamental. Las auditorías periódicas del Plan de Igualdad y los resultados de las encuestas de opinión de los empleados permiten a la Compañía perfeccionar sus medidas y desarrollar nuevas acciones para promover la diversidad y fomentar la inclusión. Este compromiso no sólo se ajusta a las normas internacionales, sino que refuerza la posición de Ferrovial como empleador que valora la diversidad, la equidad y la colaboración.

Al entrelazar estos elementos -políticas de derechos humanos, mecanismos de colaboración con los empleados y medidas de inclusión específicas-, Ferrovial crea un entorno de trabajo que respeta y empodera a su plantilla. Este enfoque integrado no sólo mejora la excelencia operativa, sino que también refleja la dedicación de la Compañía a construir un futuro sostenible, equitativo e integrador para sus empleados y las comunidades a las que sirve.

Política	Política de Seguridad y Salud
Descripción	La Política de Seguridad y Salud de Ferrovial tiene como objetivo crear entornos de trabajo seguros para todo el mundo, todos los días. La política establece requisitos fundamentales para promover una cultura de la seguridad coherente y positiva en todo el Grupo.
Objetivo	La política pretende garantizar el cumplimiento de la legislación y las mejores prácticas, aplicar procesos fiables de evaluación de riesgos y promover una comunicación, formación y asignación de recursos eficaces para mantener unas condiciones de trabajo seguras.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	Impactos positivos: Entornos de trabajo seguros, cumplimiento de las normas legales y mejora continua de los resultados en materia de salud y seguridad. Impactos negativos: Riesgos potenciales relacionados con accidentes laborales e incumplimiento de las normas de seguridad. Riesgos: Riesgos jurídicos y de reputación, así como riesgos asociados a la seguridad y la salud en el lugar de trabajo.
Proceso de seguimiento y corrección	La política incluye mecanismos de medición, supervisión e información periódicas de los resultados en materia de salud y seguridad. También implica investigar incidentes y accidentes para evitar que se repitan y garantizar la mejora continua.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	La política afecta a los empleados, administradores, clientes, inversores y otras partes interesadas de Ferrovial implicadas en el mantenimiento y la promoción de la seguridad y la salud en el lugar de trabajo.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	La política se aplica a todas las fases de la cadena de valor, garantizando el cumplimiento de los principios de seguridad y salud en todas las operaciones de Ferrovial.
Exclusiones a la aplicación	No hay exclusiones de la aplicación de esta política.
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política se ajusta a la legislación aplicable y a las mejores prácticas en materia de salud y seguridad.
Atención a las partes interesadas	La política tiene en cuenta los intereses de las principales partes interesadas a la hora de establecerla y aplicarla.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

S1-2: PROCESOS PARA COLABORAR CON LOS TRABAJADORES PROPIOS Y LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA DE INCIDENCIAS

Colaboración con los propios trabajadores y representantes: Ferrovial considera las perspectivas de su personal como una fuente clave para la toma de decisiones relacionadas con la gestión de los impactos reales y potenciales sobre sus trabajadores. Estas perspectivas se recogen a través de mecanismos de participación directa e indirecta, garantizando que tanto los empleados como sus representantes estén informados y participen activamente.

El proceso de diálogo social se lleva a cabo en varios niveles de la negociación colectiva:

A nivel sectorial (sectores de construcción, industria y agua), a través de la participación en mesas de negociación y comisiones paritarias tanto a nivel nacional como autonómico, al ser Ferrovial reconocida como una de las empresas más representativas en sus ámbitos de actuación.

En el ámbito de la compañía, a través de mesas de diálogo permanente con las Secciones Sindicales y procesos de negociación con los distintos órganos de representación colectiva e individual, incluidos los comités de empresa y los delegados de personal.

Aunque la negociación colectiva constituye la base de este diálogo, estos mecanismos también sirven como canales de comunicación diaria para abordar las preocupaciones de los empleados y hacerles partícipes de todas las políticas laborales que les afectan.

La frecuencia del diálogo social en Ferrovial es continua, abarcando tanto los compromisos programados regularmente como los ad hoc exigidos por la normativa laboral, así como los iniciados por la Compañía o los representantes sociales siempre que sea necesario. Ferrovial lanza encuestas anuales de satisfacción de los empleados que incluyen aspectos como el sentido de pertenencia, el desarrollo profesional, la retribución, la reputación, la experiencia laboral, la cultura y la diversidad y la inclusión. Ferrovial sigue reforzando el papel de los directivos como responsables del clima laboral y del compromiso de sus equipos, dotándoles de herramientas para analizarlos y mejorarlos. La última encuesta, realizada en diciembre de 2024, alcanzó un índice de participación del 76,07% y un nivel de satisfacción global de 7,8/10.

Los principales mecanismos son:

- Encuestas de opinión y clima: Recopilar información sobre satisfacción laboral, cultura corporativa y diversidad e inclusión.
- Evaluaciones de riesgos y resultados: Incluir reuniones de feedback con los directivos para abordar las preocupaciones individuales y colectivas.
- Representación legal de los trabajadores (RLT): Solicitudes individuales y colectivas canalizadas a través de los delegados de personal, Comités de Empresa y Secciones Sindicales.

Responsabilidad operativa: La Dirección General de Recursos Humanos (HRM) dirige la colaboración con los empleados y desempeña las siguientes funciones:

- Encuestas de opinión: Coordinada por el área de Cultura y Participación, Ferrovial realiza anualmente encuestas de satisfacción entre sus profesionales, que incluyen 32 elementos relacionados con la satisfacción, lealtad, felicidad, cultura, diversidad e inclusión, junto con dos preguntas abiertas de comentarios donde los compañeros pueden hacer sus sugerencias de forma anónima. Una vez recopilada esta información, se elaboran planes de acción para cada unidad de negocio.
- Canal Ético: Gestionado por el área de Cumplimiento y Riesgos, con el apoyo de Auditoría Interna para analizar las comunicaciones prioritarias y garantizar su resolución efectiva. El Director de Cumplimiento informa trimestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y anualmente al Consejo de Administración.

Evaluación de la eficacia La eficacia de la colaboración se mide a través de:

- Encuestas anuales de satisfacción: Entre ellos figuran temas como el sentido de pertenencia, el desarrollo profesional, la retribución, la reputación, la experiencia laboral, la cultura y la diversidad y la inclusión. Ferrovial sigue reforzando el papel de los directivos como responsables del clima laboral y del compromiso de sus equipos, dotándoles de herramientas para analizarlos y mejorarlos.
- Procesos de feedback: Evaluaciones del rendimiento y análisis del impacto en la dinámica de trabajo.
- Diálogo con el RLT: Reuniones periódicas para abordar problemas concretos y proponer medidas correctoras.

Medidas específicas para fomentar la igualdad de género: Ferrovial implanta más de 80 medidas de igualdad, que se engloban en las siguientes áreas de actuación:

1. Contratación y selección
2. Clasificación profesional
3. Formación
4. Promoción profesional
5. Condiciones de trabajo
6. Comunicación y lenguaje, Concienciación
7. Infrarrepresentación femenina
8. Política de retribución
9. Salud laboral
10. Conciliación de la vida personal, familiar y profesional
11. Prevención del acoso laboral, sexual y por razón de género
12. Protección de las trabajadoras víctimas de violencia de género

El seguimiento y evaluación del cumplimiento de las medidas se supervisa mediante auditorías realizadas por el Comité de Igualdad y a través de los resultados de las encuestas de opinión de los empleados, que incluyen preguntas específicas sobre igualdad, diversidad e inclusión.

S1-3: PROCESOS PARA REPARAR LOS IMPACTOS NEGATIVOS Y CANALES PARA QUE LOS TRABAJADORES PROPIOS EXPRESEN SUS INQUIETUDES

Los empleados propios pueden comunicar sus preocupaciones al departamento de RR. HH., a su superior directo o a través del Canal Ético.

La compañía pone a disposición de sus empleados y grupos de interés un Canal Ético, un sistema confidencial y, si el denunciante lo desea, anónimo (de acuerdo con la legislación aplicable), para facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas internas de Ferrovial, incluyendo en particular posibles casos de fraude o corrupción, prácticas anticompetitivas, violaciones de derechos humanos, asuntos financieros y fiscales o daños al medio ambiente. Asimismo, se podrán comunicar asuntos relacionados con la contabilidad, los controles contables internos, la auditoría o prácticas financieras cuestionables de Ferrovial, así como cualquier presunta conducta indebida de los miembros del Consejo de Administración, todas ellas consideradas como "Comunicaciones Prioritarias" según la política del Canal Ético. Las comunicaciones prioritarias las gestionará el Departamento de Auditoría Interna y las que impliquen una conducta indebida real o presunta del Consejo las gestionará el Presidente de la Comisión de Auditoría y Control.

Todas las comunicaciones se gestionan con objetividad y diligencia de acuerdo con la Política del Canal Ético y de Atención de Consultas, Quejas y Denuncias a lo largo de todo el proceso se respetarán los derechos de los implicados, en particular la presunción de inocencia. Asimismo, se garantiza la ausencia de represalias a todos los informantes de buena fe y a quienes participen en la investigación de las comunicaciones.

Las comunicaciones serán tramitadas por el departamento más adecuado según sus circunstancias, favoreciendo la mayor proximidad geográfica a los informantes, la independencia y la ausencia de conflicto de intereses de los responsables de la investigación. Para ayudar a los equipos que puedan verse implicados en esta tarea en sus respectivas áreas de especialización, el Departamento de Cumplimiento ha elaborado una Guía de Investigaciones. Además, se han llevado a cabo sesiones de formación a través de la Red de Cumplimiento para garantizar una gestión diligente de todas las comunicaciones y el respeto de las personas implicadas.

- El Departamento de Cumplimiento revisa periódicamente las comunicaciones que ya se han cerrado, para prevenir posibles casos de represalias. En 2024 se puso en marcha un nuevo curso sobre Información práctica para evitar represalias en el lugar de trabajo, dirigido a directivos y empleados implicados en decisiones sobre otros empleados (contratación, promoción, movilidad, despidos, medidas disciplinarias y otras). Se formó a 96 empleados.

El Director de Cumplimiento informa trimestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y anualmente al Consejo de Administración, sobre las comunicaciones recibidas y las medidas adoptadas en relación con las mismas.

Se puede acceder al Canal Ético por teléfono, correo postal, intranet o la web corporativa (<https://Ferrovial.com>). Además, se han establecido canales de comunicación específicos en algunas compañías del Grupo cuando se ha considerado oportuno.

Hay más información sobre las comunicaciones recibidas en el Canal Ético (NEIS G1-1.)

El proceso de gestión de la comunicación y la posibilidad de comunicarse con el informador se describirán con más detalle en la sección Buzón Seguro.

Una vez recibida la comunicación, las comunicaciones se recibirán y tratarán de forma segura para garantizar, en la mayor medida posible, la confidencialidad de (i) la identidad del remitente o remitentes y de cualquier tercero mencionado en la comunicación y (ii) las acciones implementadas en el tratamiento y procesamiento de la comunicación. Las comunicaciones también se recibirán y tratarán de forma que se garantice la protección de los datos impidiendo el acceso a personas no autorizadas en la mayor medida posible. Las investigaciones se llevarán a cabo de forma objetiva, justa, exhaustiva y diligente, con el máximo cuidado y consideración, de conformidad con los procedimientos internos y la legislación aplicable. Se garantizará en la mayor medida posible la independencia y la ausencia de conflictos de intereses en el proceso. Durante todo el proceso se respetarán, en la medida de lo posible, los derechos de los implicados, incluida la presunción de inocencia y el honor de la persona afectada.

El remitente y el Órgano de Gestión podrán ponerse en contacto a través del Canal Ético (sección de correspondencia segura) que permite mantener un contacto confidencial, aunque la denuncia sea anónima, para solicitar información adicional o aclaraciones sobre la información denunciada y garantizar que el remitente esté informado sobre la evolución del caso y las acciones emprendidas. Funciona en ambos sentidos, por lo que el remitente o el Órgano de Gestión pueden ponerse en contacto si lo consideran necesario. Por último, se informará al remitente de su cierre y salida.

El conocimiento y la confianza en el Canal Ético se evalúan mediante encuestas de satisfacción realizadas al final de los cursos de formación obligatorios. La última encuesta se lanzó con el nuevo curso sobre el Código Ético y el resultado fue que el 89,42% conoce la existencia del Canal Ético, el 71,16% sabe cómo acceder y el 93,7% confía en el Canal Ético y en cómo se gestiona.

Las medidas correctoras adoptadas son principalmente acciones disciplinarias (incluido el despido), programas de formación o cambio de procesos o procedimientos internos, todo ello de conformidad con los procedimientos internos aplicables, los convenios colectivos y la legislación aplicable. También se tendrá en cuenta la normativa aplicable en las distintas jurisdicciones en las que Ferrovial desarrolla su actividad. En 2024 se puso en marcha un nuevo curso sobre Información práctica para evitar represalias en el lugar de trabajo, dirigido a directivos y empleados implicados en decisiones sobre otros empleados (contratación, promoción, movilidad, despidos, medidas disciplinarias y otras).

Una vez puestas en marcha las medidas correctoras, los órganos de gestión responsables de la comunicación deben hacer un seguimiento de la aplicación de las diferentes medidas, además del seguimiento de las personas implicadas para confirmar que no hay represalias en curso.

El Canal Ético es gestionado por la Dirección de Cumplimiento Normativo a través de una herramienta informática de terceros para el envío y gestión de todas las comunicaciones. Los responsables de la gestión de las comunicaciones tendrán acceso a la herramienta informática, según proceda, y servirán de repositorio de todas las comunicaciones recibidas.

Además, existe un buzón de sugerencias habilitado en la intranet de la Compañía y gestionado por RR. HH. para que los empleados puedan hacer llegar sus sugerencias y necesidades directamente al Departamento de RR. HH.

Se pueden enviar todo tipo de consultas a través del canal y también existe un buzón de sugerencias en la intranet de la Compañía

Todas las comunicaciones se gestionan con objetividad y diligencia de acuerdo con la Política del Canal Ético y la política de gestión de consultas, quejas y denuncias. Las investigaciones se llevarán a cabo de forma objetiva, justa, exhaustiva y diligente, con el máximo cuidado y consideración, de conformidad con los procedimientos internos y la legislación aplicable. Se garantizará en la mayor medida posible la independencia y la ausencia de conflictos de intereses en el proceso. Durante todo el proceso se respetarán al máximo los derechos de los implicados, incluida la presunción de inocencia y el honor de la persona afectada. Asimismo, se garantizará la ausencia de represalias a todos los informantes de buena fe y a quienes participen en la investigación de las comunicaciones. En 2024 se puso en marcha un nuevo curso sobre Información práctica para evitar represalias en el lugar de trabajo, dirigido a directivos y empleados implicados en decisiones sobre otros empleados (contratación, promoción, movilidad, despidos, medidas disciplinarias y otras)

REQUISITO DE DIVULGACIÓN S1-4: ADOPCIÓN DE MEDIDAS RELACIONADAS CON LOS IMPACTOS MATERIALES SOBRE EL PERSONAL PROPIO, ENFOQUES PARA MITIGAR LOS RIESGOS MATERIALES Y APROVECHAR LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON EL PERSONAL PROPIO Y EFICACIA DE DICHAS MEDIDAS.

Salud, la seguridad y el bienestar (SSB) son valores fundamentales para Ferrovial y los supervisa el Consejo de Administración en cada una de las reuniones que se celebran a lo largo del año. La Política de Salud y Seguridad, aprobada por el Consejo de Administración, establece los principios y valores que guían el comportamiento de empleados y subcontratistas. Esta política se aplica a través de la estrategia SSB, aprobada en diciembre de 2019 y prorrogada hasta 2026. La estrategia traza el camino para alcanzar los objetivos, centrándose en la excelencia operativa para mejorar la Prevención de Accidentes Graves y Fatales (AGF).

En caso de incidente negativo sustancial, Ferrovial ha establecido procedimientos para garantizar una resolución adecuada. Estas medidas incluyen:

- **Mecanismos de denuncia y protección:** Un canal de denuncia accesible y confidencial para abordar los conflictos y promover soluciones oportunas.
- **Compensación y apoyo:** Cuando procede, la Compañía aplica medidas de reparación, como compensaciones económicas, revisión de las políticas laborales y mejoras en el lugar de trabajo para evitar futuros incidentes.
- **Seguimiento continuo:** Ferrovial supervisa activamente el impacto de sus políticas y programas para garantizar que las medidas correctoras mitiguen eficazmente los riesgos a largo plazo.

Ferrovial ha establecido un objetivo de sostenibilidad cuantificable y sujeto a plazos para evaluar los progresos realizados en la mejora de los resultados en materia de salud y seguridad en todas sus operaciones. El Grupo aspira a reducir el Índice de Frecuencia de Accidentes Graves y Fatales (IFAGF) en un -31,8% en 2026 en comparación con el valor de referencia de 2022. Este objetivo demuestra el compromiso de Ferrovial por garantizar entornos de trabajo seguros y promover el bienestar físico y mental de su personal. Este objetivo se ajusta al objetivo global de Ferrovial de promover una cultura de seguridad y bienestar en la organización. Al fomentar entornos de trabajo seguros, la Compañía pretende reducir la frecuencia y gravedad de las lesiones graves y los accidentes mortales.

Los hitos intermedios incluyen una reducción del 10% para el 31 de diciembre de 2023 y del 19% para el 31 de diciembre de 2024. La unidad de medida es el índice de frecuencia por millón de horas trabajadas. Este objetivo se aplica a todas las operaciones directas del Grupo, incluidos los empleados y subcontratistas de los emplazamientos de los proyectos y las instalaciones operativas de todo el mundo. El Índice de Frecuencia de Accidentes Graves y Fatales de 2022 sirve como referencia para este objetivo, garantizando un marco de medición coherente para la evaluación de los progresos. El objetivo se fija para el periodo 2022-2026, con hitos intermedios para seguir los avances. Ferrovial ha desarrollado una metodología única para calcular un índice global homogéneo, ya que no existe un estándar internacionalmente reconocido para los KPI de salud, seguridad y bienestar (SSB). Este enfoque permite a la Compañía establecer y supervisar de forma coherente un KPI global de SSB.

La salud y la seguridad de los empleados forman parte integrante del modelo de grupos de interés de Ferrovial. En todos los países en los que operamos, los derechos de los empleados en materia de salud y seguridad están recogidos en la legislación laboral nacional o en leyes específicas sobre salud y seguridad, que a menudo incluyen la supervisión gubernamental para establecer normas de seguridad y realizar revisiones de los lugares de trabajo. No se han introducido cambios en el objetivo ni en sus metodologías subyacentes desde su aplicación, lo que mantiene la comparabilidad del objetivo. A 31 de diciembre de 2024, se ha logrado una reducción del 19% en el Índice de Frecuencia de Accidentes Graves y Fatales en comparación con 2022 (reducción del 10% en 2023). Este progreso refleja los esfuerzos sostenidos de Ferrovial para alcanzar sus objetivos de salud y seguridad para 2026.

La **estrategia de talento** de Ferrovial tiene como objetivo posicionar a la Compañía como empleador de referencia en sus mercados clave, promoviendo el **crecimiento profesional**, la **salud y el bienestar de sus empleados**, y fomentando equipos diversos capaces de generar cambios positivos tanto en la organización como en la sociedad. Los pilares de esta estrategia son el **compromiso**, la **agilidad organizativa** y la **innovación** en la gestión de personas.

Para mitigar los impactos negativos sobre su personal derivados de la transición hacia una economía más verde y neutra desde el punto de vista climático, Ferrovial ha adoptado programas de formación y reciclaje, que garantizan que los empleados adquieran las competencias necesarias en un entorno laboral en constante evolución. En 2024 se impartieron un total de 268.967 horas de formación en salud y seguridad. La Compañía ofrece **medidas de apoyo**, como asesoramiento profesional, coaching, reubicación interna y planes de jubilación anticipada, en situaciones de reestructuración o reducción de plantilla.

Consciente de los **retos que plantea la transición a una economía climáticamente neutra**, Ferrovial ha adoptado diversas **medidas de mitigación** para proteger a su plantilla. Además de programas de formación y reciclaje, Ferrovial ofrece garantías de empleo y apoyo individualizado en situaciones de cambio, asegurando la **adaptación y resiliencia** de sus equipos en un contexto de transformación.

Ferrovial es consciente de que **una gestión inadecuada de la seguridad en el trabajo** en las obras podría acarrear importantes riesgos para la reputación y responsabilidades legales. Por ello, ha puesto en marcha un **plan integral de seguridad laboral**, diseñado para cumplir la normativa vigente y adaptarse proactivamente a los cambios reglamentarios, las innovaciones tecnológicas y las **mejores prácticas del sector**. **Las auditorías periódicas, tanto internas como externas**, verifican el cumplimiento de estas normas y refuerzan la cultura de la prevención. Esta rigurosa gestión contribuye a mitigar los riesgos operativos, protegiendo la **integridad del personal** y asegurando la **reputación corporativa** de Ferrovial.

Promover unas normas sólidas de salud y seguridad en las operaciones es una prioridad estratégica en relación con el bienestar de los empleados. Esto incluye la implantación de sistemas de gestión sólidos, la formación de los empleados y el aprovechamiento de datos en tiempo real para predecir y prevenir accidentes.

La ampliación de la estrategia de Salud, Seguridad y Bienestar (SSB) de Ferrovial ha ido acompañada de varios ajustes para adaptarse a los cambios organizativos desde su aprobación. Esto ha llevado a un enfoque más operativo basado en tres capas de protección:

- **Planificación y preparación:** En el lugar de trabajo, la planificación requiere colaboración para garantizar los recursos y la supervisión de la prevención de los AGF. La preparación es a nivel de equipo para eliminar la improvisación.
- **Control y verificación:** Esto implica controlar los riesgos de AGF mediante intervenciones directas, paliativas y administrativas y aplicar las normas de SSB de Ferrovial. La verificación incluye comprobaciones previas a la puesta en marcha y continuas para garantizar que se aplican los controles de riesgo de AGF.
- **Cultura, competencia y concienciación:** La competencia es esencial para todas las actividades laborales, y algunas requieren cualificaciones específicas. El conocimiento de la situación es crucial y puede servir como última capa de defensa para la prevención de los AGF.

En el marco del Plan Estratégico de Salud, Seguridad y Bienestar 2024, se han llevado a cabo diversas actividades en torno a los pilares de la estrategia, centradas en el liderazgo, la formación, la competencia, la resiliencia y el compromiso:

- **Liderazgo:** Fomentar la transparencia y la rendición de cuentas, centrándose en la calidad y los resultados de los compromisos de liderazgo y las revisiones ejecutivas de incidentes (REI). En 2024, las Revisiones Ejecutivas de Incidentes analizaron "sucesos de alto potencial" que podrían haber provocado accidentes graves o mortales. Se estableció un nuevo indicador de liderazgo para supervisar el cierre de las acciones relacionadas con las revisiones ejecutivas de incidentes, y se celebró la cuarta edición de los Premios Chairman de Salud, Seguridad y Bienestar.
- **Competencia:** Desarrollar a los miembros del equipo mediante un marco de competencias, para inspirar y potenciar prácticas de trabajo seguras. El programa "License to Operate", puesto en marcha en 2020, pretende identificar los puestos críticos en materia de salud, seguridad y bienestar mediante la definición de competencias específicas. Para reforzar esta iniciativa, el programa Liderazgo en Seguridad para Supervisores y Gerentes (SLSM, por sus siglas en inglés) forma a los líderes para supervisar en materia de seguridad, influir, asesorar, guiar, dirigir y gestionar, desarrollando habilidades básicas de liderazgo y gestión de la seguridad. Los líderes de primera línea están capacitados para comprender, comunicar e impulsar la salud, la seguridad y el bienestar.
- **Resiliencia:** Avanzar en la mejora continua aprendiendo de las experiencias para innovar y reducir riesgos. Se ha pasado de reaccionar ante sucesos de alto potencial a identificar proactivamente condiciones y comportamientos de alto potencial mediante observaciones de salud y seguridad. A medida que la organización se centra en la aplicación de acciones de mejora, se puede mejorar el negocio para la prevención de AGF. Las acciones de mejora proceden de diversas fuentes, como las observaciones de salud y seguridad, las inspecciones de seguridad, las auditorías, las sugerencias sobre el terreno y las revisiones ejecutivas de incidentes.
- **Compromiso:** Fomentar una cultura asistencial en la que los miembros del equipo se cuiden mutuamente y denuncien las situaciones inseguras. En 2024 se pusieron en marcha iniciativas en el marco de este pilar de la estrategia: la cuarta edición de la Semana de la Salud, la Seguridad y el Bienestar, haciendo hincapié en el enfoque operativo y sus capas de defensa, empezando por la primera: "Planificación y preparación" para reducir y eliminar los riesgos mediante la planificación y la preparación diaria para una ejecución segura del trabajo.

La estrategia de bienestar de Ferrovial, denominada HASAVI (Hábitos Saludables para la Vida, por sus siglas en inglés), está integrada en la Estrategia global de Salud, Seguridad y Bienestar, y se basa en cuatro pilares: bienestar físico, mental, social y financiero. Dada la dispersión geográfica y la complejidad de la organización, la estrategia de bienestar se desarrolla tanto a nivel global como local para adaptarse a entornos de trabajo específicos.

Los elementos clave de la estrategia de bienestar de Ferrovial incluyen:

- **Comité de Bienestar:** Este comité, compuesto por representantes de todas las unidades de negocio, se encarga de establecer la hoja de ruta del bienestar para la Compañía.
- **Sistema de gobernanza:** Una red coordinada en la que participan RR. HH., SSB, la red de Embajadores y el Departamento de Comunicación garantiza la colaboración interna y el compromiso de las partes interesadas.
- **Red de Embajadores:** Más de 100 embajadores del bienestar en todo el mundo identifican las necesidades y ponen en marcha iniciativas relacionadas con la salud, promoviendo una cultura del bienestar en todo Ferrovial.
- **Formación:** En 2024, se introdujeron nuevos itinerarios de formación a través de módulos de eLearning y LinkedIn. La formación específica para directivos sobre salud mental y atención en equipo está prevista para principios de 2025.
- **Calendario y comunicación:** Ferrovial emplea una sólida estrategia de comunicación para la salud y el bienestar, utilizando diversos canales para destacar las campañas de prevención y difusión. En 2024, se compartieron alrededor de 68 mensajes en la intranet corporativa, que obtuvieron más de 5.898 visitas y 209 interacciones. Además, 335 publicaciones en los canales internos de las redes sociales lograron 189.418 visitas y 2.101 interacciones.

En cada uno de los cuatro pilares del bienestar se destacan las siguientes acciones:

- **Bienestar físico:**
 - Plataforma/App global: En 2024, United Heroes experimentó un aumento del 53,9% de usuarios registrados.
 - Acuerdos sanitarios: Asociaciones con centros de salud, gimnasios, plataformas en línea y fisioterapia.
 - Eventos deportivos: Fútbol, pádel, olimpiadas y salidas a la montaña.
 - Talleres: Guías y talleres de prevención y sensibilización.
 - Participación en carreras solidarias.
 - Actividades de grupo: Sesiones semanales de yoga, pilates, boxeo, entrenamiento global y ciclismo indoor.
 - Nutrición: Asesoramiento personalizado de nutricionistas.
 - Talleres presenciales y en línea: menopausia, prevención del cáncer, campañas de salud cardiovascular, etc.
- **Bienestar mental y emocional:**
 - Programas de apoyo psicológico para empleados y familiares.
 - Talleres específicos sobre gestión emocional y crecimiento personal (resiliencia, autoliderazgo, salud mental, trastornos alimentarios, etc.).
 - Prácticas de mindfulness.
- **Bienestar social:**
 - Actividades de teambuilding.
 - Desayunos saludables.
 - Promoción de actividades familiares: senderismo, marcha nórdica, etc.
 - Acciones de voluntariado y participación en la comunidad.
 - Aplicación de la psicología positiva y generación de ecosistemas saludables en el ámbito laboral.
- **Bienestar financiero:**
 - Promoción de los programas de apoyo financiero de Ferrovial entre los empleados.
 - Planes de retribución flexibles.
 - Formación específica presencial y en línea en finanzas.
 - Guías para una mejor gestión financiera.

Para aprovechar plenamente todas las oportunidades identificadas, Ferrovial puso en marcha las siguientes acciones:

- **Aumentar la productividad y la satisfacción en el trabajo:** La Compañía fomenta una cultura de prevención y responsabilidad, mejorando las condiciones de trabajo, reduciendo los accidentes laborales y las enfermedades profesionales y disminuyendo el absentismo. Estas acciones contribuyen a la satisfacción y retención de los empleados.
- **Atracción y retención del talento:** Al centrarse en proyectos tecnológicos de alto valor, Ferrovial permite a los empleados desarrollarse en áreas innovadoras y profesionalmente atractivas, reduciendo la rotación de personal y potenciando la motivación y el compromiso.
- **Formación y desarrollo profesional:** Los programas de formación y reciclaje garantizan que los empleados adquieran las competencias necesarias en un entorno laboral en constante evolución. Durante los cambios organizativos se ofrecen medidas de apoyo como asesoramiento profesional, coaching, reubicación interna y planes de jubilación anticipada.

- **Diversidad e inclusión:** Ferrovial promueve equipos diversos para potenciar la creatividad y la innovación, contribuyendo al éxito de los proyectos y mejorando la competitividad global.

Estas iniciativas refuerzan la posición de Ferrovial como empleador de referencia en sus mercados clave e impulsan cambios positivos tanto dentro de la organización como en la sociedad.

Los resultados para 2024 han sido muy positivos, con aumentos significativos de la participación y la adhesión a diversas iniciativas. El bienestar se situó como el factor que más se mejoró en la última encuesta. El 91% de los empleados cree que HASAVI mejora el entorno de trabajo y las relaciones con los compañeros, y el 82% opina que contribuye a mejorar la productividad, la creatividad y la concentración.

Por último, Ferrovial adopta un enfoque exhaustivo y riguroso en materia de **protección y tratamiento de datos personales**, garantizando que sus prácticas no causen ni contribuyan a causar impactos negativos materiales en su plantilla. La Compañía cumple estrictamente la **legislación vigente sobre protección de datos** y ha puesto en marcha mecanismos actualizados que incluyen controles internos, auditorías periódicas y formación de los empleados sobre la correcta gestión de los datos personales.

En situaciones en las que pueden surgir tensiones entre las presiones empresariales y la necesidad de mitigar los impactos negativos, la Compañía siempre da prioridad al **cumplimiento de la normativa de protección de datos**, garantizando que no se comprometa la seguridad y privacidad de la información. La **transparencia** en el seguimiento y cumplimiento de esta normativa es fundamental en su información, reflejo de su compromiso con **las mejores prácticas** en materia de protección de datos y respeto a su plantilla.

S1-5: METAS RELACIONADAS CON LA GESTIÓN DE IMPACTOS NEGATIVOS MATERIALES, EL IMPULSO DE IMPACTOS POSITIVOS Y LA GESTIÓN DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES

La **salud y la seguridad de los empleados** son pilares fundamentales de la estrategia de sostenibilidad y responsabilidad corporativa de Ferrovial. La Compañía se compromete a garantizar entornos de trabajo seguros y a promover el bienestar físico y mental de su personal. Entre los objetivos de la Compañía figuran:

- **Prevención de riesgos laborales:** Reducir los accidentes laborales mediante medidas avanzadas de seguridad, formación y sistemas de concienciación.
- **Promoción de la salud y el bienestar:** Fomentar hábitos saludables y el bienestar general de los empleados.
- **Cumplimiento de la normativa:** Mantener altos niveles de seguridad en todos los proyectos, superando los requisitos legales y adoptando las mejores prácticas internacionales.
- **Cultura de seguridad:** Implicar a todos los niveles organizativos para consolidar una cultura de seguridad preventiva.
- **Innovación en seguridad:** Aplicar tecnologías avanzadas para identificar continuamente los riesgos y mejorar las condiciones de trabajo.

En cuanto a la diversidad, significa fomentar un entorno de trabajo basado en la igualdad, la equidad y el rendimiento, que no sólo reconozca sino que valore las diferencias y genere oportunidades reales para que cada persona desarrolle todo su potencial y aporte lo mejor de sí misma. La compañía también promueve la diversidad de género fomentando la representación femenina en todos los niveles de la organización, incluidos los puestos directivos. Como grupo global, Ferrovial valora y aprovecha la multiculturalidad, fomentando la colaboración entre equipos diversos.

Ferrovial se ha fijado el objetivo de alcanzar un 30% de mujeres en puestos directivos y de liderazgo. La Compañía también ha fijado objetivos ambiciosos para la formación y cualificación de sus empleados, centrándose en varios aspectos clave: desarrollar el talento, fomentar la innovación, mejorar la competitividad y adaptarse al cambio.

Ferrovial garantiza la participación de su plantilla y de sus representantes en la definición de los objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales, tanto negativos como positivos, así como de los riesgos y oportunidades materiales. Esta participación se refleja en registros como las actas de la Mesa Nacional de Negociación, Comités de Empresa y asociaciones empresariales donde Ferrovial participa activamente como miembro de las comisiones negociadoras con los sindicatos. Estos foros ofrecen una plataforma de diálogo y colaboración que permite a los representantes contribuir directamente al establecimiento de objetivos de impacto alineados con las prioridades y retos de la Compañía.

En el marco del proceso anual de fijación de objetivos, los empleados proponen sus KPI en colaboración con su responsable jerárquico, que los valida. Al final del año, el director revisa el nivel de consecución de estos KPI/objetivos, lo que repercute directamente en la remuneración variable que recibe el empleado.

Durante el proceso anual de Revisión de Talent, el responsable evalúa las competencias, los puntos fuertes y las áreas de mejora del empleado. El empleado también completa una autoevaluación de estas áreas. Los resultados de este proceso se reflejan en el Plan de Desarrollo Individual (PDI), en el que se identifican las acciones de desarrollo conjunto (incluyendo formación, actividades de seguimiento, tutoría, nuevos proyectos, asignaciones temporales, movilidad interna, etc.). Este proceso se lleva a cabo para la población de cuello blanco.

La Compañía comparte anualmente con los representantes sociales información detallada sobre el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos, que se introducen en la herramienta Workday y se muestran en el perfil del empleado, al que se puede acceder en cualquier momento del año para su seguimiento. Como prueba de ello, cabe citar las actas del Comité de Seguimiento de la retribución variable por objetivos, en las que se destaca el enfoque estructurado para mantener a los representantes informados y comprometidos con la evaluación de los progresos y la adecuación de los resultados a los objetivos de la organización. Este compromiso se formaliza mediante acuerdos firmados con las secciones sindicales a escala mundial en toda la organización.

S1-6: CARACTERÍSTICAS DE LOS EMPLEADOS DE LA EMPRESA

Ferrovial recopila los datos de los empleados mediante un proceso estructurado que garantiza la precisión y la coherencia:

- **Extracción de Workday:** Para los países y empresas integrados, los datos se obtienen a través de informes específicos.
- **Validación y carga en Enablon:** Los colaboradores revisan y cargan los datos utilizando plantillas normalizadas.
- **Gestión fuera de Workday:** En los países no integrados, los datos se recogen de los sistemas locales y se actualizan en Enablon.

- **Supuestos clave:** Se da prioridad a los datos más recientes y validados, garantizando la coherencia entre las regiones y el cumplimiento de las normas de notificación. No existen estimaciones para el cálculo relacionado con el total de empleados, solo el total de horas en la brecha salarial de género en el área de remuneración. Para más información, véase NEIS 2, BP-2.

Este planteamiento garantiza una recogida de datos fiable y normalizada en toda la organización.

Los datos de los empleados se clasifican como "A tiempo completo" o "A tiempo parcial" y se analizan en busca de tendencias. Cualquier variación sustancial con respecto a periodos anteriores se revisa en colaboración con las unidades respectivas para identificar sus causas profundas.

Se informa tanto del número de empleados al final del periodo como del número medio de empleados a lo largo del año.

Para ver la información sobre el total de empleados en los estados financieros, véase la sección 2 de los estados financieros consolidados: Beneficio (PÉRDIDA) del ejercicio 2.3 Gastos de personal.

EMPLEADOS

Número de empleados en los países en los que la empresa tiene al menos 50 empleados, que representan como mínimo el 10% de su número total de empleados.

País	Número de empleados
Polonia	6.701
España	6.183
Chile	4.468
Estados Unidos	4.604
Reino Unido	1.139
Otros países	2.406
TOTAL	25.501

Empleados por tipo de contrato, desglosados por sexo

	Mujer	Hombre	Otros	No comunicado	Total
Número de empleados	4.511	20.990	0	0	25.501
Contrato temporal	641	3.328	0	0	3.969
Contrato indefinido	3.870	17.662	0	0	21.532
Horas no garantizadas	0	0	0	0	–
Número de empleados a tiempo parcial (head count)	89	148	0	0	237
Número de empleados a tiempo completo (head count)	4.422	20.842	0	0	25.264

Empleados por tipo de contrato, desglosados por región

	Europa	América	Asia	África	Oceanía
Nº de empleados	15.002	10.135	190	1	173
Contrato temporal	92	958	0	0	5
Contrato indefinido	12.354	9.177	3	1	168
Horas no garantizadas	0	0	0	0	0

Eje geográfico	Europa	África	América	Asia	Oceanía	Valor total
Número de empleados	15.002	1	10.135	190	173	25.501
Número de empleados a tiempo parcial	156	0	76	0	5	237
Número de empleados a tiempo completo (head count)	14.846	1	10.059	190	168	25.264

Número de empleados a final de año por región y género

	2023			2024		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Polonia	4.706	1.643	6.349	4.913	1.788	6.701
España	4.829	1.000	5.829	5.096	1.087	6.183
Chile	4.412	405	4.817	4.028	440	4.468
Estados Unidos	3.781	584	4.365	4.008	596	4.604
Reino Unido	856	284	1.140	874	265	1.139
Alemania	785	4	789	793	6	799
Canadá	483	70	553	558	73	631
Colombia	161	68	229	117	61	178

Turquía	157	27	184	157	27	184
Australia	120	55	175	119	54	173
Portugal	105	61	166	66	49	115
Puerto Rico	117	19	136	213	32	245
Francia	20	10	30	24	18	42
Países Bajos	8	4	12	7	6	13
Perú	4	4	8	4	4	8
Eslovaquia	4	0	4	4	2	6
Arabia Saudí	4	0	4	3	0	3
Irlanda	1	1	2	1	1	2
Italia	0	2	2	0	2	2
Omán	2	0	2	0	0	0
Túnez	1	0	1	1	0	1
Brasil	1	0	1	1	0	1
India	1	0	1	3	0	3
TOTAL	20.558	4.241	24.799	20.990	4.511	25.501

NUEVAS CONTRATACIONES Y ROTACIÓN DE PERSONAL

El número total de nuevas contrataciones en 2024 fue de 16.043 (10.495 en 2023), lo que corresponde a una tasa de contratación total del 62,91% (42,32% en 2023), con respecto a la plantilla de finales de año. El desglose por país, género y edad es el siguiente:

		<30	30 - 50	>50	Subtotal	TOTAL 2024	TOTAL 2023
España	Hombres	316	353	353	1.022	1.201	1.604
	Mujeres	88	73	18	179		
Estados Unidos	Hombres	781	629	366	1.776	1.933	1.940
	Mujeres	66	65	26	157		
Canadá	Hombres	135	199	180	514	561	640
	Mujeres	20	14	13	47		
Reino Unido	Hombres	43	35	22	100	128	201
	Mujeres	11	10	7	28		
Polonia	Hombres	318	443	231	992	1.340	1.234
	Mujeres	149	167	32	348		
Latinoamérica	Hombres	2.891	4.283	2.518	9.692	10.163	4.031
	Mujeres	188	210	73	471		
Resto de países	Hombres	161	263	256	680	717	845
	Mujeres	12	17	8	37		
TOTAL	Hombres	4.645	6.205	3.926	14.776	16.043	10.495
	Mujeres	534	556	177	1.267		
Subtotal		5.179	6.761	4.103	16.043		

El número de bajas y el índice de rotación en 2024 fue:

Bajas	2024																		Total por categoría
	Voluntarias						Involuntarias						Total						
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	
Executive Committee	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
BU Executive Committee y Corporate Director	0	2	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	5	0	0	0	7
Affiliate Executive Committee & Head of Department	0	11	8	0	2	0	0	1	8	0	2	0	0	12	16	0	4	0	32

Business Positions Leads	0	6	4	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	6	13	0	0	0	19
Manager	5	101	73	1	30	5	1	21	27	0	6	4	6	122	100	1	36	9	274
Senior Professional / Supervisor	18	66	27	11	36	10	11	42	25	1	6	2	29	108	52	12	42	12	255
Professional	137	161	61	78	105	9	39	84	54	12	32	8	176	245	115	90	137	17	780
Administratives / Support	27	28	14	43	36	16	27	41	9	32	32	15	54	69	23	75	68	31	320
Blue Collar	949	1.391	955	55	97	48	2.839	4.380	2.874	111	118	36	3.788	5.771	3.829	166	215	84	13.853
Subtotal por edad	1.136	1.766	1.147	188	306	88	2.917	4.569	3.007	156	196	65	4.053	6.335	4.154	344	502	153	
Subtotal por género			4.049			582			10.493			417			14.542			999	15.541
Total						4.631						10.910						15.541	

Bajas	2024																		Total por categoría
	Voluntarias						Involuntarias						Total						
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	
Manager y categorías superiores	5	120	90	1	32	5	1	22	45	0	8	4	6	142	135	1	40	9	333
Senior Professional / Supervisor	18	66	27	11	36	10	11	42	25	1	6	2	29	108	52	12	42	12	255
Professional	137	161	61	78	105	9	39	84	54	12	32	8	176	245	115	90	137	17	780
Administratives / Support	27	28	14	43	36	16	27	41	9	32	32	15	54	69	23	75	68	31	320
Blue Collar	949	1.391	955	55	97	48	2.839	4.380	2.874	111	118	36	3.788	5.771	3.829	166	215	84	13.853
Subtotal por edad	1.136	1.766	1.147	188	306	88	2.917	4.569	3.007	156	196	65	4.053	6.335	4.154	344	502	153	
Subtotal por género			4.049			582			10.493			417			14.542			999	15.541
TOTAL						4.631												15.541	

Índice de rotación (%)	2024																	
	Voluntaria						Involuntaria						Total					
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>45	<30	30-50	>50
Subtotal por edad	4,29	6,49	4,03	0,70	1,18	0,34	11,25	17,43	11,28	0,61	0,80	0,28	15,54	23,92	15,31	1,31	1,98	0,62
Subtotal por género		14,81			2,22			39,96			1,69			54,77			3,91	
ÍNDICE DE ROTACIÓN TOTAL					17,03						41,65						58,68	

DIVERSIDAD EN LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO Y EMPLEADOS

Los datos de plantilla al cierre del ejercicio por categoría profesional, línea de negocio y género son los siguientes:

Plantilla a cierre		2024										TOTAL 2024	TOTAL 2023
Corporación/ Otros		Executive Committee	BU Executive Committee y Corporate Director	Affiliate Executive Committee & Head of Department	Business Positions Leads	Manager	Senior Professional/ Supervisor	Professional	Administratives/ Support	Blue Collars	Subtotal		
Corporación/ Otros	Hombres	10	42	52	4	95	217	122	62	3.562	4.166	4.867	508
	Mujeres	3	13	33	3	63	114	101	95	276	701		
Construcción	Hombres	0	21	176	252	2.061	1.116	2.384	595	8.151	14.756	18.131	19.362
	Mujeres	0	3	43	17	524	507	1.386	622	273	3.375		
Autopistas	Hombres	0	9	23	13	59	76	52	5	245	482	682	677
	Mujeres	0	1	10	0	21	52	33	19	64	200		
Energía	Hombres	0	5	19	10	37	122	70	3	1.129	1.395	1.589	4.021
	Mujeres	0	3	4	1	11	32	29	21	93	194		
Aeropuertos	Hombres	0	3	13	0	10	15	62	15	73	191	232	231
	Mujeres	0	2	3	0	3	1	15	15	2	41		
TOTAL 2024	Hombres	10	80	283	279	2.262	1.546	2.690	680	13.160	20.990	25.501	24.799
	Mujeres	3	22	93	21	622	706	1.564	772	708	4.511		
TOTAL 2023	Hombres	11	60	255	273	2.234	1.442	2.703	670	12.910	20.558		
	Mujeres	2	14	83	16	589	650	1.482	766	639	4.241		

S1-8: COBERTURA DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA Y DIÁLOGO SOCIAL

Ferrovial promueve un entorno de diálogo social inclusivo y participativo en el Espacio Económico Europeo (EEE), garantizando que sus empleados estén representados tanto a nivel de centro como europeo. Este compromiso se refleja en el hecho de que el 62,5% de su plantilla mundial está cubierta por convenios colectivos. La representación de los trabajadores se materializa a través de su participación en comités y mesas de negociación, donde se debaten y acuerdan aspectos clave como las condiciones de trabajo, la seguridad y el bienestar de los empleados. Ferrovial también facilita la comunicación continua entre la dirección y los representantes de los trabajadores en cada planta, garantizando que sus preocupaciones y sugerencias sean escuchadas y atendidas.

PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIOS COLECTIVOS

	Empleados representados	% 2024	% 2023
España	4.409	99,6 %	100,0 %
Estados Unidos	41	0,9 %	0,3 %
Canadá	77	12,2 %	13,9 %
Reino Unido	0	0,0 %	6,0 %
Polonia	5.121	79,4 %	78,9 %
Latinoamérica	4.064	87,3 %	84,0 %
Otros países	127	9,4 %	10,1 %
TOTAL	13.839	60,9 %	62,5 %

Tasa de cobertura	Cobertura de la negociación colectiva (empleados- EEE) (para las regiones con >50 empl. que representan > 10% del total de empl.)	Cobertura de la negociación colectiva (empleados- no EEE) (estimación para las regiones con >50 empl. que representan >10% del total de empl.)	Diálogo social (representación en el lugar de trabajo - sólo EEE) (para países con >50 empl. que representen >10% del total de empl.)
0-19%		EE. UU.	
20-39%			
40-59%			
60-79%	Polonia		Poland
80-100%	España	Chile	Spain

Para Ferrovial, los interlocutores sociales son fundamentales y siempre legítimos desde el punto de vista legal, al haber sido elegidos mediante procesos electorales llevados a cabo por los trabajadores a los que representan o pertenecer a federaciones sindicales representativas de los sectores en los que opera la Compañía. Esta estructura garantiza que las voces de los trabajadores estén adecuadamente representadas y que sus intereses se defiendan eficazmente en las negociaciones y los diálogos sociales, tanto a escala local como europea.

En el marco de sus operaciones en el EEE, Ferrovial firmó en 2023 134 convenios colectivos, una cifra ligeramente inferior a los 147 de 2022. Estos convenios no sólo regulan aspectos esenciales de las relaciones laborales, sino que incorporan cláusulas específicas sobre prevención de riesgos

laborales, seguridad y salud en el trabajo, adaptándose a la normativa local de cada país. En el proceso de negociación colectiva de 2023, Ferrovial renovó o mejoró estas disposiciones en algunos casos, como parte de su compromiso con la salud, la seguridad y el bienestar de sus empleados.

En España, el 100% de los trabajadores de la construcción están representados por sindicatos. Incluso en los casos en que no existen comités de empresa ni delegados de personal, los trabajadores están representados por Secciones Sindicales, con las que se ha constituido una Mesa Estatal de Negociación. Este nivel de representación garantiza una cobertura completa de los trabajadores y refuerza el diálogo social en el país. Ferrovial está trabajando para proporcionar datos similares sobre representación sindical en otros países del EEE en los que tiene una presencia significativa. Además, los trabajadores representados en el diálogo social en los países del EEE (España y Polonia) representan el 37,81% (con un total de 9.643 trabajadores).

A nivel europeo, Ferrovial refuerza su compromiso con la representación de los trabajadores a través de un Acuerdo Marco firmado en 2012 con UGT FICA y los sindicatos de Comisiones Obreras, así como con la Federación Sindical Internacional (FSI). Este convenio promueve la protección de los derechos laborales en los sectores de la construcción y las infraestructuras y garantiza un diálogo democrático continuo entre la Compañía y los representantes de los trabajadores a través de la negociación colectiva. Este marco también garantiza que los intereses de los trabajadores se ajusten a las normas internacionales de representación y respeto laboral.

Fuera del EEE, Ferrovial también mantiene un alto nivel de compromiso con la negociación colectiva. Sin embargo, se recomienda ampliar la información sobre el porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos en estas regiones, lo que reflejará mejor el alcance global de sus iniciativas de diálogo social.

De esta forma, Ferrovial refuerza su compromiso con un entorno de trabajo inclusivo, respaldado por una representación sindical efectiva y un diálogo social continuo que garantice el bienestar, la seguridad y los derechos de todos sus empleados.

Ferrovial no tiene Comité de Empresa europeo. Cada sociedad o filial que tenemos en los países europeos tiene su propia representación sindical. Sin embargo, en Construcción hemos firmado un acuerdo con la Federación Sindical Internacional, la agrupación de sindicatos internacionales (convenio adjunto) que promueve el desarrollo de los sindicatos en nuestro sector y garantiza el cumplimiento y salvaguarda de los derechos de los trabajadores.

S1-9: PARÁMETROS DE DIVERSIDAD

Categoría 2024	Indefinido		Temporal		Total		Total 2024	Porcentaje	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres		Hombres	Mujeres
Manager y categorías superiores (Executive, Senior Manager, Head of Department, etc.)	2.778,0	723,7	169,2	24,3	2.947,2	748,0	3.695,2	79,8 %	20,2 %

En Ferrovial, el término "Alta Dirección" hace referencia a los profesionales que ocupan puestos de liderazgo estratégico dentro de la organización. A efectos de identificación, la clasificación incluye las categorías de Directivo y categorías superiores, como Ejecutivo, Alto Directivo y Jefe de Departamento, entre otras. Estos cargos desempeñan una función clave en la toma de decisiones, la definición y aplicación de la estrategia corporativa y la supervisión de las operaciones de la Compañía.

2024	Grupo de edad	Género	Nº Empleados	% Empleados
PLANTILLA TOTAL POR GRUPOS DE EDAD	0-30	Mujeres	1.056	4,1
		Hombres	3.731	14,7
	30-50	Mujeres	2.538	9,9
		Hombres	10.016	39,3
	>50	Mujeres	917	3,6
		Hombres	7.243	28,4
	TOTAL 2024	Mujeres	4.511	17,7
		Hombres	20.990	82,3

Categoría	Hombres	% Men Variation 2024/2023	Mujeres	% Variación de Mujeres 2024/2023
Executive Committee	10	-9 %	3	50 %
BU Executive Committee y Corporate Director	80	33 %	22	57 %
Affiliate Executive Committee & Head of Department	283	11 %	93	12 %
Business Positions Leads	279	2 %	21	31 %
Manager	2.262	1 %	622	6 %
Senior Professional / Supervisor	1.546	7 %	706	9 %
Professional	2.690	0 %	1.564	6 %
Admin Staff/Support	680	1 %	772	1 %
Blue Collar	13.160	2 %	708	11 %

Ferrovial se ha marcado un objetivo claro y medible alineado con su Política de Diversidad: conseguir que el Equipo Directivo esté formado por al menos un 30% de mujeres y un 30% de hombres en diciembre de 2025. A estos efectos, por "Equipo Directivo" 1 se entiende: Comité de Dirección de Ferrovial, Directores Corporativos, Directores de Unidades de Negocio y sus reportes directos con categoría de "Jefe de". Además, con respecto a los objetivos, se tendrán debidamente en cuenta los requisitos legales aplicables de la jurisdicción pertinente, incluidas las consideraciones de derecho laboral y de empleo. Es importante destacar que la definición de "Equipo Directivo" utilizada en esta sección difiere de la clasificación de niveles organizativos presentada en las tablas anteriores. El Equipo Directivo de Ferrovial (EDF) es un grupo ad hoc específicamente definido, cuya composición se describe en la Política de Diversidad de la Compañía. A diferencia de la estructura organizativa general reflejada en las tablas, la composición del Equipo Directivo de Ferrovial no sigue la misma categorización jerárquica, sino que se atiene a criterios específicos establecidos para cumplir los objetivos estratégicos de diversidad.

Además, los datos relativos a la composición del Equipo Directivo de Ferrovial se generan manualmente con periodicidad mensual, lo que permite un seguimiento detallado y actualizado de su evolución. Según los datos más recientes, el porcentaje actual de representación femenina en el Equipo Directivo de Ferrovial se sitúa en el 26,2%, lo que demuestra el compromiso de Ferrovial con la equidad de género y el avance hacia el objetivo de 2025.

Se trata de un objetivo absoluto calculado como porcentaje, dirigido específicamente a los puestos de dirección y gestión.

El objetivo no depende de un año de referencia específico, ya que tiene en cuenta el número actual de empleados del Equipo Directivo de Ferrovial para cada año de cálculo. Además, se ha establecido un hito intermedio del 27% para supervisar los avances hacia el objetivo final. Se trata de un objetivo que abarca a toda la Compañía y se alinea con la estrategia de diversidad e inclusión de Ferrovial.

La definición de este objetivo implica la participación de los directores generales de las distintas unidades de negocio, lo que pone de relieve su naturaleza estratégica y de toda la Compañía. Los avances hacia la consecución de este objetivo se revisan trimestralmente para garantizar que se cumple dentro del plazo definido. Se tendrán debidamente en cuenta los requisitos legales aplicables de la jurisdicción pertinente, incluidas las consideraciones de derecho laboral y de empleo.

S1-10: SALARIOS ADECUADOS

Ferrovial reafirma su compromiso de asegurar que todos sus empleados reciban un salario adecuado, alineado con los estándares y puntos de referencia relevantes en cada país en el que opera. Este compromiso se valida anualmente mediante un análisis basado en datos de la Living Wage Foundation, que evalúa factores esenciales como la alimentación, el suministro de agua, la vivienda, el transporte, la ropa, la asistencia sanitaria, la educación y el pago de impuestos, entre otros. Los resultados de este análisis confirman que **el 97% de los empleados de los países en los que la Compañía está más activa -España, Reino Unido, Chile, Estados Unidos, Polonia, Australia, Canadá, Colombia, Portugal, Puerto Rico y Turquía- perciben un salario superior al salario mínimo vital.**

Para el 3% restante, se están evaluando medidas adicionales para alinear aún más la remuneración con las referencias de salario digno, reforzando el compromiso de Ferrovial con una remuneración justa y competitiva en todas sus operaciones.

Cumplimiento en el Espacio Económico Europeo (EEE)

En el EEE, Ferrovial vela por que, en los países con un salario mínimo legal, la remuneración se ajuste a esta normativa. En los casos en los que no existe un salario mínimo establecido, el salario más bajo de los empleados se compara con indicadores regionales y normas internacionales, como el 60% del salario medio nacional y el 50% del salario bruto medio. Estas referencias se ajustan a la Directiva (UE) 2022/2041 sobre salarios mínimos adecuados en la Unión Europea. Ferrovial también se asegura de que los salarios estén por encima del salario digno en todos los países en los que tiene actividad relevante.

En España, por ejemplo, el salario mínimo en el sector de la construcción está regulado por las tablas salariales mínimas de los convenios colectivos provinciales y el Convenio General del Sector. Ferrovial garantiza que, salvo excepciones puntuales y en el caso de nuevas contrataciones con experiencia, los salarios abonados superan estas tablas de salario mínimo.

Cumplimiento fuera del EEE

Fuera del EEE, Ferrovial cumple con la legislación local sobre salario mínimo en todos los países en los que opera, garantizando que ningún empleado reciba menos del salario mínimo establecido a nivel nacional o subnacional, ya sea por legislación o por convenios colectivos. En los casos en que no existen instrumentos jurídicos o convenios colectivos que regulen el salario mínimo, la Compañía utiliza índices de referencia internacionales. Ferrovial cumple con los estándares de la Iniciativa de Comercio Sostenible (ICS) y las metodologías de la Wage Indicator Foundation y la Fair Wage Network.

Estas metodologías, como la desarrollada por Anker, garantizan que los salarios sean adecuados para cubrir las necesidades básicas de los empleados y respetan los principios de la negociación colectiva.

Metodología y garantías

Para garantizar un enfoque homogéneo y transparente, Ferrovial utiliza metodologías reconocidas internacionalmente, como las proporcionadas por la Wage Indicator Foundation, que cumplen los criterios establecidos en la iniciativa Living Wage Roadmap. Estas metodologías garantizan que los salarios sean adecuados y se ajusten a los principios de sostenibilidad y bienestar de los empleados. También se da prioridad a la negociación colectiva como herramienta fundamental para establecer unas condiciones de trabajo justas.

S1-12: PERSONAS CON DISCAPACIDAD

La Ley General de los Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social (LGDPD Española) establece que las personas con discapacidad son aquellas que tienen discapacidades físicas, cognitivas, intelectuales o sensoriales, previsiblemente permanentes, que al interactuar con diversas barreras, pueden impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

A continuación de esta disposición, la LGDPD especifica que, a todos los efectos, tendrán la consideración de personas con discapacidad:

- Personas con discapacidad a aquellas que tengan reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento.
- Pensionistas de la Seguridad Social que tengan reconocida una pensión de incapacidad permanente en el grado de total, absoluta o gran invalidez, y pensionistas de clases pasivas que tengan reconocida una pensión de jubilación o retiro por incapacidad permanente para el servicio inútil.

El número de empleados a 31 de diciembre de 2024 con una discapacidad igual o superior al 33% era de 175 (121 en 2023), lo que representa el 0,7% de la plantilla total al final del periodo.

Si un empleado decide voluntariamente comunicar su discapacidad a la Compañía, debe aportar una serie de documentos para poder optar a las ayudas relacionadas con la discapacidad. Para ser reconocido como persona con discapacidad y gestionar las ayudas correspondientes, el trabajador deberá subir al sistema de RR. HH. un certificado visado por un organismo oficial, que acredite que tiene al menos un 33% de discapacidad.

Para ello, Ferrovial pone a disposición del empleado una herramienta global denominada Workday, que recopila datos detallados relacionados con el área de RR. HH. Esta herramienta consolida los datos de todos los empleados, permitiéndonos extraer información consolidada o detallada de cada uno de ellos.

S1-14: MÉTRICAS DE SEGURIDAD Y SALUD

REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN COMITÉS FORMALES DE SEGURIDAD Y SALUD EMPRESA-TRABAJADORES

	2022	2023	2024
Porcentaje de empleados representados en los comités de Seguridad y Salud	85,0	73,0	84,0

TRABAJADORES CUBIERTOS POR UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (ISO 45001)

	2022	2023	2024
Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (%)	87,0	77,0	80,0

LESIONES POR ACCIDENTES LABORALES

PROBLEMAS DE SALUD RELACIONADOS CON EL TRABAJO

METRICA NEIS	2022	2023	2024
Índice total de frecuencia registrable	3,9	5,5	6,3
Índice total de frecuencia registrable (incluidos contratistas)	6,6	5,7	4,9
N.º total de lesiones registrables	285	272	315
N.º total de lesiones registrables (i/cont.)	545	550	584
Número de días perdidos (mil, días)	7524	8365	9085
Número de accidentes fatales de empleados	3	1	2
Número de accidentes fatales de contratistas	2	0	5
Número de casos de problemas de salud relacionados con el trabajo (empleados)	48	11	7

MÉTRICAS ESPECÍFICAS POR ENTIDAD	2022	2023	2024
Índice de frecuencia	3,2	4,7	4,7
Índice de frecuencia (incluidos los contratistas)	3,3	4,3	4,1
Índice de gravedad	0,10	0,2	0,2
Tasa de absentismo	5,61	4,4	4,9
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales	0,65	0,2	0,1
Horas de absentismo (mill. horas)	4,12	2,1	2,5

El número de casos de enfermedades profesionales fue de 7 en 2024 (11 en 2023).

Índice de frecuencia = número de accidentes con baja*1.000.000/Nº de horas trabajadas

Índice total de frecuencia registrable = total de lesiones registrables*200.000/N.º de horas trabajadas

Índice de gravedad = número de días perdidos por lesiones*1.000/n.º de horas trabajadas

Nota: los datos sobre siniestralidad se ofrecen únicamente en forma de ratios, ya que constituyen una representación fiable de los resultados de la Compañía en materia de salud y seguridad. Las variaciones sustanciales en los indicadores mostrados se deben principalmente a los procesos de desinversión emprendidos por la Compañía en los dos últimos años.

Todos los accidentes mortales se han investigado adecuadamente en una Revisión Ejecutiva de Incidentes, con la asistencia de la alta dirección, y como resultado se han planteado y adoptado diferentes medidas. Para cambiar las tendencias negativas, además del Plan de RSU 2024 aprobado, se preparó e implementó un "Plan de Choque", con acciones corporativas globales y acciones específicas de las Unidades de Negocio, incluyendo, entre otras, diferentes campañas, paradas e iniciativas para mejorar la concienciación sobre SSB entre empleados y contratistas. Asimismo, el plan de acción 2025-2026 aprobado se centra en los riesgos del SIF, la gestión y supervisión de los contratistas, la mejora de los procesos y la cultura y sensibilización

En Ferrovial, todas las filiales operan en virtud de un sistema de seguridad y salud basado en los requisitos de la legislación y la normativa exigidas en el país. Asimismo, en esos países o en caso de requisitos contractuales, estos sistemas son certificados por un tercero de conformidad con la normativa local o internacional, según proceda. Para más información sobre la estrategia de salud y seguridad, consulte NEIS S1, S1-4.

S1-16: MÉTRICA DE RETRIBUCIÓN (BRECHA SALARIAL Y RETRIBUCIÓN TOTAL)

RATIO DE RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL*

	2022	2023	2024
TOTAL Ferrovial	112,08	116,12	194,09
Estados Unidos	8,99	9,66	18,17
España	13,18	14,67	21,70
Polonia	17,26	17,84	36,92
Reino Unido	10,58	5,25	9,14
Chile	16,31	16,44	26,53

*En 2024, se ha actualizado la metodología de cálculo del "RATIO DE COMPENSACIÓN TOTAL ANUAL" para cumplir con la normativa sobre CSRD. Actualmente utiliza la mediana de la remuneración objetivo total de los empleados por país, a diferencia del método de 2022 y 2023 basado en la remuneración media anual de los empleados. El 97,48% de la plantilla cubierta.

El ratio entre (i) la retribución anual total del ejecutivo con la retribución anual total más alta del país y (ii) la remuneración anual mediana de los empleados del país, según la cual:

- La retribución total del ejecutivo con la remuneración total anual más alta del país incluye todos los componentes de la retribución (como la retribución fija, la retribución variable anual, los planes vinculados a acciones y la retribución en especie).
- La mediana de la retribución anual de los empleados se determina calculando la mediana de la retribución total objetivo de los empleados de cada país.

RELACIÓN ENTRE EL SALARIO BASE Y LA RETRIBUCIÓN DE LAS MUJERES FRENTE A LA DE LOS HOMBRES

Brecha salarial entre hombres y mujeres en 2024 (expresada en euros y salario por hora) por país.

Datos a 31/12/2024 - Salario base + complementos salariales (*):

País	Género	Nº empleados	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% de brecha salarial entre hombres y mujeres (salario mediano)	% de brecha salarial entre hombres y mujeres (salario medio)
España	Women	1.087	18,0 %	€23.90	€29.60	-11,24 %	-1,61 %
	Men	5.096	82,0 %	€21.48	€29.13		
Reino Unido	Women	265	23,0 %	€25.74	€31.04	16,42 %	10,93 %
	Men	874	77,0 %	€30.80	€34.85		
Estados Unidos	Women	596	13,0 %	€35.74	€43.19	-7,97 %	-10,36 %
	Men	4.008	87,0 %	€33.10	€39.14		
Polonia	Women	1.788	27,0 %	€13.88	€16.05	-17,51 %	1,80 %
	Men	4.913	73,0 %	€11.81	€16.34		
Chile	Women	440	10,0 %	€7.86	€9.19	1,98 %	1,45 %
	Men	4.028	90,0 %	€8.02	€9.33		
Canadá	Women	73	12,0 %	€25.69	€33.45	4,83 %	-11,81 %
	Men	558	88,0 %	€26.99	€29.92		
BRECHA SALARIAL GLOBAL 2024	Women	4.249	18,0 %	€19.35	€23.24	-1,83 %	2,10 %
	Men	19.477	82,0 %	€19.00	€23.74		
BRECHA SALARIAL GLOBAL 2023	Women	3.986	17,0 %	€36,438	€43,627	-12,73 %	-0,65 %
	Men	19.067	83,0 %	€32,323	€43,345		
BRECHA SALARIAL GLOBAL 2022	Women	3.780	21,0 %	€36,424	€42,199	-8,87 %	3,24 %
	Men	18.532	79,0 %	€33,457	€43,610		

La fórmula utilizada para calcular la diferencia salarial entre hombres y mujeres es (Salario de los hombres - Salario de las mujeres) / Salario de los hombres.

La diferencia salarial global entre hombres y mujeres, en términos de mediana, sigue siendo favorable a las mujeres, aunque esta diferencia se ha reducido, lo que indica una tendencia hacia una mayor igualdad salarial. En términos de media, se ha observado un ligero cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2023 con los de 2024. Estos datos reflejan un porcentaje de diferencia mínimo, lo que indica una tendencia a la reducción de la brecha salarial entre hombres y mujeres. La muestra incluida en el análisis representa el 93% de la plantilla total al final del periodo, y abarca a los empleados de los países con mayor relevancia para las actividades de la Compañía. El 7% restante de la plantilla corresponde a países donde la actividad no es tan importante o donde el número de empleados por país no es significativo.

(* Se consideran complementos salariales aquellas retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial total. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (como turnos de noche, horas extraordinarias, etc.), sus condiciones personales o profesionales (por ejemplo, conocimientos de idiomas o productividad) o los resultados de la Compañía (como la variable anual). En el caso de la variable anual, se ha tenido en cuenta la variable Target.

Debido a la actualización metodológica llevada a cabo en este ciclo de informes para ajustarse a los requisitos de la CDSC, los datos sobre remuneración se han recalculado utilizando salarios por hora en lugar de salarios anuales. En consecuencia, no es posible facilitar datos comparativos directos con periodos anteriores en lo que respecta a los valores absolutos de las retribuciones. Sin embargo, dado que la diferencia salarial se expresa en porcentaje, este cambio metodológico no afecta a la comparabilidad de su evolución a lo largo del tiempo. Por lo tanto, se presenta la comparación de la diferencia salarial con años anteriores, lo que garantiza la coherencia y la continuidad en el análisis de la igualdad salarial de la Compañía.

Los datos de la mediana mundial se calculan como la media de las medianas de los distintos países.

El número de horas trabajadas se ha estimado a partir de las horas de trabajo diarias y el número de días laborables de cada país.

Brecha salarial entre hombres y mujeres en 2024 (expresada en euros y salario por hora) por país. Categoría profesional

Datos a 12.31.2024 - Salario base + complementos salariales (*):

	Categoría profesional	Género	N.º empleados	% de empleados	Salario medio	% Brecha salarial media
PLANTILLA TOTAL POR CATEGORÍA PROFESIONAL	Manager y superiores (**)	Mujeres	743	21 %	€41.98	12,17 %
		Hombres	2.826	79 %	€47.80	
	Profesionales/Supervisores Senior	Mujeres	690	32 %	€28.74	14,30 %
		Hombres	1.462	68 %	€33.54	
	Profesionales	Mujeres	1.482	38 %	€18.08	29,63 %
		Hombres	2.442	62 %	€25.70	
	Personal administrativo / soporte	Mujeres	689	52 %	€17.03	-2,06 %
		Hombres	629	48 %	€16.69	
	Blue Collar	Mujeres	645	5 %	€14.02	17,00 %
		Hombres	12.118	95 %	€16.90	
	TOTAL 2024	Mujeres	4.249	18 %	€23.24	2,10 %
		Hombres	19.477	82 %	€23.74	

No se facilita la Brecha Salarial Total Global de Género para 2022 y 2023 calculada en salario hora, ya que el método de cálculo en años anteriores era diferente al de este año para cumplir con la normativa española. Además, se observa en 2024 que el porcentaje de la Brecha Global Total no cambia al comparar el salario anual con el salario por hora. La fórmula utilizada para calcular la diferencia salarial entre hombres y mujeres es (Salario de los hombres - Salario de las mujeres) / Salario de los hombres.

La diferencia salarial global entre hombres y mujeres, en términos de mediana, sigue siendo favorable a las mujeres, aunque esta diferencia se ha reducido, lo que indica una tendencia hacia una mayor igualdad salarial. En términos de media, se ha observado un ligero cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2023 con los de 2024. Estos datos reflejan un porcentaje de diferencia mínimo, lo que indica una tendencia a la reducción de la brecha salarial entre hombres y mujeres. La muestra incluida en el análisis representa el 93% de la plantilla total al final del periodo, y abarca a los empleados de los países con mayor relevancia para las actividades de la Compañía. El 7% restante de la plantilla corresponde a países donde la actividad no es tan importante o donde el número de empleados por país no es significativo.

(*) Se consideran complementos salariales aquellas retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial total. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (como turnos de noche, horas extraordinarias, etc.), sus condiciones personales o profesionales (por ejemplo, conocimientos de idiomas o productividad) o los resultados de la Compañía (como la variable anual). En el caso de la variable anual, se ha tenido en cuenta la variable Target.

(**) Esta categoría incluye: BU Executive Committee y Corporate Director, Affiliate Executive Committee & Head of Department, Business Positions Leads, y Managers.

Debido a la actualización metodológica llevada a cabo en este ciclo de informes para ajustarse a los requisitos de la CDSC, los datos sobre remuneración se han recalculado utilizando salarios por hora en lugar de salarios anuales. En consecuencia, no es posible facilitar datos comparativos directos con periodos anteriores en lo que respecta a los valores absolutos de las retribuciones. Sin embargo, dado que la diferencia salarial se expresa en porcentaje, este cambio metodológico no afecta a la comparabilidad de su evolución a lo largo del tiempo. Por lo tanto, se presenta la comparación de la diferencia salarial con años anteriores, lo que garantiza la coherencia y la continuidad en el análisis de la igualdad salarial de la Compañía.

El número de horas trabajadas se ha estimado a partir de las horas de trabajo al día y el número de días laborables en cada país

S1-17: INCIDENTES, RECLAMACIONES E IMPACTOS GRAVES RELACIONADOS CON LOS DERECHOS HUMANOS

El número de incidentes o discriminaciones, incluido el acoso, presentados a través del canal Ética y otros canales de comunicación que afectan a la propia plantilla de la compañía es de 58. Se han identificado 6 casos de discriminación y 52 casos de acoso a través del Canal Ético, todos los cuales han sido investigados y resueltos o están en proceso de investigación. Además, se han presentado 69 quejas a través de los canales para plantear inquietudes (incluidos los mecanismos de reclamación). En cuanto a incidentes graves relacionados con los derechos humanos, no se han producido incidentes de este tipo. Por lo tanto, no se han contabilizado multas, sanciones ni indemnizaciones por ninguno de los incidentes y denuncias revelados anteriormente.

NEIS S2 TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR

SBM-2: INTERESES Y OPINIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

Cumplimiento de la legislación en cada geografía mediante contratos por composición de la cadena de suministro, principalmente por proveedores locales. La cadena de suministro de Ferrovial varía en función de sus diferentes divisiones, aunque está marcada por la unidad de Construcción, que concentra más del 92% de los proveedores y pedidos. Está formado principalmente por fabricantes, distribuidores y subcontratistas, y se caracteriza por un elevado número de proveedores, un importante grado de subcontratación, un alto porcentaje de proveedores locales, una tipología de proveedores muy variada y la necesidad de adaptarse a los requisitos de cada mercado local.

Supervisión y seguimiento continuos del cumplimiento contractual en los proyectos.

Ferrovial no tiene en cuenta directamente las perspectivas de los trabajadores de la cadena de valor en su toma de decisiones. Sin embargo, se asegura de que se respetan sus condiciones de trabajo y sus derechos mediante mecanismos como evaluaciones de proveedores, procesos de diligencia debida y auditorías de cumplimiento. Asimismo, Ferrovial promueve prácticas laborales éticas entre sus proveedores y subcontratistas, alineándose con las normas laborales internacionales para mitigar posibles impactos negativos sobre los trabajadores.

SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO

Ferrovial determina y evalúa los impactos reales y potenciales sobre los trabajadores de la cadena de valor utilizando un marco global. Estos impactos se evalúan en el contexto de su relevancia para la estrategia y el modelo de negocio de la Compañía. Por ejemplo, riesgos potenciales como el daño a la reputación debido al incumplimiento de los derechos humanos están directamente ligados a la confianza de la Compañía en que los socios de la cadena de suministro se adhieran a prácticas laborales justas. Además, las contribuciones positivas, como la generación de riqueza y empleo en las comunidades en las que opera Ferrovial a través de su política de compras locales, muestran cómo las estrategias operativas están interrelacionadas con resultados sociales más amplios. Estas incidencias también respaldan la adaptación de la estrategia de Ferrovial para alinearse con las expectativas de los grupos de interés y las exigencias normativas, reforzando así su compromiso con las prácticas empresariales sostenibles y responsables.

En su división de Construcción, Ferrovial emplea herramientas avanzadas de gestión, como Insite, Supplier 360 y BuildAdvisor, para parametrizar los controles relacionados con las áreas financiera, administrativa y de producción de los proyectos. Estas herramientas se adaptan continuamente en respuesta a actualizaciones de políticas y procedimientos, cambios normativos o como parte del compromiso de la Compañía con la mejora de los procesos. Los requisitos de Ferrovial en relación con los trabajadores de su cadena de valor y los compromisos de los proveedores en estos ámbitos están recogidos en cláusulas contractuales. Esto garantiza un marco formal para respetar las normas laborales y gestionar los riesgos dentro de su cadena de suministro.

Ferrovial evalúa los riesgos y oportunidades derivados de los impactos relacionados con los trabajadores en su cadena de valor. Las repercusiones negativas, como los riesgos sistémicos de violación de los derechos humanos o las prácticas de explotación laboral, se abordan con medidas como el compromiso de los proveedores y el cumplimiento de las normas internacionales. La gestión eficaz de los riesgos desempeña un papel central en este planteamiento, incluida la evaluación de los proveedores y la aplicación de medidas adecuadas para garantizar la calidad y seguridad de los suministros. Los riesgos, como las interrupciones en la cadena de suministro, se mitigan mediante un seguimiento continuo de los proveedores críticos y la identificación de alternativas viables para garantizar la continuidad del suministro y minimizar los efectos negativos. Por otro lado, se aprovechan oportunidades como el fomento de la confianza mutua con los proveedores mediante la mejora de la operatividad y la transparencia para fortalecer las relaciones a largo plazo y la eficiencia operativa. Estos esfuerzos hacen hincapié en la integración de la resistencia de la cadena de valor en los marcos estratégico y operativo de la Compañía.

La Compañía se asegura de que su divulgación incluya a todos los trabajadores de su cadena de valor que puedan verse afectados de forma significativa. Esto incluye no sólo a las personas empleadas directamente por Ferrovial, sino también a los trabajadores de la cadena de suministro (por ejemplo, los que participan en la extracción de materias primas o en los procesos de producción), de operaciones aguas abajo (por ejemplo, proveedores de logística y distribución) y de empresas conjuntas o entidades con fines especiales.

Ferrovial espera de sus contratistas el mismo nivel de respeto por los derechos humanos, la protección de la salud y la seguridad, la promoción del bienestar de los empleados y la igualdad y la diversidad. Por ello, de acuerdo con la legislación aplicable y sus políticas de proveedores y compras, Ferrovial exige un comportamiento responsable a los socios de su cadena de valor a través de acciones concretas como la firma obligatoria de contratos que incluyan cláusulas de derechos humanos y normas laborales, auditorías periódicas para verificar el cumplimiento de estos compromisos y procesos de seguimiento para asegurar la adhesión a criterios éticos y de sostenibilidad. Además, se puede exigir a los proveedores que participen en programas de formación y planes de mejora si se detecta algún incumplimiento. Por tanto, no fue necesario establecer una definición de "trabajadores de la cadena de valor" y no se identificaron grupos especialmente vulnerables que requieran un trato diferenciado o para los que las políticas aplicables al resto de trabajadores no garanticen adecuadamente sus derechos.

Ferrovial también evalúa los riesgos geográficos y sectoriales, incluidos los posibles incidentes de trabajo infantil o trabajo forzoso en regiones o sectores en los que se sabe que estos riesgos son frecuentes. Para mitigar estos riesgos, Ferrovial aplica procesos de diligencia debida y colabora con proveedores y socios para garantizar el cumplimiento de las normas de derechos humanos. La Compañía supervisa las repercusiones económicas, sociales y medioambientales asociadas a las actividades de su cadena de suministro, garantizando que los riesgos potenciales se gestionan de forma proactiva al tiempo que se fomentan las oportunidades de desarrollo sostenible.

Sin embargo, ha identificado riesgos y oportunidades importantes relacionados con los trabajadores de su cadena de suministro.

Entre los riesgos, las principales preocupaciones incluyen el impacto potencial de la construcción y el desarrollo de infraestructuras en los derechos humanos de las comunidades y los clientes, como el desplazamiento de la población; el daño a la reputación y la pérdida de confianza en caso de incumplimiento de los derechos humanos; y las malas condiciones laborales dentro de la cadena de suministro.

Por otro lado, entre las oportunidades se incluyen la mejora de las condiciones laborales en la cadena de suministro mediante el fomento de entornos de trabajo de calidad, la diferenciación dentro del sector a través de la adhesión a elevadas normas de derechos humanos, el acceso a clientes con estrictos requisitos en materia de derechos humanos y el refuerzo de la transparencia y la confianza con los proveedores, mejorando la eficiencia operativa y la sostenibilidad empresarial.

A pesar de ello, Ferrovial no opera en ninguna zona geográfica ni se abastece de materias primas que presenten un riesgo significativo de trabajo infantil, trabajo forzoso o trabajo obligatorio dentro de su cadena de valor. La Compañía mantiene su firme compromiso de respetar los derechos humanos y las prácticas laborales éticas, garantizando que sus operaciones y relaciones con los proveedores cumplen las normas laborales internacionales más estrictas. Para mitigar aún más estos riesgos, Ferrovial aplica sólidos procesos de diligencia debida, que incluyen auditorías a los proveedores, obligaciones contractuales acordes con los principios de derechos humanos y mecanismos de reclamación para resolver con prontitud cualquier problema. Estas medidas ayudan a garantizar que la Compañía no contribuya ni cause daños en los países donde opera.

REQUISITO DE DIVULGACIÓN S2-1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LOS TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR

Política	Política de Compras Global
Descripción	Ferrovial integra los principios ambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG) en su cadena de suministro, promoviendo la eficiencia, la calidad, la sostenibilidad, la transparencia, el respeto a los derechos humanos, la no discriminación y la igualdad de oportunidades. La selección, negociación y contratación de proveedores y contratistas son objetivas y rigurosas, y se apoyan en evaluaciones continuas de control de calidad. Ferrovial da prioridad a las relaciones a largo plazo con organizaciones y socios socialmente responsables.
Objetivo	El objetivo de esta política es promover una cadena de suministro responsable, sostenible y transparente, al tiempo que se fomenta la innovación y se mejoran los resultados en materia de ESG entre proveedores y contratistas.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> Impactos negativos: Posibles riesgos ESG, incluido el incumplimiento de los derechos humanos, las normas medioambientales o las prácticas empresariales éticas. Mitigación de riesgos: Garantizar la adhesión de los proveedores al Código Ético de Proveedores de Ferrovial e integrar los criterios ESG en los procesos de selección y evaluación. Oportunidades: Mejorar la sostenibilidad, reducir el impacto medioambiental, aumentar el rendimiento de los proveedores y fomentar la innovación en los procesos de contratación.
Proceso de seguimiento y corrección	Periódicamente se realizan evaluaciones que incluyen criterios ESG. Los incidentes se registran y pueden dar lugar a la exclusión del proveedor a planes de medidas correctoras. El Canal Ético está disponible para denunciar conductas indebidas, garantizando la transparencia y la rendición de cuentas. Está abierto a todo el mundo, incluidas las personas externas. Damos a conocer su existencia mediante contratos con terceros, exigiéndoles que reconozcan y firmen que conocen el canal.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Proveedores, contratistas y otros socios de la cadena de valor.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Se aplica a proveedores, contratistas y socios aguas abajo de la cadena de suministro, haciendo hincapié en el fomento de los compromisos ESG en las comunidades en las que opera Ferrovial.
Exclusiones a la aplicación	Actualmente no hay exclusiones; la política se aplica a todas las áreas de actividad, geografías y partes interesadas a nivel mundial.
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política se alinea con el Código Ético y de Conducta Empresarial, las Políticas de Responsabilidad Corporativa y Derechos Humanos de Ferrovial, y marcos internacionales como el Pacto Mundial de Naciones Unidas y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
Atención a las partes interesadas	La política incorpora los intereses de las partes interesadas, centrándose especialmente en las prácticas de contratación sostenible y el cumplimiento de las normas ESG.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Política	Política contra el Acoso y la Discriminación
Descripción	Ferrovial se compromete a desarrollar un entorno de trabajo libre de todo tipo de acoso, discriminación e intimidación. Exigimos a todo nuestro personal que promueva el más alto nivel de ética, así como nuestros valores de respeto, colaboración e integridad. Esta política refuerza los principios recogidos en el Código Ético y de Conducta Empresarial de Ferrovial ("Código Ético") y en nuestra Política de Diversidad e Inclusión.

Objetivo	Los objetivos de esta Política son: <ul style="list-style-type: none"> a. Garantizar que los empleados de la compañía sean tratados con dignidad y respeto cuando trabajen en la organización internamente y externamente en cualquier evento patrocinado por la compañía. b. Mantener y promover un entorno de trabajo libre de toda forma de acoso, discriminación ilegal e intimidación, en el que clientes, empleados, proveedores, socios comerciales, visitantes y accionistas sean tratados con dignidad y respeto. c. Ofrecer a todas las personas afectadas un procedimiento adecuado para el examen de las denuncias de acoso, discriminación ilegal e intimidación.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos: Efectos negativos en la moral, la productividad y la retención de los empleados debido a los conflictos en el lugar de trabajo. • Riesgos: Daños jurídicos y de reputación derivados de incidentes de acoso o discriminación. • Oportunidades: Aumento de la satisfacción de los empleados, mejora de la atracción de talento y refuerzo de la reputación corporativa mediante el fomento de una cultura positiva en el lugar de trabajo.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial garantiza el cumplimiento de la política mediante el establecimiento de canales de denuncia claros para los empleados, como el Canal Ético, y la aplicación de protocolos de investigación interna para abordar con prontitud los incidentes notificados. La Compañía también promueve la concienciación y la prevención del acoso y la discriminación mediante programas de formación exhaustivos. Ferrovia realiza asimismo un seguimiento periódico y actualiza sus políticas para adaptarlas a las mejores prácticas y a los requisitos legales, garantizando un enfoque sólido y proactivo del cumplimiento.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todos los empleados, proveedores y clientes de Ferrovia con acceso a sistemas o datos de la Compañía.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	La política se extiende a toda la cadena de valor, incluidos proveedores y clientes, y garantiza prácticas seguras en todas las interacciones comerciales
Exclusiones a la aplicación	Actualmente no hay exclusiones; la política se aplica a todas las áreas de actividad, geografías y partes interesadas a nivel mundial.
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejero Delegado de Ferrovia - responsable de aprobar la política. Departamento de Recursos Humanos: responsable de la aplicación.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política se ajusta a: <ul style="list-style-type: none"> • Normas internacionales del trabajo, incluidos los convenios de la OIT. • Política de Derechos Humanos de Ferrovia. • Los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
Atención a las partes interesadas	La política refleja el compromiso de Ferrovia con el bienestar de los empleados y aborda las opiniones de los principales interesados para garantizar un trato justo y un entorno integrador.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovia (ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Ferrovia defiende el respeto de los derechos humanos en toda su cadena de valor mediante la aplicación de un amplio conjunto de políticas y procedimientos.

A través de su Código Ético y de Conducta Empresarial, la Compañía hace hincapié en llevar a cabo todas las actividades empresariales y profesionales con integridad, honestidad y un firme compromiso con los derechos humanos. Este marco se aplica a todos los empleados y se basa en los principios de la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

La Política de Derechos Humanos de Ferrovia destaca su colaboración con organismos gubernamentales, organizaciones internacionales y la sociedad civil para promover y defender los derechos humanos. La Compañía identifica, previene y mitiga activamente los posibles efectos negativos de sus operaciones sobre los derechos humanos. Fomenta un entorno de trabajo respetuoso y digno impartiendo formación y sensibilizando sobre los derechos humanos a toda su plantilla.

Aunque Ferrovia introdujo una política específica de derechos humanos en 2014, la renovó en 2022 para alinearse con estándares internacionales como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y la normativa de la Organización Internacional del Trabajo. La política actualizada también incorpora tendencias emergentes, acercando el enfoque de derechos humanos de la Compañía a sus realidades operativas, reforzando aún más su compromiso con la protección y el respeto de los derechos humanos. En cuanto a incidentes graves relacionados con los derechos humanos, no se han producido incidentes de este tipo a lo largo de nuestra cadena de valor.

El compromiso de Ferrovia con la diversidad, la inclusión y las prácticas laborales se refuerza mediante políticas adicionales:

- Política de Diversidad e Inclusión: Esta política promueve la igualdad de oportunidades y fomenta un entorno integrador (los detalles específicos de cada departamento están disponibles previa solicitud).

- **Política Global contra el Acoso y la Discriminación:** Aborda la conducta en el lugar de trabajo y protege a los empleados de la discriminación y el acoso (los detalles específicos del departamento están disponibles previa solicitud).
- **Política de Salud y Seguridad en el Trabajo:** Esta política garantiza la igualdad de oportunidades, da prioridad a la salud y la seguridad en el lugar de trabajo y rechaza inequívocamente el trabajo forzoso e infantil.

Para garantizar asociaciones éticas, Ferrovial sigue un Procedimiento de Diligencia Debida que establece un proceso estructurado para evaluar colaboraciones, asociaciones y actividades de adquisición. El procedimiento integra el Código Ético de Proveedores e impone el cumplimiento de la Política Anticorrupción para garantizar unas relaciones comerciales éticas y transparentes.

El Código Ético de Proveedores, actualizado en 2024, establece principios éticos claros para los proveedores de Ferrovial. Este código subraya la importancia de la diligencia debida en la integridad de los proveedores y obliga a rechazar la corrupción o el soborno. Se aplica a todos los proveedores, independientemente de su ubicación o sector, exigiéndoles que adopten y hagan cumplir estos principios en sus cadenas de suministro. Ferrovial se reserva el derecho de auditar a los proveedores y rescindir los acuerdos con aquellos que no cumplan.

Ferrovial gestiona su cadena de suministro a través de la Política de Compras Global y el Procedimiento de Compras, que garantizan unas prácticas de aprovisionamiento eficientes, éticas y sostenibles. Estos procedimientos incluyen directrices globales adaptadas localmente, que garantizan que los productos y servicios cumplen las normas contractuales y de la Compañía. El rendimiento de los proveedores se supervisa continuamente mediante el Procedimiento de Evaluación y Seguimiento de la Calidad de los Proveedores, que fomenta aún más el cumplimiento legal y la supervisión de los derechos humanos en las operaciones y relaciones comerciales.

Esta supervisión incluye procesos y mecanismos para garantizar el cumplimiento de marcos internacionales como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales. Ferrovial evalúa la adhesión de los proveedores a estos principios mediante procesos de diligencia debida, que incluyen evaluaciones periódicas, auditorías y la revisión de las políticas y prácticas de los proveedores para garantizar su adecuación a las normas éticas, sociales y medioambientales. El incumplimiento puede dar lugar a medidas correctoras o, en caso necesario, a la extinción de la relación comercial.

En materia de sostenibilidad, Ferrovial ha adoptado varias políticas estratégicas para abordar cuestiones materiales de sostenibilidad:

- La Política de Sostenibilidad rige las iniciativas de sostenibilidad en todas las entidades, independientemente del sector, ubicación o actividad.
- La Política Medioambiental de Ferrovial Construcción, derivada de la Política de Sostenibilidad, se centra en la reducción del impacto medioambiental a través de medidas como el cumplimiento legal, la identificación de riesgos, la eficiencia energética, la concienciación del personal y la mejora continua.

La Estrategia de 2030 Sostenibilidad de Ferrovial se basa en tres pilares: medio ambiente, comunidad y gobernanza. La estrategia 2024-2030 refuerza el compromiso de la Compañía con la sociedad al tiempo que aborda las expectativas de las partes interesadas y los requisitos ESG. Este enfoque garantiza una gestión sostenible de los proyectos y mantiene el liderazgo de Ferrovial en el sector de la construcción.

Ferrovial aborda cuestiones como la trata de seres humanos, el trabajo forzoso, obligatorio e infantil en su **Política de Derechos Humanos**. Esta política establece el compromiso de la Compañía con el respeto de los derechos humanos en todas sus operaciones y cadena de valor, incluida la prevención de estas prácticas. Además, Ferrovial cuenta con un **Código de Conducta para Proveedores**, que refuerza estos compromisos y establece requisitos específicos para que los proveedores cumplan las normas laborales y de derechos humanos.

El Código de Conducta para Proveedores exige a los socios comerciales que cumplan las normas laborales internacionales y prohíbe explícitamente el trabajo infantil, el trabajo forzoso y cualquier forma de trata de seres humanos. Estos principios se incluyen en las cláusulas contractuales de los proveedores, y el cumplimiento de estas políticas se supervisa mediante herramientas de gestión como Supplier 360, auditorías de proveedores y/o evaluaciones.

Política	Política de Sostenibilidad
Descripción	Ferrovial desarrolla y explota infraestructuras innovadoras, eficientes y sostenibles, creando valor para sus grupos de interés (empleados, clientes, usuarios de sus infraestructuras, sociedad y accionistas). Inspirada en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas, Ferrovial pretende consolidar su posición como contribuyente a una economía más sostenible, innovadora, inclusiva y baja en carbono. La sostenibilidad se considera un factor clave para el modelo de negocio, que contribuye a crear nuevas oportunidades y facilita el crecimiento futuro.
Objetivo	La Política de Sostenibilidad establece los principios y valores que guían el compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad en todas sus entidades, independientemente de su área de negocio, ubicación geográfica o actividades.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	Ferrovial se centra en la prevención de la contaminación y en la gestión proactiva de los riesgos medioambientales para minimizar los impactos negativos. La Compañía también aspira a lograr un impacto neutro o positivo sobre el capital natural y la biodiversidad. Ferrovial contribuye a la acción climática global estableciendo ambiciosos objetivos de reducción de emisiones alineados con la Iniciativa de Objetivos Basados en la Ciencia (SBTi) y gestionando los riesgos y oportunidades relacionados con el clima. La Compañía añade valor a las comunidades en las que opera, apoya el desarrollo local y colabora con organizaciones sociales en beneficio de las poblaciones vulnerables.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial se compromete con los más altos estándares de integridad y transparencia, practicando la tolerancia cero con las infracciones legales y la corrupción. La Compañía verifica periódicamente la eficacia de sus sistemas de control para prevenir los riesgos de fraude y corrupción. Ferrovial garantiza un entorno de trabajo seguro para todos sus empleados y promueve la protección de los derechos humanos en sus actividades empresariales y colaboraciones con terceros.

Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Esta política se aplica a todas las entidades del Grupo Ferrovial, independientemente de su área de negocio, ubicación geográfica o actividades.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Ferrovial fomenta el beneficio mutuo en sus relaciones con clientes, proveedores, accionistas, empleados y otros agentes externos implicados en la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 o relacionados con las actividades e iniciativas de Ferrovial.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política está inspirada en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas y alineada con las políticas existentes de Ferrovial en materia de sostenibilidad, derechos humanos, responsabilidad corporativa y los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial se compromete a difundir la información relevante a los mercados, accionistas y otros grupos de interés de forma transparente, rápida, completa y veraz, siguiendo los principios de igualdad de trato y no discriminación.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

REQUISITO DE DIVULGACIÓN S2-2: PROCESOS PARA COLABORAR CON LOS TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR EN MATERIA DE IMPACTOS

Ferrovial cuenta con un Canal Ético que permite a los trabajadores de su cadena de valor expresar sus preocupaciones y comunicar incidentes negativos de forma confidencial. Este canal está diseñado para facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas internas de la Compañía.

Además de la posibilidad de denunciar situaciones negativas, Ferrovial se compromete a investigar y responder adecuadamente a las inquietudes planteadas a través del Canal Ético. Este sistema no sólo actúa como medio para informar de los problemas, sino que también desempeña un papel crucial a la hora de mitigar y remediar las repercusiones negativas sobre los trabajadores, ya que permite a la Compañía identificar y abordar de forma proactiva las situaciones que pueden requerir una intervención. Ferrovial se esfuerza por garantizar que todas las preocupaciones se traten con la seriedad y confidencialidad que merecen, contribuyendo así a un entorno de trabajo más seguro y justo para todos los empleados de su cadena de valor.

Se analiza el grado de criticidad de todos los proveedores, entendiendo por proveedores críticos aquellos cuyo volumen de compras es significativo desde el punto de vista económico, o aquellos cuyos suministros o servicios podrían tener un impacto negativo en la continuidad de la actividad en caso de incidente, bien porque fabrican materiales o equipos críticos, bien porque son difícilmente sustituibles. De conformidad de estos criterios, a finales de 2024 había 210 proveedores críticos identificados en la división de Construcción, de los cuales 208 eran de Tier 1 y 2 Tier 2. De estos proveedores, se evaluaron 138, de los cuales se detectaron 17 con posibles impactos negativos. Durante 2024 se evaluaron un total de 6.280 proveedores (en comparación 7.562 en 2023). De ellos, menos del 1% fueron rechazados en 2024 (la misma cifra en 2023). En términos de volumen de negocios de los proveedores, un 31,7% correspondía a proveedores críticos, mientras que el 97,8% procedía de proveedores locales.

La plataforma BuildAdvisor, desplegada por la división de Construcción en España, facilita la colaboración con la cadena de suministro agilizando la búsqueda y evaluación de proveedores, y ofreciéndoles oportunidades de mejora y proyectos adecuados. Con ello se consigue una mayor eficiencia y competitividad en los proyectos y se avanza en los objetivos ESG de responsabilidad y sostenibilidad.

Ferrovial, como parte de su compromiso de integrar la sostenibilidad y los derechos humanos en toda su cadena de valor, ha invitado a proveedores de distintas geografías a participar en el "Programa de Formación: Proveedores Sostenibles," un programa desarrollado por el Pacto Mundial de Naciones Unidas España, ICEX España Exportación e Inversiones y la Fundación ICO.

Este programa de formación en línea permite a las pymes proveedoras prepararse para cumplir las normas de sostenibilidad de las grandes empresas, al tiempo que adquieren conocimientos generales sobre sostenibilidad empresarial, cómo integrarla en su estrategia y cómo medir los resultados obtenidos.

Ferrovial no mantiene una comunicación directa con los trabajadores de su cadena de valor. Sin embargo, se asegura de que las normas laborales y los compromisos con los derechos humanos queden reflejados en las cláusulas contractuales con sus proveedores. La Compañía utiliza herramientas de gestión como Supplier 360, que permiten supervisar y evaluar el rendimiento de los proveedores, incluidos los aspectos relacionados con el impacto económico, social y medioambiental de sus actividades.

A través de estas auditorías y/o evaluaciones Ferrovial controla los riesgos en su cadena de suministro y promueve el cumplimiento de las normas laborales. Aunque no hay pruebas de consultas directas con los trabajadores de la cadena de valor, estas herramientas y procesos garantizan que las condiciones laborales de los proveedores se tengan en cuenta indirectamente como parte de la gestión de riesgos y oportunidades.

Ferrovial no ha divulgado públicamente ningún acuerdo marco global ni ningún acuerdo con federaciones sindicales globales en relación con el respeto de los derechos humanos de los trabajadores de la cadena de valor, incluido su derecho a la negociación colectiva. Por lo tanto, no hay pruebas de que dichos acuerdos proporcionen a la Compañía información directa sobre las perspectivas de estos trabajadores.

En cuanto a la evaluación de la colaboración con los trabajadores de la cadena de valor, Ferrovial utiliza herramientas como **Supplier 360** y procesos de auditoría y/o evaluación de proveedores para controlar las condiciones laborales dentro de su cadena de suministro. Aunque estos mecanismos no implican una colaboración directa con los trabajadores, ayudan a controlar los riesgos laborales y promueven la mejora continua de las prácticas de los proveedores. La eficacia de estos procesos se evalúa a través de indicadores de rendimiento de los proveedores y de su cumplimiento de los compromisos contractuales establecidos por Ferrovial.

Ferrovial no ha revelado medidas específicas para conocer directamente las perspectivas de los trabajadores especialmente vulnerables a incidentes o marginados, como las Mujeres trabajadoras, los trabajadores migrantes o las personas con discapacidad, dentro de su cadena de valor. Sin embargo, a través de herramientas como **Supplier 360** y auditorías y/o evaluaciones de proveedores, la Compañía supervisa las condiciones laborales en su cadena de suministro, incluidos los aspectos relacionados con la diversidad y los derechos humanos.

Aunque estos procesos no implican consultas directas con los trabajadores vulnerables, permiten evaluar el desempeño de los proveedores en el cumplimiento de las normas laborales y sociales que protegen a los grupos vulnerables. Las cláusulas contractuales de los proveedores también incluyen compromisos relacionados con los derechos humanos, abordando indirectamente estos riesgos.

S2-3: PROCESOS PARA REPARAR LOS IMPACTOS NEGATIVOS Y CANALES PARA QUE LOS TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR EXPRESEN SUS INQUIETUDES.

La Compañía pone a disposición de sus empleados y grupos de interés el Canal Ético (ver más información en la NEIS G1-1), un sistema confidencial y, si el informante lo desea, anónimo (de acuerdo con la legislación aplicable), para facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas internas de Ferrovial, incluyendo especialmente posibles casos de fraude o corrupción, prácticas anticompetitivas, violaciones de derechos humanos, asuntos financieros y fiscales o daños al medio ambiente. La Dirección de Cumplimiento y Riesgos es responsable de la gestión del Canal Ético y recibe apoyo de Auditoría Interna para el análisis de las comunicaciones de alta prioridad, así como de otros departamentos de la Compañía en función de la naturaleza del asunto. El Responsable de Cumplimiento y Riesgos informa trimestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y anualmente al Consejo de Administración, sobre las comunicaciones recibidas y las medidas adoptadas en relación con las mismas.

Ferrovial también cuenta con **Supplier 360**, una herramienta informática que supervisa a los proveedores mediante técnicas avanzadas de análisis de datos, tratamiento del lenguaje y búsquedas en Internet. Esto permite detectar posibles riesgos, ya sean financieros, medioambientales, jurídicos, laborales, de derechos humanos o de reputación. La plataforma proporciona información adicional a la ya disponible en las bases de datos de proveedores, tanto para la fase de selección como para la de contratación y seguimiento. En 2024, se realizó un seguimiento de 1.378 proveedores de Ferrovial Construcción, que representan más del 60% de la facturación de proveedores en España, Estados Unidos y Reino Unido. En total se han recogido 43.500 datos a través de esta herramienta. Asimismo, se han ampliado las fuentes de información, incorporando principalmente datos relativos al cumplimiento y el comportamiento en materia de ESG. Por otro lado, la información obtenida a través de **Supplier 360** se ha integrado en la herramienta corporativa de compras, lo que ha permitido una mayor visibilidad de la información en toda la Compañía.

En caso de que se identifique un impacto negativo, Ferrovial sigue un proceso estructurado de corrección para abordar y resolver el problema. Cada caso notificado a través del Canal Ético o detectado mediante **Supplier 360** se analiza para determinar las medidas correctivas adecuadas, que pueden incluir sanciones contractuales, el compromiso con las partes interesadas afectadas o la colaboración con autoridades externas si es necesario. La eficacia de estos recursos se supervisa mediante acciones de seguimiento para garantizar que el problema se resuelve por completo y que se mitigan riesgos similares en el futuro. Asimismo, la compañía hace un seguimiento del uso del Canal Ético y otros mecanismos de información, analizando las tendencias de las comunicaciones recibidas para mejorar continuamente sus procesos de respuesta. Los informes sobre los problemas detectados y sus resoluciones son revisados periódicamente por el Departamento de Cumplimiento y Riesgos, lo que garantiza la transparencia y la responsabilidad en el proceso de corrección. En el contrato con los proveedores, es necesario firmar que conocen la existencia de este canal, y que todos sus empleados pueden utilizarlo para comunicar cualquier tipo de incidencia. Para más información, véase NEIS G1-1.

Aunque no existe una política específica dedicada exclusivamente a la protección contra represalias para las personas que utilizan estos canales para plantear sus preocupaciones, el Canal Ético garantiza que no surjan problemas relacionados. La protección contra las represalias se aborda explícitamente en el Código Ético y de Conducta Empresarial. Además, el Departamento de Cumplimiento revisa periódicamente las comunicaciones cerradas para detectar y prevenir posibles casos de represalias. En 2024 se pusieron en marcha nuevos cursos de formación sobre "Información práctica para evitar represalias en el lugar de trabajo", dirigidos a directivos y empleados implicados en procesos decisivos clave, como contratación, ascensos, movilidad, despidos y medidas disciplinarias.

S2-4: ADOPCIÓN DE MEDIDAS RELACIONADAS CON LOS IMPACTOS MATERIALES SOBRE LOS TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR, ENFOQUES PARA GESTIONAR LOS RIESGOS MATERIALES Y APROVECHAR LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON LOS TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR Y LA EFICACIA DE DICHAS MEDIDAS

Las cuestiones ESG también se tienen en cuenta en el análisis de los proveedores. En este sentido, los proveedores se clasifican como proveedores de alto riesgo si suministran productos considerados de alto riesgo o pertenecen a sectores caracterizados como de alto riesgo, y/o fabrican los productos suministrados en países considerados de riesgo.

El Procedimiento de Evaluación y Seguimiento de la Calidad de Proveedores de Ferrovial Construcción, que se aplica en todos nuestros proyectos en todo el mundo, establece el método de evaluación y seguimiento del desempeño de los proveedores, que también tiene en cuenta criterios ESG. La división de Construcción dispone de una aplicación informática para la evaluación y seguimiento de cada proveedor a partir de las evaluaciones realizadas en cada obra o centro de trabajo. Las evaluaciones permiten calificar a los proveedores de forma continua, y el resultado puede suponer una advertencia para el proveedor, el establecimiento de un plan de acción de mejora o incluso la inhabilitación para trabajar con Ferrovial, en función de la gravedad de la situación. Cuando uno de los proyectos comunica un incidente, aprovechamos la oportunidad para colaborar y evaluar. En ciertos casos, si fuera necesario, se informa a los proveedores de la situación y se les exige que aborden la cuestión mediante una comunicación formal. Ofrecemos nuestro apoyo a través de cursos o planes de mejora. Si un proveedor recibe tres evaluaciones negativas en el plazo de un año, proponemos su rechazo y, una vez rechazado, no puede volver a trabajar con la Compañía. En toda nuestra cadena de suministro, ofrecemos el "Programa de formación: Proveedores sostenibles" para medianas y pequeñas empresas. Este programa gratuito y exclusivo está desarrollado por las redes del Pacto Mundial de Naciones Unidas España y Reino Unido, ICEX España Exportación e Inversiones y la Fundación ICO. Es una excelente oportunidad para que nuestros proveedores refuercen su competitividad y se alineen con las mejores prácticas ESG. Asimismo, el Canal Ético está a disposición de todos los grupos de interés en la página web de Ferrovial, garantizando la transparencia en las relaciones y permitiendo la denuncia de cualquier conducta no ajustada a las normas de la Compañía. Ferrovial cuenta con un Código Ético de Proveedores, integrado en el Procedimiento de

Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores, que los proveedores conocen y aceptan antes de entablar relaciones contractuales con la Compañía. Establece los principios básicos que deben guiar su comportamiento en su relación comercial con Ferrovial. Además, los modelos de pedidos y contratos incluyen cláusulas que abordan cuestiones medioambientales, sociales y laborales, de salud y seguridad, de cumplimiento de los principios del Pacto Mundial, así como de ética y lucha contra la corrupción.

Política	Código Ético de Proveedores
Descripción	Los valores de Ferrovial, reflejados en su Código Ético y de Conducta Empresarial, se traducen en compromisos medioambientales, sociales y de buen gobierno. Ferrovial promueve un comportamiento responsable en su cadena de suministro, en línea con los más altos estándares de ética e integridad, legalidad, transparencia, seguridad y salud, responsabilidad medioambiental y respeto a los derechos humanos. Ferrovial promueve que las actividades de sus proveedores se realicen de forma responsable y cumpliendo la legislación nacional e internacional aplicable.
Objetivo	El objetivo de este Código Ético de Proveedores consiste en establecer los principios éticos que deben regir la actuación de los proveedores de Ferrovial, promoviendo así un sistema de diligencia debida de integridad ética de los proveedores y previniendo comportamientos incompatibles con dichos principios. Ferrovial promueve y espera que estos principios sean compartidos por sus proveedores, asumidos por ellos y transmitidos a sus propios proveedores y subcontratistas en sus relaciones comerciales con Ferrovial.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	Ferrovial se reserva el derecho de realizar verificaciones sobre la integridad de sus proveedores, que deberán cooperar con el proceso de diligencia debida. Ferrovial podrá rescindir la relación contractual con aquellos proveedores que incumplan cualquiera de los principios establecidos en el presente Código Ético de Proveedores. Ferrovial supervisará y realizará un seguimiento de la actuación de sus proveedores, llevando a cabo evaluaciones del cumplimiento de los requisitos establecidos en los pedidos/contratos firmados con ellos cuando lo considere necesario.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial adoptará prácticas y controles para promover la implantación, seguimiento y verificación del cumplimiento de este Código. Asimismo, Ferrovial establecerá acciones para que los principios que inspiran este Código sean conocidos, comprendidos y asumidos por la plantilla del Grupo y por los terceros con los que mantiene relaciones comerciales. Ferrovial cuenta con un Canal Ético a través del cual empleados, directivos y otros grupos de interés del Grupo pueden comunicar irregularidades, incumplimientos o comportamientos no éticos o ilegales. Se puede acceder al Canal Ético desde la página web de Ferrovial o desde los números de teléfono gratuitos y la dirección postal que figuran en la página web.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	El presente Código Ético de Proveedores es de aplicación a todos los proveedores de Ferrovial, con independencia de su sector de actividad, ubicación geográfica o actividad.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Ferrovial pretende extender su compromiso de comportamiento responsable a toda su cadena de suministro, garantizando que los proveedores y subcontratistas se adhieran a los principios recogidos en este Código.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Este Código está alineado con el Código Ético y de Conducta Empresarial de Ferrovial, y con las Políticas de Derechos Humanos, Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de Ferrovial, así como con los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial garantiza la confidencialidad y, si lo desea, el anonimato (en la medida de lo posible y de conformidad con la legislación aplicable) de cualquier informador que actúe de buena fe.
Cómo se proporciona	Este Código está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Ferrovial ha puesto en marcha acciones para gestionar sus impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de su cadena de valor.

Algunas acciones clave fueron:

- Evaluación y control de proveedores: La Compañía ha establecido procedimientos para evaluar y supervisar el rendimiento de los proveedores, incorporando criterios ESG. Esta evaluación continua permite clasificar a los proveedores en función de su nivel de riesgo y adoptar medidas correctoras cuando sea necesario.
- Programa de formación de proveedores: Ferrovial ofrece el "Programa de Formación de Proveedores Sostenibles" dirigido a las pequeñas y medianas empresas de su cadena de suministro. Este programa gratuito, desarrollado en colaboración con el Pacto Mundial de las Naciones Unidas y otras entidades, busca reforzar la competitividad de los proveedores y alinearlos con las mejores prácticas ESG.
- Canal Ético: La Compañía cuenta con un Canal Ético accesible a todas las partes interesadas a través de su página web, que garantiza la transparencia en las relaciones y permite denunciar cualquier conducta que no se ajuste a las normas de la Compañía.

- **Código Ético de Proveedores:** Ferrovial dispone de un Código Ético de Proveedores, que éstos deben conocer y aceptar antes de establecer relaciones contractuales con la Compañía. Este código establece los principios básicos que deben guiar su comportamiento en la relación comercial con Ferrovial.

Estas acciones abarcan tanto las actividades internas de Ferrovial como su cadena de valor aguas arriba, incluidos los proveedores en diversas geografías en las que opera la Compañía. El alcance de estas acciones se extiende a todas las divisiones y proyectos de Ferrovial a escala mundial.

En cuanto a los horizontes temporales, la evaluación y el seguimiento de los proveedores, así como el uso del Canal Ético, son procesos continuos. El Programa de Formación de Proveedores Sostenibles se ofrece periódicamente, y el Código Ético de Proveedores se aplica desde el inicio de la relación contractual.

En caso de incidencias reportadas por los proyectos, Ferrovial colabora con los proveedores para abordar y resolver las situaciones, ofreciendo apoyo a través de cursos o planes de mejora. Si un proveedor recibe tres evaluaciones negativas en un año, se propone su rechazo, lo que significa que no podrá trabajar con la Compañía.

Ferrovial supervisa continuamente el rendimiento de los proveedores y la eficacia de las medidas aplicadas. Las evaluaciones permiten calificar continuamente a los proveedores, y los resultados pueden dar lugar a advertencias, al establecimiento de planes de mejora o incluso a la inhabilitación del proveedor, en función de la gravedad de la situación.

Ferrovial gestiona los incidentes materiales reales en su cadena de valor mediante un procedimiento estructurado y claro, que incluye:

- **Notificación formal al proveedor si fuera necesario:** Cuando se identifica un incidente, si es necesario, Ferrovial lo notifica formalmente al proveedor y exige medidas correctoras específicas para solucionar el problema.
- **Planes de mejora:** Ferrovial apoya a los proveedores mediante planes de mejora adaptados para resolver las deficiencias identificadas. Este proceso se rige por el Procedimiento de Evaluación y Seguimiento de la Calidad de los Proveedores de la Construcción, que define acciones específicas en función de la gravedad del incidente.
- **Criterios de inhabilitación:** Se propone la inhabilitación de los proveedores que reciban tres evaluaciones negativas en el plazo de un año. Una vez inhabilitados, ya no se les permite trabajar con la Compañía, lo que garantiza el cumplimiento de las normas de Ferrovial.
- **Ética y transparencia:** Ferrovial mantiene un Canal Ético, accesible en su página web, que permite a los grupos de interés comunicar comportamientos o incidentes contrarios a las normas éticas de la Compañía. Este canal aumenta la transparencia en la gestión de incidentes.

Ferrovial aplica un enfoque global para garantizar impactos positivos, mitigar riesgos y fomentar oportunidades dentro de su cadena de valor a través de iniciativas estratégicas, políticas responsables y herramientas innovadoras. Como parte de nuestro compromiso de convertirnos en un referente en el sector promoviendo las mejores prácticas en derechos humanos a lo largo de la cadena de valor y reforzando la confianza mutua para mejorar la operatividad y transparencia con nuestros proveedores, ofrecemos el "Programa de Formación: Proveedores Sostenibles" para pequeñas y medianas empresas. Este programa gratuito y exclusivo, desarrollado en colaboración con las redes del Pacto Global de las Naciones Unidas España y Reino Unido, ICEX España Exportación e Inversiones y la Fundación ICO, dota a nuestros proveedores de herramientas para mejorar su competitividad al tiempo que se alinean con las mejores prácticas ESG. A través de esta iniciativa, fomentamos una cadena de suministro responsable y resistente que mantiene prácticas empresariales éticas y sostenibles. Además, Ferrovial vela por que las condiciones laborales se ajusten a su Código Ético de Proveedores, que establece principios básicos sobre derechos humanos y prácticas laborales, y se asegura de que los pedidos y contratos incluyan disposiciones específicas que aborden cuestiones medioambientales, sociales, laborales, sanitarias y de seguridad, así como principios éticos y de lucha contra la corrupción.

Para garantizar la eficacia de sus acciones, Ferrovial sigue prácticas de seguimiento estructuradas. A través del Procedimiento de Evaluación y Seguimiento de la Calidad de los Proveedores de la Construcción, se evalúa continuamente a los proveedores en función de su rendimiento, lo que permite tomar decisiones informadas como advertencias, planes de mejora o inhabilitación en casos graves. Además, Ferrovial emplea herramientas como Supplier 360 para supervisar el rendimiento de los proveedores en tiempo real y revisa periódicamente los resultados de las auditorías y los programas de formación para identificar áreas de mejora y ajustar las políticas y los procedimientos en consecuencia. El Canal Ético ofrece una plataforma confidencial para que las partes interesadas informen de sus problemas, fomentando la confianza y garantizando un seguimiento adecuado.

Ferrovial también integra los principios ESG en su Política de Compras Global y en el Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética para proveedores. Los proveedores se clasifican como de alto riesgo si operan en sectores o países con mayor vulnerabilidad según los criterios ESG, y la supervisión continua a través del Procedimiento de Evaluación de la Calidad de los Proveedores garantiza el cumplimiento de estas normas, incluidos los derechos humanos y laborales. Ferrovial adopta un enfoque proactivo mediante la inclusión de cláusulas contractuales que prohíben prácticas como el trabajo infantil, el trabajo forzoso y la trata de seres humanos, que se supervisan mediante auditorías y/o evaluaciones periódicas. En caso de incumplimiento, la Compañía colabora con los proveedores para desarrollar planes de mejora o impartir formación específica. Ferrovial no ha identificado ni recibido notificación alguna de problemas graves de derechos humanos relacionados con las aguas arriba y aguas abajo de su cadena de valor. La Compañía mantiene un sólido marco de diligencia debida alineado con las normas internacionales, incluidos los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, garantizando la supervisión continua y la mitigación de riesgos en todas sus operaciones y cadena de suministro.

Ferrovial apuesta por la innovación y la sostenibilidad en su cadena de suministro mediante la implantación de proyectos y tecnologías avanzadas. Por ejemplo, ha desarrollado el Proyecto de Hormigón Bajo en Carbono, diseñado para crear mezclas sostenibles con menores emisiones de CO₂, con objetivos progresivos en los próximos cinco años. Asimismo, Ferrovial promueve la adquisición de productos sostenibles a través del Catálogo de Compras Verdes, que incluye Declaraciones Ambientales de Producto para evaluar su impacto medioambiental. En coherencia con sus objetivos medioambientales, Ferrovial se ha marcado como meta alcanzar un consumo eléctrico 100% renovable para 2025 y reducir las emisiones de la flota en un 33% para 2030 a través, entre otras medidas, de la integración de vehículos híbridos y eléctricos.

Ferrovial se compromete a garantizar que sus propias prácticas empresariales no causen ni contribuyan a causar impactos negativos materiales en los trabajadores de la cadena de valor. Para lograrlo, la Compañía ha establecido políticas y procedimientos sólidos que regulan la participación de los proveedores, las compras, las ventas y la gestión de datos, en consonancia con normas internacionales como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos.

Una de las medidas clave aplicadas para evitar impactos negativos es la exigencia a los proveedores de que reconozcan y cumplan las normas éticas de Ferrovial. Como parte del acuerdo contractual, los proveedores deben confirmar que conocen y tienen acceso al Canal Ético de Ferrovial, que

ofrece una plataforma confidencial para denunciar cualquier conducta indebida o incumplimiento de las normas laborales y de derechos humanos. Así se garantiza que cualquier posible problema pueda resolverse a tiempo y con eficacia.

Además, Ferrovial ha establecido un sistema estructurado de seguimiento y evaluación de proveedores para mitigar los riesgos dentro de su cadena de valor. A los proveedores con problemas persistentes de incumplimiento se les exige que apliquen planes de medidas correctoras y, en caso de que el incumplimiento persista, se les inhabilita para trabajar con la Compañía. Este enfoque garantiza que todos los proveedores se adhieran a los compromisos éticos y de sostenibilidad de la Compañía, minimizando el riesgo de impactos adversos sobre los trabajadores.

Ferrovial no ha identificado ni recibido notificación alguna de problemas graves de derechos humanos relacionados con las aguas arriba y aguas abajo de su cadena de valor. La Compañía mantiene un sólido marco de diligencia debida alineado con las normas internacionales, incluidos los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, garantizando la supervisión continua y la mitigación de riesgos en todas sus operaciones y cadena de suministro.

S2-5: METAS RELACIONADAS CON LA GESTIÓN DE IMPACTOS NEGATIVOS MATERIALES, EL IMPULSO DE IMPACTOS POSITIVOS Y LA GESTIÓN DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES.

Ferrovial evalúa continuamente la eficacia de sus objetivos e iniciativas de sostenibilidad mediante evaluaciones internas y la participación de las partes interesadas. Aunque la Compañía no dispone de un proceso formalizado para colaborar directamente con los trabajadores de la cadena de valor o sus representantes a fin de determinar las lecciones aprendidas o las áreas susceptibles de mejora, integra las mejores prácticas y los conocimientos procedentes de los puntos de referencia del sector, los avances normativos y el diálogo continuo con las principales partes interesadas. Este planteamiento garantiza la mejora continua de sus estrategias al tiempo que mantiene un modelo empresarial responsable y sostenible.

La división de Construcción de Ferrovial estableció un indicador medible de sostenibilidad para realizar evaluaciones a proveedores que representen el 60% del volumen total de compras para 2025. Este objetivo se encuentra en consonancia con la estrategia de sostenibilidad de Ferrovial Construcción, demostrando su compromiso con las prácticas de contratación sostenible.

Además, el conocimiento de Ferrovial de su cadena de suministro global, así como las herramientas de que dispone la Compañía, garantizan una gestión más eficaz.

Por el momento, no se han divulgado actualizaciones significativas ni tendencias en los resultados hacia este objetivo. No obstante, Ferrovial mantiene su compromiso de supervisar y alcanzar este objetivo en el plazo previsto. Aunque Ferrovial cuenta con políticas de gestión de su cadena de valor, aún no ha definido objetivos ni metas concretas en relación con la participación de portavoces creíbles de los representantes de los trabajadores. Se trata de un ámbito que podría reforzarse en futuras estrategias de sostenibilidad y diálogo social.

NEIS S3 COLECTIVOS AFECTADOS (RELACIONES CON LA COMUNIDAD Y DERECHOS HUMANOS)

SBM-2: INTERESES Y OPINIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

Ferrovial integra activamente en su estrategia y modelo de negocio las opiniones, intereses y derechos de los grupos afectados, incluidas las comunidades locales y el respeto de los derechos humanos. Este enfoque busca mitigar los impactos negativos y maximizar los beneficios sociales de sus actividades, garantizando que las decisiones estratégicas reflejen un sólido compromiso con el desarrollo sostenible y la responsabilidad social.

Integración de las opiniones y derechos de los colectivos afectados

1. Compromiso con las comunidades locales:

- Las comunidades locales resultan fundamentales para el compromiso social de Ferrovial. En cada proyecto se identifican los grupos afectados y se establecen canales de comunicación para mantenerlos informados sobre aspectos clave de las infraestructuras (calendarios, objetivos, efectos, etc.) y recabar sus necesidades y opiniones.

2. Gestión de riesgos relacionados con los derechos humanos:

- El sistema de gestión de riesgos incluye la evaluación de las posibles repercusiones sobre los derechos humanos.
- No ha habido incidentes relevantes relacionados con los derechos humanos o con proyectos que afecten a comunidades indígenas en los últimos años.

Adaptación de la estrategia y el modelo empresarial a los impactos materiales

Ferrovial analiza y adapta continuamente su estrategia y modelo de negocio para hacer frente a los posibles impactos materiales que sus actividades puedan generar, agravar o mitigar sobre los colectivos afectados.

1. Creación y empeoramiento de impactos:

- Actividades de construcción y explotación:
 - Los proyectos de infraestructuras, como carreteras y sistemas de transporte, pueden generar molestias temporales, como ruido y cierres de carreteras.
 - Mitigación:** Se aplican planes de gestión medioambiental y social, incluidos calendarios de trabajo controlados y rutas alternativas.
- Impacto sobre los derechos humanos:**
 - Las actividades en zonas vulnerables pueden exacerbar las desigualdades o las tensiones sociales.
 - Mitigación:** Se integran las normas internacionales, garantizando la consulta previa a las comunidades afectadas y una indemnización adecuada.

2. Medidas de mitigación y beneficios generados:

- Reducción de las desigualdades:**
 - Ferrovial desarrolla proyectos sociales centrados en la educación, la lucha contra el hambre y el respeto de los derechos culturales.
 - Ejemplo:** Políticas de contratación local que generen empleo y promuevan el desarrollo inclusivo.
- Mejora de las condiciones de vida:**
 - Las infraestructuras de Ferrovial mejoran la seguridad vial, descongestionan las ciudades y garantizan el acceso a servicios esenciales como el agua potable.
 - Ejemplo:** Proyectos de transporte que facilitan la movilidad urbana, mejorando la calidad de vida en comunidades densamente pobladas.

SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO

Cuestiones, riesgos, oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

Relación entre los riesgos y oportunidades materiales con la estrategia y el modelo de negocio

Ferrovial reconoce que los riesgos y oportunidades derivados de sus impactos y dependencias de las comunidades afectadas están intrínsecamente ligados a su estrategia y modelo de negocio. Esta relación se explica pormenorizadamente a continuación:

Riesgos

1. Insatisfacción de las comunidades locales

- Descripción:** Las actividades de construcción pueden generar molestias como ruido, cortes de carreteras y otros impactos temporales negativos.
- Relación estratégica:** Estos riesgos están directamente relacionados con el modelo de negocio de Ferrovial, centrado en grandes proyectos de infraestructuras. Una gestión inadecuada podría deteriorar las relaciones con las comunidades y poner en peligro la licencia para operar.
- Mitigación:** Estrategias de comunicación y consulta pública para minimizar las molestias.

2. Riesgo para la reputación

- Descripción:** Los incidentes con repercusiones sociales o culturales negativas pueden dañar la reputación corporativa y la confianza pública.
- Relación estratégica:** Mantener una buena imagen corporativa es crucial para operar en los mercados locales y atraer nuevos proyectos.

- Mitigación: Proyectos de acción social y comunicación transparente para reforzar la confianza.

3. Dependencia de la aceptación comunitaria

- *Descripción:* La aceptación y la colaboración de las comunidades locales resultan esenciales para el desarrollo y la explotación de los proyectos.
- *Relación estratégica:* La licencia para operar depende en gran medida de la relación con los colectivos afectados.
- *Mitigación:* Promoción de la contratación local y la integración de la comunidad en el diseño de los proyectos.

Oportunidades

1. Reducción de las desigualdades

- *Descripción:* Los proyectos sociales centrados en la educación, la investigación y la lucha contra el hambre mejoran la situación de los colectivos vulnerables.
- *Relación estratégica:* Los proyectos con un impacto social positivo refuerzan la posición de liderazgo de Ferrovial en sostenibilidad.
- *Ejemplo:* Colaboración con las comunidades locales para poner en marcha proyectos educativos y sociales.

2. Mejora de las condiciones de vida

- *Descripción:* Los proyectos de infraestructuras de Ferrovial generan beneficios como la reducción de accidentes, la descongestión urbana y el acceso al agua potable.
- *Relación estratégica:* El modelo de negocio incluye la construcción de infraestructuras funcionales que mejoren el entorno social y medioambiental.
- *Ejemplo:* Proyectos que garanticen tiempos de desplazamiento previsibles y el acceso a los servicios básicos.

3. Reforzar la reputación

- *Descripción:* Una buena gestión de las relaciones con las comunidades locales mejora la reputación y consolida la presencia en los mercados locales.
- *Relación estratégica:* La estrategia incluye acciones que refuerzan la confianza en la compañía y su imagen.
- *Ejemplo:* Participación en iniciativas comunitarias que reflejan el compromiso social de Ferrovial.

4. Atracción y retención de talento

- *Descripción:* La participación de los empleados en proyectos sociales refuerza su compromiso y genera orgullo de pertenencia.
- *Relación estratégica:* La estrategia fomenta la participación activa de los empleados en actividades sociales, alineando su motivación personal con los objetivos corporativos.
- *Ejemplo:* Programas de voluntariado vinculados a iniciativas educativas y sociales locales.

Atención a colectivos afectados e incidentes materiales adversos

1. Colectivos afectados de la cadena de valor

- Las actividades de Ferrovial afectan a colectivos cercanos a las obras y a lo largo de la cadena de valor, incluidos proveedores y operadores logísticos.
- Los programas sociales se centran en los grupos vulnerables para promover un desarrollo integrador.
- *Ejemplo:* El programa de equidad en el peaje de la I-77 garantiza un acceso equitativo a la infraestructura para los colectivos desfavorecidos.

2. Gestión de incidentes adversos materiales

- En los últimos años no se ha detectado ningún impacto negativo o sistémico significativo en las comunidades. Los impactos menores, como el ruido o las perturbaciones del tráfico, se gestionan con planes de mitigación adaptados.
- Ferrovial desarrolla procedimientos para documentar y gestionar estos impactos.

3. Excedentes positivos materiales

- Ferrovial genera importantes impactos positivos en las comunidades locales a través de su estrategia de inversión en la comunidad.
- *Ejemplo:* El programa de Infraestructuras Sociales ha mejorado el acceso al agua de más de 336.000 personas en 12 países.

Inversión comunitaria y creación de valor

Las inversiones comunitarias de Ferrovial se encuentran en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y buscan el desarrollo equitativo. En 2024 se invirtieron 8,1 millones de euros, de los cuales 3,9 millones en aportaciones monetarias y 17.215 horas de voluntariado. Principales iniciativas:

1. Infraestructuras Básicas para Comunidades Desfavorecidas:

- Proyectos que facilitan el acceso al agua, el saneamiento y la alimentación.

2. Acceso a la educación:

- Programas educativos con énfasis en el fomento de las vocaciones STEM, especialmente en las niñas.

3. Respuesta a emergencias sociales:

- Apoyo a bancos de alimentos, asistencia sanitaria y respuesta a catástrofes.

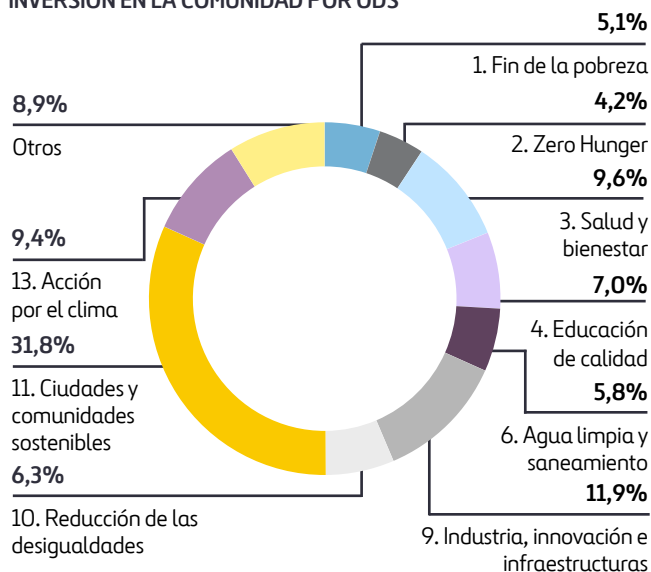
Medir el impacto social

Ferrovial aplica la metodología SROI (Retorno Social de la Inversión) para cuantificar los impactos sociales. Resultados clave:

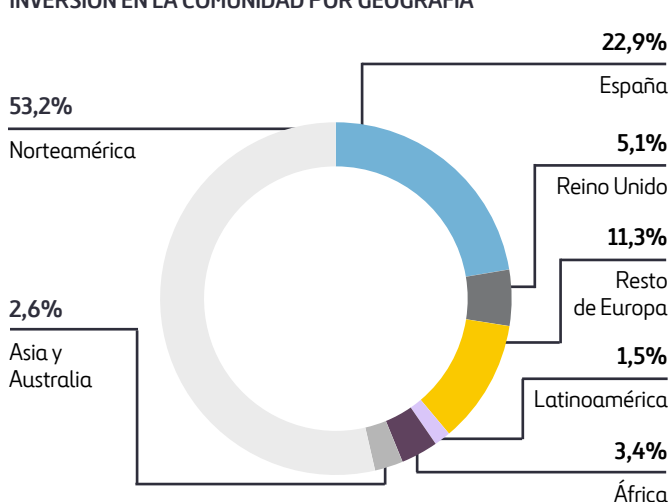
- Rentabilidad de 10,8 euros por cada euro invertido.
- Reducción de las enfermedades relacionadas con el agua hasta en un 62%.
- Ahorro de más de 1 millón de horas al año en las comunidades gracias a la mejora del acceso al agua.

Este enfoque sistemático refuerza el compromiso de Ferrovial con la excelencia operativa, la implicación con la comunidad y la creación de valor sostenible.

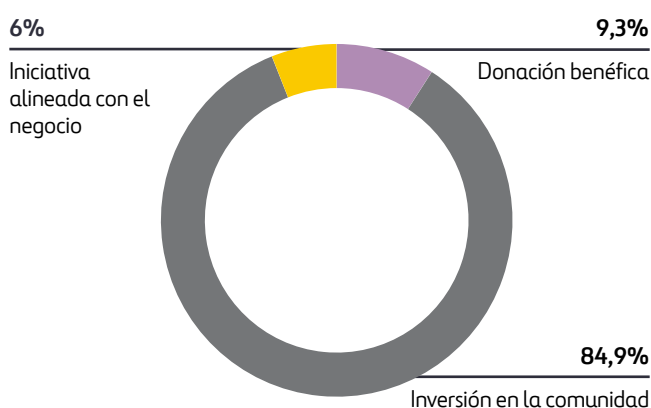
INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD POR ODS



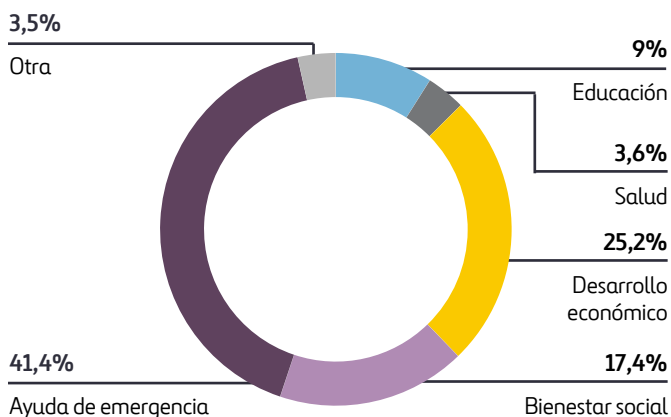
INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD POR GEOGRAFÍA



PROYECTOS POR TIPO DE CONTRIBUCIÓN



INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD POR ÁMBITO DE ACTIVIDAD



Ferrovial está trabajando activamente en un procedimiento para identificar y comprender las características específicas de los grupos afectados en las zonas próximas a sus obras. Este procedimiento tiene por objeto evaluar sistemáticamente cómo determinados grupos que viven en contextos particulares o se dedican a actividades específicas pueden enfrentarse a mayores riesgos de impactos negativos. Además, se tienen en cuenta factores como la vulnerabilidad social, económica o medioambiental para priorizar las acciones de mitigación y promover el bienestar de estos grupos.

S3-1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LOS COLECTIVOS AFECTADOS

Aunque Ferrovial ya cuenta con una Política de Derechos Humanos (véase el cuadro de Política de Derechos Humanos en (NEIS S1, S1-1) que aborda la gestión de sus impactos, riesgos y oportunidades relacionados con las comunidades afectadas. Ferrovial garantiza el cumplimiento de las leyes locales y el respeto de los derechos, cultura, costumbres y valores de las personas de las comunidades locales y minorías potencialmente afectadas por la ejecución de sus actividades, prestando especial atención a las poblaciones vulnerables, como los inmigrantes. Con el fin de garantizar el respeto de los derechos de las comunidades que puedan verse afectadas por las actividades de Ferrovial y reforzar el proceso de diligencia debida llevado a cabo por Ferrovial para identificar, prevenir o mitigar cualquier riesgo asociado a las comunidades locales o grupos afectados, Ferrovial está

desarrollando un procedimiento de relación con las comunidades locales que estandariza la información disponible sobre las relaciones con las comunidades locales en los diferentes proyectos llevados a cabo por la compañía y las infraestructuras que gestiona.

El procedimiento establece como primer paso el análisis de las comunidades afectadas por el proyecto u obra, y la creación de un mapa de grupos de interés, definiendo sus características específicas, prestando especial atención a aquellos grupos que puedan ser más vulnerables o expuestos a un mayor riesgo de sufrir daños o barrios marginados con una mención especial si entre los grupos afectados hay pueblos indígenas.

Además de los canales corporativos existentes descritos en la Política de Compromiso y Relación con los Grupos de Interés, la compañía dispone, directamente o a través del propietario del activo, de los canales necesarios para facilitar el diálogo con los colectivos afectados para que puedan expresar sus inquietudes, dudas o necesidades. Entre estos medios se encuentran los mecanismos de denuncia, las líneas directas, las reuniones u otros medios en cualquier caso adecuados a la realidad del proyecto. La Compañía se compromete a llevar a cabo las acciones necesarias para dar a conocer estos canales a los colectivos afectados para que sean accesibles y asegurar que el diálogo se establece a través de representantes legítimos y creíbles. Ferrovial evalúa si existe algún impacto relevante relacionado con los derechos humanos del colectivo afectado. En el caso de que se identifique algún riesgo relevante para algún colectivo del colectivo afectado, se hará público junto con las medidas de mitigación y reparación adoptadas.

Como resultado del diálogo con los colectivos afectados y las autoridades locales, se identifican las incidencias y molestias que puedan surgir de la ejecución del proyecto u obra. La Compañía informará de estas incidencias detectadas y dispondrá las medidas necesarias para minimizar su impacto, establecerá objetivos y realizará un seguimiento de las mismas y de los resultados alcanzados en coordinación con las partes interesadas.

El procedimiento propuesto da un paso hacia una mayor transparencia al facilitar un modelo común de recogida de toda esta información para su publicación.

Además, la Compañía contribuye al desarrollo de proyectos sociales que apoyan a estas comunidades, garantizando así una gestión responsable y sostenible de su impacto en el medio ambiente. Esta integración de políticas garantiza que Ferrovial aborde los retos relacionados con la comunidad de forma coherente y eficaz, en línea con sus compromisos de respeto y promoción de los derechos humanos.

Ferrovial respeta y reconoce los derechos de los pueblos indígenas, tribales y originarios, de acuerdo con la legislación vigente y los Convenios 107 y 169 de la OIT. Ferrovial también se compromete a minimizar el impacto ambiental de sus operaciones en las comunidades que puedan verse afectadas, siguiendo un enfoque preventivo que dé respuesta a los retos ambientales actuales, como la correcta gestión de los recursos hídricos o el suministro de productos sostenibles.

Además, Ferrovial alinea sus compromisos en materia de derechos humanos con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, garantizando que sus actividades respeten y defiendan estos principios en toda su cadena de valor. La Compañía integra procesos de diligencia debida en materia de derechos humanos para identificar, prevenir y mitigar posibles impactos adversos en las comunidades afectadas.

Ferrovial también cuenta con mecanismos de reclamación para que los interesados puedan comunicar sus preocupaciones relacionadas con infracciones de los derechos humanos. Hasta la fecha, no se ha notificado ningún caso de incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas en relación con las actividades de Ferrovial. No obstante, la Compañía se mantiene alerta y supervisa continuamente sus operaciones para garantizar el cumplimiento de las normas internacionales y las mejores prácticas de protección de los derechos humanos.

Para reforzar este compromiso, el procedimiento de relaciones con las comunidades locales que se está desarrollando presta especial atención a la prevención de cualquier impacto sobre los pueblos indígenas, tribales y autóctonos.

Durante los ejercicios financieros 2023 y 2024, no se ha detectado ningún caso de infracción de los derechos de los pueblos indígenas.

Política	Política de Compromiso y Relación con los Grupo de Interés
Descripción	La transparencia y difusión de la información por parte de Ferrovial SE ("la Compañía" o "Ferrovial") como entidad cotizada al mercado y a todos sus grupos de interés es una obligación fundamental. El Consejo de Administración de Ferrovial adoptará las medidas necesarias para difundir información relevante sobre la Compañía y las entidades de su grupo ("el Grupo") a los accionistas y a la comunidad inversora de forma eficaz y rápida.
Objetivo	Esta política tiene como objetivo establecer los principios que rigen la comunicación y el contacto con los accionistas, inversores, asesores de voto, agencias de calificación crediticia, otras partes interesadas y el mercado en general; definir los canales de comunicación disponibles para estos sujetos; y delinear la estrategia general de comunicación corporativa, financiera y no financiera a través de los canales de información de la Compañía.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	La política garantiza la transparencia e inmediatez en la difusión de la información relevante, la veracidad y relevancia de los datos, el diálogo abierto con los grupos de interés, la igualdad de trato a los accionistas, la protección de los derechos e intereses legítimos de los accionistas, la información continua a través de canales de comunicación eficaces, el desarrollo de canales de información aprovechando las nuevas tecnologías, el cumplimiento de la normativa aplicable y la cooperación con las autoridades competentes defendiendo los derechos de Ferrovial.
Proceso de seguimiento y corrección	La Compañía identificará periódicamente los intereses de las partes interesadas pertinentes y determinará caso por caso quiénes son dichas partes. Ferrovial tiene un enfoque sistemático para relacionarse con los grupos de interés, que incluye encuestas bienales y la respuesta a los cuestionarios de los analistas ESG.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Esta política se aplica a todas las entidades del Grupo Ferrovial, independientemente de su área de negocio, ubicación geográfica o actividades.
Áreas geográficas	Global

Aplicación en la cadena de valor	Ferrovial adapta sus canales e iniciativas de comunicación a las especificidades de cada grupo de interés, garantizando un compromiso efectivo y la difusión de la información a lo largo de toda la cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política se ajusta a las disposiciones del Código de Gobierno Corporativo neerlandés sobre el diálogo con las partes interesadas y la participación de los accionistas.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial asegura una información continua y permanente a través de canales de comunicación eficaces, aprovechando las nuevas tecnologías, y manteniendo la cooperación y transparencia con las autoridades competentes y reguladores.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

S3-2: PROCESOS PARA COLABORAR CON LOS COLECTIVOS AFECTADOS EN MATERIA DE IMPACTOS

Colaboración general con los colectivos afectados

Ferrovial cuenta con procesos sistemáticos para interactuar con los colectivos afectados o sus representantes. Esto incluye la realización de estudios de impacto ambiental antes del inicio de los proyectos y el establecimiento de canales de comunicación específicos para cada proyecto. Estos canales recogen sugerencias, quejas o informes de los grupos afectados y permiten un diálogo bidireccional que comienza antes de las fases de construcción y se mantiene durante todo el ciclo de vida del proyecto.

Perspectivas de las Partes Interesadas sobre la Gestión del Impacto

a. Colaboración directa:

Ferrovial establece diálogos con las comunidades locales, sus representantes legítimos o portavoces creíbles. En concreto, en cada proyecto se crean canales específicos para facilitar la comunicación con los colectivos afectados. Además, la consulta bianual como parte del estudio de materialidad garantiza que se incluyan las perspectivas de todas las partes interesadas.

b. Fases y tipos de colaboración:

La interacción tiene lugar en todas las fases del proyecto, empezando antes de la construcción. La frecuencia y el tipo de comunicación dependen de las características de cada proyecto. La colaboración incluye consultas públicas, reuniones informativas y recogida de aportaciones de la comunidad a través de canales accesibles.

c. Función responsable:

La responsabilidad operativa de garantizar que se lleven a cabo estas interacciones recae en los equipos locales de cada centro, apoyados por el Departamento de Sostenibilidad y el Responsable de Cumplimiento. Este último informa periódicamente a la alta dirección sobre los resultados y las mejoras necesarias.

d. Evaluación de la eficiencia:

Ferrovial utiliza la metodología B4SI-LBG, reconocida internacionalmente, para medir el impacto de sus acciones en la comunidad.

La metodología B4SI-LBG (Business for Societal Impact – London Benchmarking Group) es una norma reconocida internacionalmente que proporciona un marco estructurado para medir y gestionar las contribuciones de una empresa a la sociedad. Clasifica las contribuciones empresariales desglosándolas en inversiones en la comunidad, donaciones benéficas e iniciativas empresariales con impacto social, cada una con indicadores específicos para evaluar su impacto. Esta metodología promueve la transparencia, la comparabilidad y la alineación estratégica con los objetivos empresariales, mejorando la reputación de una empresa por su impacto social mensurable.

Ferrovial aplica esta metodología seleccionando proyectos estratégicos y sociales, utilizando indicadores clave para medir los insumos, las actividades y los resultados, y analizando los resultados para mejorar e informar sobre su impacto en la sostenibilidad.

Además, cada proyecto supervisa y documenta las acciones de diálogo llevadas a cabo con las comunidades.

Medidas para grupos vulnerables y marginados

Ferrovial se centra en el desarrollo inclusivo a través de programas sociales dirigidos a grupos vulnerables. Las iniciativas incluyen:

- **Infraestructura básica:** Acceso a agua potable, alimentos y servicios sanitarios.
- **Educación:** Fomento de las vocaciones STEM haciendo hincapié en las niñas y los grupos desfavorecidos.
- **Emergencias sociales:** Responder a las crisis humanitarias con el apoyo de los empleados.

El procedimiento que se está desarrollando da prioridad a la identificación de grupos vulnerables en las zonas del proyecto y a la adopción de medidas para maximizar los efectos positivos sobre ellos.

Respeto de los derechos de los pueblos indígenas

Ferrovial respeta y reconoce los derechos de los pueblos indígenas, tribales y originarios de acuerdo con la legislación vigente y los Convenios 107 y 169 de la OIT. Aunque en los últimos años no se ha detectado ninguna actividad que afecte a estos pueblos, el procedimiento que se está

desarrollando para las relaciones con las comunidades incluye medidas específicas para prevenir cualquier impacto negativo sobre sus derechos culturales, territoriales, religiosos e intelectuales.

Estas medidas incluyen:

- **Formación en sensibilidad cultural:** Impartir formación a empleados y contratistas para garantizar que comprenden y respetan las prácticas culturales y tradiciones de las comunidades indígenas.
- **Consulta y consentimiento:** Realizar consultas significativas con las comunidades indígenas para obtener su consentimiento libre, previo e informado antes de iniciar cualquier proyecto que pueda afectar a sus tierras o derechos.
- **Evaluaciones de impacto:** Llevar a cabo evaluaciones exhaustivas del impacto social y medioambiental para identificar posibles riesgos para los derechos de los indígenas y aplicar estrategias de mitigación para hacer frente a estos riesgos.
- **Seguimiento e informes:** Establecer mecanismos de supervisión e información continuas sobre el impacto de los proyectos en las comunidades indígenas para garantizar el cumplimiento de las normas de derechos humanos.
- **Mecanismos de reclamación:** Proporcionar mecanismos de reclamación accesibles y eficaces para que las comunidades indígenas puedan plantear sus preocupaciones y solicitar reparación por cualquier impacto negativo.

En futuros proyectos, Ferrovial garantiza que se respetará el derecho a la consulta libre, previa e informada de estos pueblos en actividades que afecten a sus tierras, territorios o bienes culturales.

S3-3: PROCESOS PARA REPARAR LOS IMPACTOS NEGATIVOS Y CANALES PARA QUE LOS COLECTIVOS AFECTADOS EXPRESEN SUS INQUIETUDES

Ferrovial mantiene un fuerte compromiso con sus grupos de interés, estableciendo canales de comunicación eficaces y procedimientos para remediar cualquier impacto adverso derivado de sus actividades. Este enfoque garantiza que las comunidades afectadas puedan expresar sus preocupaciones y que la Compañía responda de forma transparente y responsable.

Canales de comunicación con los colectivos afectados

Ferrovial dispone de múltiples canales adaptados a las necesidades de las comunidades locales y a las particularidades de cada proyecto. Entre ellas figuran:

- **Canal Ético:** Un medio confidencial y accesible para que los empleados y las partes interesadas notifiquen preocupaciones, quejas o incidentes de forma segura.
- **Página web y buzones corporativos:** Facilitar el acceso a la información y el contacto directo con la Compañía.
- **Ferrovial App:** Una plataforma digital que ofrece información actualizada en español e inglés.
- **Redes sociales:** Ferrovial utiliza plataformas como X (antes Twitter), Facebook, LinkedIn, Instagram y otras para difundir información de interés y fomentar el diálogo con diferentes públicos.
- **Canales específicos del proyecto:** Cada obra o concesión establece medios específicos, como líneas directas, reuniones comunitarias y mecanismos de reclamación, garantizando que sean accesibles y se adapten a las necesidades locales.

La Compañía toma medidas para garantizar que las comunidades conozcan estos canales, utilizando herramientas como carteles, reuniones informativas y medios sociales. Asimismo, garantiza que los representantes de los grupos afectados son legítimos y dignos de confianza, facilitando un diálogo transparente. Para fomentar aún más la confianza, Ferrovial mantiene una comunicación continua y proactiva con los miembros de la comunidad, asegurándose de que estén bien informados sobre los canales disponibles para plantear sus preocupaciones. La Compañía también realiza encuestas periódicas y sesiones de feedback para medir la eficacia de estos canales y conocer la percepción que tiene la comunidad de su fiabilidad.

Subsanación de impactos y evaluación de la eficacia

Si se detectasen efectos adversos significativos, Ferrovial aplica un planteamiento estructurado para subsanarlos. Esto incluye:

- **Identificación del incidente:** A través de los canales mencionados, la Compañía recibe y gestiona las preocupaciones relacionadas con molestias como el ruido, el polvo o las perturbaciones del tráfico.
- **Medidas correctoras:** En coordinación con las comunidades afectadas y las autoridades locales, se llevan a cabo acciones específicas para mitigar los impactos.
- **Seguimiento y evaluación:** La eficacia de las medidas se evalúa periódicamente, garantizando que las soluciones sean adecuadas y generen resultados positivos.

Ferrovial realiza un seguimiento y control de las cuestiones planteadas a través de sus mecanismos de reclamación y sus procesos de participación comunitaria. Estos canales están diseñados para ser accesibles y receptivos, permitiendo la identificación y resolución oportunas de los problemas. La Compañía utiliza indicadores clave de rendimiento (KPI) para medir la eficacia de sus respuestas y la satisfacción de los colectivos afectados. Además, se realizan auditorías y revisiones periódicas para garantizar el cumplimiento de las normas de derechos humanos e identificar áreas de mejora.

Ferrovial está desarrollando un procedimiento de relación con las comunidades locales que estandarice la información pública sobre estos incidentes y las medidas adoptadas, fomentando la transparencia y la mejora continua. Este procedimiento incluye informes detallados sobre la naturaleza de los incidentes, las medidas adoptadas para resolverlos y los resultados obtenidos. Al mantener una comunicación abierta e informar periódicamente a las partes interesadas, Ferrovial se asegura de que sus canales para abordar las preocupaciones de la comunidad sean eficaces y dignos de confianza. Además, aunque no existe una política específica de protección contra las represalias para las personas que utilizan estos canales para plantear preocupaciones o necesidades, a través del Canal Ético se garantiza que no surjan problemas relacionados.

Apoyar la disponibilidad de canales en las relaciones comerciales

La Compañía también garantiza la disponibilidad de estos canales a través de sus relaciones comerciales. Esto incluye:

- **Colaboración con los propietarios de activos:** En los proyectos operados por terceros, Ferrovial trabaja para garantizar que se establecen los medios adecuados para facilitar el diálogo con las comunidades.
- **Coordinación proactiva:** Los incidentes se identifican y abordan en tiempo real, lo que favorece una comunicación fluida con todas las partes interesadas.
- **Divulgación de la información:** Ferrovial utiliza herramientas como las redes sociales, reuniones y otros medios para informar a las comunidades de la existencia de estos canales.

Ejemplos de decisiones basadas en las perspectivas de las partes interesadas

El compromiso con las comunidades se refleja en acciones específicas desarrolladas en respuesta a sus preocupaciones. Por ejemplo:

- **Gestión del impacto local:** En los proyectos de infraestructuras se promueve un diálogo bidireccional desde antes de que comience la construcción, garantizando la inclusión de las voces de la comunidad en cada fase del proyecto.
- **Soluciones a medida:** Las medidas aplicadas para mitigar molestias como el ruido y el tráfico se diseñan en colaboración con las comunidades, garantizando que responden a sus necesidades específicas.

S3-4: ADOPCIÓN DE MEDIDAS RELACIONADAS CON LOS IMPACTOS MATERIALES SOBRE LOS COLECTIVOS AFECTADOS, ENFOQUES PARA GESTIONAR LOS RIESGOS MATERIALES Y APROVECHAR LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON LOS COLECTIVOS AFECTADOS Y EFICACIA DE DICHAS MEDIDAS

Ferrovial establece medidas específicas para gestionar los impactos en las comunidades locales y promover efectos positivos sobre ellas. La Compañía realiza estudios de impacto ambiental y social antes de la ejecución de los proyectos, garantizando un diálogo bidireccional con las comunidades afectadas para comunicar las posibles implicaciones y recoger sugerencias a través de canales como el Canal Ético. Para mitigar los impactos negativos, Ferrovial pone en marcha acciones como programas de acceso a infraestructuras básicas y educación, destacando su compromiso con proyectos sociales concretos como Juntos Sumamos, que desde 2005 ha apoyado 47 proyectos con más de 2 millones de euros invertidos, beneficiando el bienestar de las personas mayores y la lucha contra la desnutrición infantil.

Sobre estos estudios, en abril de 2024 se aprobó un procedimiento para impedir la participación en proyectos que pudieran afectar a zonas protegidas. Asimismo, la Compañía ha establecido un procedimiento de diligencia debida en materia de derechos humanos para analizar los riesgos potenciales y prevenir impactos indeseables. También se ha desarrollado un procedimiento pendiente para gestionar los impactos sociales en las comunidades afectadas por los proyectos de construcción o los activos de la compañía.

Todos los procedimientos y políticas internos tienen un alcance global. Los análisis de impacto ambiental se llevan a cabo antes de iniciar un proyecto, al igual que el proceso de decisión de seguir adelante o no. Los análisis de riesgos de cada proyecto o activo se realizan cada seis meses y se comunican a la alta dirección. El procedimiento de impacto social exige su cumplimiento en los seis primeros meses de un proyecto y su aplicación durante toda la ejecución del mismo.

En el procedimiento de impacto social se incluyen medidas correctoras para mitigar los efectos no deseados en las comunidades, como el ruido y el polvo. Para más detalles, consulte los procedimientos adjuntos. Este tipo de información surge durante el análisis de riesgos que se realiza cada seis meses y es específica de cada proyecto o activo gestionado.

La información financiera relacionada con estas acciones se incluye en los presupuestos de los proyectos, pero no se detalla por separado. Actualmente no se dispone de datos adicionales sobre la asignación de recursos financieros a estas iniciativas.

En estos momentos, Ferrovial trabaja en la aprobación de un procedimiento de diálogo con los colectivos afectados, que pretende estar aprobado antes de finales de 2025. El resultado esperado de los procedimientos consiste en garantizar el respeto de los derechos humanos en aquellas comunidades que puedan verse afectadas por las actividades de Ferrovial mediante la creación de un plan de acción que siga estos pasos:

En primer lugar, se identifican las comunidades afectadas en todos los proyectos de Ferrovial con un alcance superior a 50 millones de euros, o cualquier proyecto que haya provocado la aparición de un riesgo social relevante. Una vez identificadas las partes interesadas a través de un proceso de mapeo, que identifique sus características específicas, dando especial importancia a aquellos que son más vulnerables, y donde se destacarán los grupos indígenas.

A continuación, Ferrovial establecerá los canales necesarios para facilitar el diálogo con las comunidades afectadas, facilitándoles la expresión de sus incertidumbres, dudas o necesidades. Dentro de estos canales podemos encontrar líneas directas, reuniones, y otros identificados como necesarios.

Una vez identificados los impactos y/o necesidades, Ferrovial llevará a cabo tres procedimientos:

1. Evaluar si existen impactos significativos relacionados con los derechos humanos de los colectivos afectados. En caso de identificarse, se hará público y se adoptarán las medidas necesarias para mitigar o reparar el impacto.
2. Como resultado del diálogo con los colectivos afectados y las autoridades locales se identificarán los posibles incidentes o disturbios y se establecerán las medidas necesarias para minimizar sus impactos. Establecer objetivos, revisar cómo se avanza y los resultados. Coordinar todo el proceso mano a mano con las partes interesadas.
3. Ferrovial también se compromete a generar un impacto positivo en los lugares donde trabaja. La Compañía se compromete a analizar e identificar posibles oportunidades con el objetivo de ponerlas en práctica. Siempre que sea posible, Ferrovial adoptará medidas que complementen las actividades de las zonas para aumentar los beneficios de los colectivos afectados.

El Director de Obra o responsable del activo será el encargado de recopilar la información previamente identificada para facilitar el seguimiento de las medidas adoptadas, y siguiendo el HORIZONTE temporal que se determine para cada proyecto en función de las diferentes necesidades. La información recopilada se transmitirá a los departamentos de Comunicación y RSC. Ferrovial se compromete a compartir información sobre este procedimiento en su página web y en los canales que considere necesarios.

Además de estas medidas, Ferrovial aborda las incidencias materiales, riesgos y oportunidades relacionados con las comunidades locales a través de un conjunto de acciones estructuradas dirigidas tanto a mitigar los impactos negativos como a promover los positivos. Estas acciones incluyen:

- **Planes de participación comunitaria:** Desarrollar y aplicar planes integrales que describan cómo interactuará la Compañía con las comunidades locales a lo largo del ciclo de vida del proyecto, garantizando que se tengan en cuenta sus preocupaciones.
- **Gestión de riesgos:** Identificar y evaluar los riesgos potenciales para las comunidades en las primeras fases de planificación del proyecto e integrar estrategias de gestión de riesgos para prevenir impactos adversos. Los riesgos específicos, como el ruido o las perturbaciones del tráfico durante las obras, se gestionan con medidas paliativas adaptadas, como ajustar los horarios de trabajo o comunicar claramente los cortes de tráfico.
- **Desarrollo de capacidades:** Invertir en iniciativas que mejoren la resiliencia y autosuficiencia de las comunidades locales, incluidos programas de formación, oportunidades de empleo y acceso a recursos críticos como el agua y la educación.
- **Auditorías independientes:** Realización de auditorías y evaluaciones independientes para verificar el cumplimiento de las normas de derechos humanos y garantizar la aplicación efectiva de las medidas de mitigación.

Para el desarrollo de capacidades, Ferrovial estableció una estrategia global de inversión en la comunidad bajo la iniciativa "On the Move for People", que engloba proyectos globales corporativos y acciones adaptadas a las comunidades que rodean sus activos y operaciones, esta iniciativa, junto con las acciones antes mencionadas, se planifican y ejecutan anualmente, con evaluaciones periódicas de impacto. Estos esfuerzos se centran en pilares estratégicos clave, como el desarrollo de infraestructuras para satisfacer las necesidades básicas de los grupos vulnerables. Por ejemplo:

- **On the Move for Water:** Financia anualmente tres proyectos en países en desarrollo de África, Latinoamérica e India para garantizar el acceso al agua. Cada proyecto supone una contribución financiera de 150.000 euros y la participación de un equipo de expertos para apoyar a la entidad social que ejecuta el proyecto sobre el terreno.
- **On the Move for Zero Hunger:** Se centra en la rehabilitación de comedores sociales en España y la colaboración con bancos de alimentos y servicios de comedores sociales en Estados Unidos, seleccionados por su proximidad a los activos de Ferrovial.
- **On the Move for Education:** Fomenta el acceso a la educación, con especial atención a los campos relacionados con STEM. Las actividades se llevan a cabo en España, Estados Unidos y Reino Unido, en colaboración con organizaciones locales relacionadas con la educación.

Un aspecto esencial del compromiso de Ferrovial es capacitar a los empleados para que sean protagonistas de estas iniciativas. A través de On the Move Together, programas como "Juntos Sumamos" en España y "Charity of the Year" en el Reino Unido implican activamente a los empleados. En 2024, 2.929 empleados participaron en actividades de voluntariado, lo que demuestra la dedicación de la Compañía al compromiso con la comunidad.

Las actividades de inversión en la comunidad se llevan a cabo en todas las zonas geográficas en las que opera Ferrovial y se extienden a los países en desarrollo. En 2024 se financiaron proyectos en Australia, Canadá, India, Perú, Polonia, Colombia, Estados Unidos, España, Reino Unido, Portugal, Sierra Leona, Togo, Sudán, Ruanda y Zimbabue.

Los programas se diseñan como estrategias a largo plazo. Por ejemplo, "Juntos Sumamos" está en marcha desde 2005, y "On the Move for Water" desde 2011. Aunque cada año se seleccionan y ejecutan proyectos específicos, estas iniciativas demuestran el compromiso sostenido de la Compañía con el desarrollo de la comunidad mundial.

Para cuantificar las contribuciones sociales, los impactos y los beneficiarios, Ferrovial se adhiere a la metodología LBG-B4SI. En 2024, este enfoque facilitó 498 iniciativas de apoyo a la comunidad, de las que se beneficiaron 551 organizaciones y 207.351 personas.

Desde el punto de vista financiero, Ferrovial invirtió 7,3 millones de euros en iniciativas comunitarias en 2024, de los que 3,9 millones correspondieron a contribuciones monetarias, 0,8 millones a horas de trabajo de los empleados, 2,4 millones a contribuciones en especie y 0,2 millones a gastos administrativos.

Para los próximos años, Ferrovial no ha establecido un compromiso de inversión global, pero sigue apoyando programas específicos, como:

- 500.000 euros para proyectos de acceso al agua.
- 100.000 euros para proyectos de comedores sociales.
- Igualar las donaciones de los empleados en "Juntos Sumamos" y en Estados Unidos, aproximadamente 50.000 euros en cada región.

En conjunto, excluidas las respuestas de emergencia, la inversión comunitaria anual se mantiene estable entre 4 y 5 millones de euros. Este enfoque integral refleja la dedicación de Ferrovial a mejorar la resiliencia y autosuficiencia de las comunidades locales mediante programas de formación, oportunidades de empleo y un mejor acceso a recursos esenciales como el agua y la educación.

Como ya se ha mencionado, Ferrovial está trabajando en la puesta en marcha de un proceso para recabar toda la información necesaria y mantener una conversación permanente con las comunidades afectadas. Mientras tanto, Ferrovial ha asegurado este diálogo mediante la presencia de puestos específicos en los emplazamientos de los proyectos, donde se recogen consultas, quejas y sugerencias. Además, las comunidades locales ayudan a recoger currículos para empleos no cualificados, lo que favorece la sostenibilidad de los proyectos y fomenta la participación local. Además, se han establecido todos los canales de comunicación necesarios, adaptados a las distintas actividades emprendidas, para facilitar una comunicación eficaz entre la comunidad local y Ferrovial.

Para reforzar estos esfuerzos, Ferrovial también emprende iniciativas específicas destinadas a generar impactos positivos a largo plazo. Entre ellos se incluyen programas destinados a mejorar el acceso al agua potable y a infraestructuras de apoyo a la seguridad alimentaria, como las cocinas sociales, con más de un millón de euros invertidos en estos esfuerzos. Además, la Compañía da prioridad a la contratación local para estimular las economías de las comunidades circundantes, integra consideraciones sociales y medioambientales en su cadena de suministro y promueve proyectos que reducen las desigualdades, como los que se miden con la metodología B4SI-LBG.

Ferrovial garantiza que sus acciones se ajustan a su estrategia de sostenibilidad más amplia manteniendo un compromiso activo con las comunidades, consultándolas mediante estudios bienales de materialidad y evaluando la eficacia de estas iniciativas con indicadores medibles. Ferrovial utilizó indicadores de rentabilidad social de la inversión (SROI) para medir el impacto en las regiones donde trabaja. Esta metodología contiene alrededor de 100 indicadores diferentes, que se seleccionan en función de la construcción y que son los más adecuados para retratar el

impacto de Ferrovial en la región. La información se recoge antes del inicio del proyecto, 1 año después y 2 años después, garantizando así que todos los impactos se registran correctamente. Ferrovial ha calculado que a lo largo de los años ha obtenido un rendimiento de la inversión de 10 euros por cada euro invertido en el proyecto. Estos esfuerzos no sólo mitigan los riesgos potenciales, sino que también generan importantes oportunidades, como el fomento del crecimiento económico local y la mejora de las condiciones de vida.

En los últimos años no se han detectado repercusiones negativas o sistémicas significativas en las comunidades, ni se ha informado de problemas graves ni infracciones de los derechos humanos que afecten a estos grupos. Para abordar de forma proactiva los posibles impactos negativos, Ferrovial pone en marcha varias iniciativas adaptadas a la diversa gama de posibles efectos que pueden tener sus actividades. Debido a la gran variedad de actividades que ejecuta Ferrovial, se aplica un plan de acción diferente para los distintos impactos identificados. Todos los proyectos aseguran la comunicación con las comunidades afectadas a través de las actividades anteriormente mencionadas para identificar estos impactos, sin embargo estos se resuelven dependiendo de cada caso. Un ejemplo de ello es la construcción del Thames Tideway Tunnel, donde para minimizar la contaminación acústica y las molestias a los residentes locales, la construcción se detuvo deliberadamente a las 6 de la tarde, reduciendo así eficazmente el impacto. Ferrovial mantiene su compromiso con la mejora continua y la obtención de resultados medibles a largo plazo, fomentando el desarrollo sostenible de las comunidades locales y reforzando sus relaciones con ellas.

S3-5: METAS RELACIONADAS CON LA GESTIÓN DE IMPACTOS NEGATIVOS MATERIALES, EL IMPULSO DE IMPACTOS POSITIVOS Y LA GESTIÓN DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES

Ferrovial evalúa continuamente el impacto y la eficacia de sus objetivos e iniciativas de sostenibilidad mediante evaluaciones internas y el compromiso con las partes interesadas, incluidas las comunidades locales. Aunque la Compañía no dispone de un proceso formalizado de colaboración directa con las comunidades locales para identificar las lecciones aprendidas o las áreas susceptibles de mejora, incorpora las mejores prácticas, las percepciones de los puntos de referencia del sector, los avances normativos y el diálogo permanente con las principales partes interesadas. Este planteamiento garantiza la mejora continua de sus estrategias al tiempo que mantiene un modelo empresarial responsable y sostenible.

Además, el conocimiento que Ferrovial tiene de las relaciones con sus comunidades, junto con las herramientas de que dispone la empresa, garantizan una gestión más eficaz y sostenible.

Por el momento, no se han divulgado actualizaciones significativas ni tendencias en los resultados hacia este objetivo. No obstante, Ferrovial, en el marco de la **Estrategia de Sostenibilidad 2030** y su alineación con la **Directiva CSRD**, establece objetivos específicos y con plazos concretos para reducir los impactos negativos sobre los colectivos afectados y promover efectos positivos sobre las mismas. En cuanto al **impulso de impactos positivos**, Ferrovial destaca las iniciativas de inversión social, como los programas de agua potable y saneamiento, que han beneficiado a más de **336.000 personas en comunidades vulnerables**. En cuanto a la **gestión de riesgos y oportunidades**, la Compañía lleva a cabo evaluaciones periódicas, identificando y gestionando los riesgos ESG mediante sólidos procesos de gobernanza y herramientas de análisis de riesgos. Para establecer estos objetivos, Ferrovial colabora activamente con los colectivos afectados, representantes legítimos y expertos en sostenibilidad, asegurando procesos participativos en la **definición, seguimiento y mejora de los objetivos**, lo que permite un ajuste continuo basado en las lecciones aprendidas. Ferrovial está llevando a cabo un procedimiento de relaciones con las comunidades locales del que se informará este próximo año 2025, como muestra del primer paso de este avance en relación con el establecimiento de objetivos con las comunidades locales. Los resultados se desglosan pormenorizadamente en función del impacto en los colectivos afectados, garantizando su **especificidad, estabilidad temporal y comparabilidad**, con el apoyo de normas mundiales como el **Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los estándares GRI** y la Taxonomía de la UE.

Información sobre gobernanza

NEIS G1.1 CONDUCTA EMPRESARIAL (ÉTICA Y TRANSPARENCIA Y GOBIERNO CORPORATIVO)

IRO-1: GESTIÓN DE IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES Y MÉTRICAS Y OBJETIVOS NEIS G1

Requisito de Divulgación relacionado con NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos de identificación y evaluación de sucesos, riesgos y oportunidades materiales.

Ferrovial sigue un proceso estructurado para identificar y evaluar los sucesos, los riesgos y las oportunidades materiales. Este proceso se basa en dos criterios clave: la ubicación de las operaciones y la naturaleza de la actividad.

La ubicación desempeña un papel fundamental en la exposición a riesgos como la corrupción, el soborno y la conducta empresarial irregular. Las regiones con normativas más débiles o mayores niveles de corrupción presentan un mayor riesgo. Para ello, Ferrovial lleva a cabo análisis pormenorizados de las condiciones normativas y sociales de cada región en la que opera. En los ámbitos de alto riesgo se aplican medidas adicionales, como auditorías externas y controles de cumplimiento más estrictos.

La actividad es otro factor clave. Los sectores relacionados con la adjudicación de contratos, la construcción de infraestructuras y la contratación pública están más expuestos a posibles irregularidades. Para mitigar estos riesgos, Ferrovial evalúa cada fase del ciclo de vida del proyecto, centrándose en los procesos de contratación y selección de proveedores para garantizar la transparencia y el cumplimiento de la normativa.

GOV-1: EL PAPEL DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN.

La información relacionada con este punto de datos se responde en la NEIS 2, GOV-1.

El Programa de Cumplimiento, aprobado y supervisado por el Consejo de Administración, ha sido revisado en 2024 como preparación para la cotización de Ferrovial SE en la Bolsa de Ámsterdam y en el NASDAQ, adaptando las políticas y procedimientos a los requisitos legales de Holanda y Estados Unidos, y a los estándares exigidos a las empresas cotizadas en dichas jurisdicciones.

El Programa incluye, entre otras, las siguientes políticas y procedimientos internos: Código Ético y de Conducta Empresarial (Código Ético); Política del Canal Ético y de Tratamiento de Consultas, Quejas y Denuncias; Política Anticorrupción; Política de Cumplimiento; Política de Diligencia Debida con respecto a la Integridad de Terceros; Procedimiento de Diligencia Debida con respecto a la Integridad de Proveedores; Política de Lobbying y Contribuciones Políticas; Política de Regalos y Hospitalidad; Política de Protección de Datos; Política Antimonopolio; Procedimiento de Aprobación y Seguimiento de Proyectos de Patronazgo, Patrocinio y Donación; Proyectos de Patronazgo o Donación, Política Antifraude y Política de Sanciones, Control de Exportaciones y Antiboicot.

El Programa de Cumplimiento es supervisado por el Consejo de Administración a través de la Comisión de Auditoría y Control. El Director de Cumplimiento informa periódicamente a la Comisión de Auditoría y Control y al menos una vez al año al Consejo sobre la eficacia del programa. La evaluación del Programa incluye la revisión de los controles establecidos para el cumplimiento del Código Ético y de Conducta Empresarial y otras normas sobre Cumplimiento. El Departamento de Auditoría Interna audita periódicamente diferentes aspectos del Programa de Cumplimiento, incluidas, entre otras, las políticas de Cumplimiento de Ferrovial.

G1-1: CULTURA CORPORATIVA Y POLÍTICAS DE CULTURA CORPORATIVA Y CONDUCTA EMPRESARIAL

Política	Política Anticorrupción
Descripción	Ferrovial está comprometida con los más altos estándares de integridad, transparencia y cumplimiento legal en todas sus actividades corporativas. Esta política establece un enfoque de tolerancia cero frente a la corrupción y el soborno, garantizando el cumplimiento de las leyes anticorrupción tanto nacionales como internacionales. Se aplica a todos los administradores, directivos, empleados y colaboradores de Ferrovial. La política rige las interacciones entre Ferrovial y cualquier parte externa, incluidos los funcionarios públicos, y está diseñada para prevenir cualquier forma de práctica corrupta, ya sea activa o pasiva.
Objetivo	Establecer una política de tolerancia cero frente a la corrupción y el soborno. Garantizar el cumplimiento de todas las leyes anticorrupción y los marcos internacionales aplicables. Regular las interacciones con terceros para evitar conductas poco éticas. Promover una cultura de ética, transparencia y responsabilidad en todas las operaciones empresariales.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> Impactos materiales: Posibles repercusiones jurídicas y financieras de los incidentes relacionados con la corrupción. Riesgos: Daños a la reputación, sanciones reglamentarias, responsabilidades legales e interrupciones operativas. Oportunidades: Fortalecer la confianza de las partes interesadas, reforzar la ética empresarial y garantizar un crecimiento empresarial sostenible mediante prácticas conformes.
Proceso de seguimiento y corrección	<p>Ferrovial ha implantado sólidos mecanismos de control y cumplimiento, entre los que se incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Canal ético para comunicar preocupaciones de forma confidencial o anónima. Formación obligatoria para todos los empleados sobre prácticas anticorrupción. Auditorías internas y evaluaciones de riesgos para detectar y prevenir infracciones. Medidas disciplinarias estrictas, incluido el despido, en caso de infracción de la política.

Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todos los empleados, administradores, consejeros, proveedores, contratistas y colaboradores externos de Ferrovial.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Se extiende a todas las filiales, empresas conjuntas y socios comerciales. Ferrovial promueve la adhesión a esta política entre todos los terceros que realicen operaciones con la Compañía.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	<ul style="list-style-type: none"> • Códigos Penales español y neerlandés. • Ley estadounidense sobre prácticas corruptas en el extranjero (FCPA). • Ley de soborno del Reino Unido. • Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción. • Convención de la OCDE contra el soborno.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial comunica y promueve activamente el cumplimiento de esta política entre los empleados, los socios comerciales y las partes externas pertinentes.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (www.ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Política	Política Anticorrupción
Descripción	Ferrovial está comprometida con los más altos estándares de integridad, transparencia y cumplimiento legal en todas sus actividades empresariales. Esta política establece un enfoque de tolerancia cero frente al fraude, garantizando mecanismos de prevención, detección y mitigación en todas las operaciones de la Compañía. La política se aplica a todos los administradores, ejecutivos, empleados y colaboradores, con el objetivo de disuadir las actividades fraudulentas y salvaguardar los activos y la reputación de la Compañía.
Objetivo	<ul style="list-style-type: none"> • Promover una cultura empresarial que disuada de las actividades fraudulentas. • Garantizar la prevención, detección y respuesta a los riesgos relacionados con el fraude. • Fomentar el cumplimiento ético y legal en todas las unidades de negocio y relaciones. • Reforzar los controles internos para mitigar eficazmente los riesgos de fraude.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos materiales: Pérdidas financieras, daños a la reputación y sanciones reglamentarias debidas a incidentes de fraude. • Riesgos: Fraude interno y externo, apropiación indebida de activos, manipulación de contratos públicos o privados y falseamiento de la información financiera. • Oportunidades: Reforzar el gobierno corporativo, mejorar la gestión de riesgos y aumentar la confianza entre las partes interesadas.
Proceso de seguimiento y corrección	<p>Ferrovial ha implantado estrictos mecanismos de control y cumplimiento, entre los que se incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Canal ético para denuncias confidenciales y anónimas. • Auditorías internas y evaluaciones del riesgo de fraude para detectar y prevenir irregularidades. • Programas de formación sobre prevención del fraude para empleados y directivos. • Medidas disciplinarias, incluido el despido y las acciones legales por infracciones de la política.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todos los empleados, administradores, proveedores, contratistas y socios comerciales de Ferrovial.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Se extiende a todas las filiales, empresas conjuntas y terceros colaboradores. Ferrovial promueve activamente los principios de prevención del fraude en toda su cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.

Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	<ul style="list-style-type: none"> • Ley estadounidense sobre prácticas corruptas en el extranjero (FCPA). • Ley de soborno del Reino Unido. • Directiva 2017/1371 de la UE sobre la lucha contra el fraude. • Ley Sarbanes-Oxley (EE.UU.). • Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción. • Convención de la OCDE contra el soborno. • Códigos Penales español y neerlandés. • Ley española 11/2021 de Prevención Antifraude.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial promueve la transparencia y la conducta ética fomentando la concienciación sobre el fraude y la responsabilidad entre empleados, proveedores y socios comerciales.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (www.ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Política	Política de cumplimiento
Descripción	Ferrovial se compromete a cumplir estrictamente todas las leyes y reglamentos aplicables, garantizando que sus actividades empresariales se lleven a cabo con integridad, transparencia y respeto de los principios éticos. Esta política establece un marco para el cumplimiento corporativo, la gestión de riesgos y las medidas de control interno. Se aplica a todos los administradores, empleados y socios comerciales, promoviendo una cultura corporativa que previene, detecta y mitiga los riesgos de cumplimiento.
Objetivo	<ul style="list-style-type: none"> • Proporcionar un marco general para que todos los empleados y administradores actúen de acuerdo con las normas más estrictas de ética, transparencia y legalidad. • Establecer un sistema común y normalizado para supervisar y gestionar los riesgos de cumplimiento, en particular los relacionados con posibles conductas delictivas. • Fomentar una cultura de ética empresarial en los procesos de toma de decisiones y gobernanza.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos materiales: Incumplimientos que podrían tener consecuencias jurídicas, financieras o para la reputación. • Riesgos: Incumplimiento de la normativa, sanciones legales, mala conducta financiera y pérdida de confianza de las partes interesadas. • Oportunidades: Reforzar el gobierno corporativo, garantizar el cumplimiento de la normativa y fomentar una cultura de integridad.
Proceso de seguimiento y corrección	<p>Ferrovial ha implantado sólidos mecanismos de control y corrección del cumplimiento, entre los que se incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Canal ético para denuncias confidenciales y anónimas. • Auditorías internas y evaluaciones de riesgos de cumplimiento para prevenir y detectar irregularidades. • Formación obligatoria en materia de cumplimiento para empleados y administradores. • Actualizaciones y revisiones periódicas del Programa de Cumplimiento para garantizar una mejora continua.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todos los empleados, administradores, proveedores, contratistas y socios comerciales de Ferrovial.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Se extiende a todas las filiales, empresas conjuntas y terceros colaboradores. Ferrovial garantiza la promoción de los principios de cumplimiento en toda su cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	<ul style="list-style-type: none"> • Ley estadounidense sobre prácticas corruptas en el extranjero (FCPA). • Ley de soborno del Reino Unido. • Convención de la OCDE contra el soborno. • Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción. • Directiva 2017/1371 de la UE sobre prevención del fraude. • Códigos Penales español y neerlandés. • Ley Sarbanes-Oxley (EE.UU.).
Atención a las partes interesadas	Ferrovial promueve la concienciación sobre el cumplimiento y la responsabilidad entre empleados, proveedores y socios comerciales, garantizando la transparencia en las operaciones corporativas.

Cómo se proporciona	La política está publicada en la página web de Ferrovial, en la intranet interna y en los programas de formación sobre cumplimiento corporativo.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Política	Canal ético y gestión de Consultas, Denuncias y Quejas
Descripción	Ferrovial ha establecido esta política para facilitar la gestión transparente y responsable de las consultas, quejas y denuncias relacionadas con el Código Ético y de Conducta Empresarial de la Compañía. La política garantiza la confidencialidad, la protección contra represalias y el cumplimiento de las normas legales y éticas. También se ajusta a las mejores prácticas internacionales y a los requisitos normativos.
Objetivo	<ul style="list-style-type: none"> Definir un proceso estructurado para gestionar las consultas, quejas e informes. Establecer mecanismos de comunicación ética dentro de Ferrovial. Reforzar el compromiso de Ferrovial con la transparencia, la integridad y la responsabilidad. Proteger a los denunciantes y garantizar un tratamiento seguro y justo de las denuncias.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> Impactos materiales: Infracciones éticas, fraude, mala conducta o violaciones de la normativa que afecten a las partes interesadas. Riesgos: Daños a la reputación, consecuencias legales y pérdida de confianza. Oportunidades: Reforzar el gobierno corporativo, fomentar el comportamiento ético y garantizar el cumplimiento de las normas internacionales.
Proceso de seguimiento y corrección	<p>Ferrovial garantiza una gestión segura y sistemática de todos los informes a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> Canal Ético (accesible a través de la intranet, el sitio web, el correo postal y los números gratuitos). Opciones de denuncia confidencial y anónima, sujetas a la normativa aplicable. Investigaciones justas y objetivas a cargo del Departamento de Cumplimiento o de los órganos de gobierno designados. Medidas de protección de los denunciantes para evitar represalias.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todos los empleados, administradores, proveedores, contratistas y socios comerciales de Ferrovial.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Se aplica a todas las entidades de Ferrovial, filiales y terceros colaboradores.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	<ul style="list-style-type: none"> Código holandés de gobierno corporativo. Ley de Protección de los Denunciantes de Estados Unidos. Directiva 2019/1937 de la UE relativa a la protección de los denunciantes de irregularidades. Ley de divulgación de información de interés público del Reino Unido.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial garantiza que todos los empleados y socios comerciales conocen y tienen acceso al Canal Ético.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (www.ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Política	Código Ético y de Conducta Empresarial
Descripción	Este Código es de aplicación a Ferrovial SE y a todas las compañías del Grupo, con independencia de su área de negocio, localización geográfica o actividades. Incluye a los miembros de los órganos de gobierno, directores, ejecutivos y empleados de cualquier sociedad del Grupo, incluidos los directores financieros. El Código sirve como código de conducta en línea con las recomendaciones de la Comisión Nacional del Mercado de Valores española, el Código de Gobierno Corporativo neerlandés y los requisitos de la SEC y el Nasdaq.
Objetivo	El Código pretende garantizar que todos los empleados se adhieran a los principios y compromisos que contiene, promoviendo el comportamiento ético y el cumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	El incumplimiento del Código puede dar lugar a medidas disciplinarias, incluido el despido o la solicitud de dimisión de los directores. Las infracciones también pueden dar lugar a responsabilidad civil, sanciones penales y daños a la reputación de Ferrovial. El Consejo de Administración revisa y actualiza periódicamente el Programa de Cumplimiento para garantizar una mejora continua.

Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial dispone de un Canal Ético accesible a través de la intranet y de la página web, que permite denunciar de forma confidencial y, si se desea, anónima, cualquier irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética. La Compañía garantiza la tolerancia cero frente a las represalias contra las personas que denuncian de buena fe.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Este Código se aplica a todas las entidades del Grupo Ferrovial, incluidos empleados, administradores, directivos y principales responsables financieros.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Ferrovial promueve los principios y compromisos establecidos en este Código a lo largo de toda su cadena de valor, con el objetivo de que todos los terceros se adhieran a los mismos estándares.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Este Código se ajusta a las recomendaciones de la Comisión Nacional del Mercado de Valores española, el Código de Gobierno Corporativo neerlandés, la SEC y los requisitos del Nasdaq.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial vela por que todos los empleados y terceros conozcan y se adhieran a los principios y compromisos establecidos en este Código.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (www.ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

Ferrovial promueve activamente una cultura de ética e integridad a través de diversas iniciativas, entre las que destacan la aprobación y difusión de Políticas y Procedimientos de Cumplimiento, el despliegue de cursos de formación en materia de Cumplimiento, la publicación de noticias relacionadas con el Cumplimiento en la intranet, y en 2024 se celebró en noviembre el **Primer Día Global del Cumplimiento**, centrado de arriba abajo en la integridad.

La **Red de Cumplimiento** está formada actualmente por unos 52 empleados y colaboradores externos, que representan a diversas funciones y negocios de la Compañía en todas las jurisdicciones en las que opera. La Red de Cumplimiento actúa como enlace entre el Departamento de Cumplimiento y los empleados del Grupo; y apoya al Departamento de Cumplimiento en la identificación de riesgos y el despliegue de políticas y programas de formación. Los miembros de la Red de Cumplimiento también llevan a cabo investigaciones de las comunicaciones al Canal Ético, según proceda.

La Red de Cumplimiento se reúne periódicamente para intercambiar conocimientos e información, beneficiándose de la participación en dichas reuniones de la cúpula ejecutiva, incluidos el Consejero Delegado, el Director Financiero y otros miembros del Comité de Dirección de Ferrovial. En 2024, Ferrovial amplió la Red de Cumplimiento para incluir aproximadamente 36 Embajadores de Cumplimiento, para apoyar al Departamento de Cumplimiento en diversas iniciativas relacionadas con el cumplimiento.

Ferrovial establece y desarrolla su cultura corporativa a través de un enfoque sistemático que prioriza la ética y la integridad en todas sus operaciones. Así se refleja en su **Plan de Formación y Concienciación en Cumplimiento Normativo para 2023-2024**, que tiene como objetivo fundamental promover una cultura de ética e integridad en la organización.

1. Objetivos del Plan de Formación y Concienciación:

- El plan pretende reforzar el conocimiento del **Código Ético y de Conducta Empresarial**, así como de las políticas y procedimientos que lo sustentan. Esto garantiza que todos los empleados comprendan y cumplan las expectativas éticas de la Compañía.

2. Actividades de formación destacadas:

- Entre las principales actividades de formación en 2024 figuran:
 - Curso de formación para el Consejo de Administración impartido en octubre a los 13 miembros del Consejo.
 - Curso sobre el nuevo Código Ético y de Conducta Empresarial organizado en septiembre de 2024 para los empleados del Grupo (5.400 empleados formados, incluidos empleados a tiempo completo y a tiempo parcial).
 - Se puso en marcha un nuevo curso sobre Información práctica para evitar represalias en el lugar de trabajo, dirigido a directivos y empleados implicados en decisiones sobre otros empleados (contratación, promoción, movilidad, despidos, medidas disciplinarias y otras) (**96** empleados formados)
 - Continuación del curso de formación obligatorio sobre los fundamentos del cumplimiento, el "**Compliance Boot Camp**", para los nuevos empleados (**2.700** empleados formados).
 - Durante este año se ha seguido impartiendo el **Curso de Cumplimiento Fiscal**, dirigido a los empleados con mayor exposición al riesgo fiscal (**1.077** empleados formados).
 - Cursos anticorrupción: **2.178** nuevos empleados formados en 2024.

Además, durante el año se puso en marcha un curso de microaprendizaje relacionado con la protección de datos (53 empleados formados)

Se ha continuado con los planes de formación on-line para las nuevas incorporaciones sobre los cursos obligatorios de Cumplimiento, que incluyen los cursos sobre Código Ético y Conducta Empresarial, Conductas Prohibidas, Anticorrupción y el Compliance Boot Camp, así como cursos de formación sobre ciberseguridad, prevención de riesgos laborales y protección de datos, entre otros.

3. Volumen de formación:

- En 2024, el volumen total de formación ascendió a 27.073 horas (17.059 horas en 2023), acumulando un total de 49.850. horas de formación en los últimos tres años. Esto refleja el compromiso permanente de Ferrovial con la formación en materia de ética y cumplimiento.

Informes de infracciones:

Ferrovial insta a los empleados y a los terceros con los que se relaciona a que comuniquen al Canal Ético cualquier incumplimiento del Código Ético, de otras normas internas o de la legislación aplicable.

Canal Ético

Ferrovial está sujeta a requisitos legales en virtud de la legislación nacional que transpone la Directiva (UE) 2019/1937 relativa a la protección de personas que informen sobre infracciones. En cumplimiento de estos y otros requisitos legales, Ferrovial pone a disposición de sus empleados y grupos de interés el Canal Ético, un sistema confidencial que permite, si así lo desea el remitente, la denuncia anónima, para facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la legalidad o a las políticas y procedimientos éticos de Ferrovial, incluyendo en particular posibles casos de fraude o corrupción, prácticas anticompetitivas, violaciones de derechos humanos, asuntos financieros y fiscales o daños al medio ambiente, salvaguardando siempre su identidad y con tolerancia cero ante cualquier posible represalia. Este anonimato garantiza un canal seguro y confidencial para que las personas comuniquen sus preocupaciones o conductas indebidas, asegurando la conformidad con los principios y protecciones establecidos en la Directiva.

Asimismo, se podrán comunicar asuntos relacionados con la contabilidad, los controles contables internos, la auditoría o prácticas financieras cuestionables de Ferrovial SE, así como cualquier presunta conducta indebida de los miembros del Consejo de Administración, todas ellas consideradas como "Comunicaciones Prioritarias" según la política del Canal Ético. Todas las Comunicaciones Prioritarias serán gestionadas por el Departamento de Auditoría Interna y las que impliquen una conducta indebida real o presunta del Consejo serán gestionadas por el Presidente de la Comisión de Auditoría y Control.

Se puede acceder al Canal Ético por teléfono, correo postal, intranet o a través de la web corporativa (<https://ferrovial.com>). Asimismo, se establecieron canales de información en algunas compañías del Grupo cuando se consideró oportuno.

Todas las comunicaciones se gestionan con objetividad y diligencia de acuerdo con la Política del Canal Ético. Durante todo el proceso se respetarán los derechos de los implicados, en particular la presunción de inocencia. Asimismo, Ferrovial tiene tolerancia cero con las represalias contra cualquier persona que realice una comunicación al Canal Ético de buena fe o participe en la investigación del mismo.

Las comunicaciones al Canal Ético serán triadas por la Dirección de Cumplimiento Normativo y gestionadas por los empleados de la Red de Cumplimiento Normativo autorizados para realizar investigaciones, teniendo en cuenta la proximidad geográfica al remitente, la independencia y la ausencia de conflictos de intereses. Para ayudar a los equipos que puedan verse implicados en esta tarea en sus respectivas áreas de especialización, el Departamento de Cumplimiento ha elaborado una Guía de Investigaciones. Además, se han llevado a cabo sesiones de formación a través de la Red de Cumplimiento para garantizar una gestión diligente de todas las comunicaciones y el respeto de las personas implicadas.

Las comunicaciones serán gestionadas y resueltas por el departamento que se considere más adecuado en función de las circunstancias y de la proximidad geográfica a los Remitentes. Ferrovial garantizará al máximo la independencia y la ausencia de conflictos de intereses en este proceso.

El Director de Cumplimiento informa trimestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y anualmente al Consejo de Administración, sobre las comunicaciones recibidas y las medidas adoptadas en relación con las mismas.

Durante 2024 se recibieron un total de 181 comunicaciones a través de los diferentes canales de comunicación, lo que supone un incremento del 8% respecto a las 167 de 2023. De las 181 comunicaciones recibidas, 59 (33 %) han sido anónimas (frente a 64 (38 %) en 2023), y 88 (49 %) se consideraron fundamentadas (frente a 82 (49 %) en 2023). De los corroborados, en el 99% de los casos se han acordado medidas correctoras (96% en 2023).

Las medidas correctoras adoptadas son principalmente acciones disciplinarias (incluido el despido), programas de formación o cambio de procesos y procedimientos internos, todo ello de conformidad con los procedimientos internos aplicables, los convenios colectivos y, en su caso, la legislación aplicable. Asimismo, se considera la normativa aplicable en las distintas jurisdicciones en las que Ferrovial desarrolla sus actividades.

El Departamento de Cumplimiento revisa periódicamente las comunicaciones que ya se han cerrado, para prevenir posibles casos de represalias. En 2024 se puso en marcha un nuevo curso sobre Información práctica para evitar represalias en el lugar de trabajo, dirigido a directivos y empleados implicados en decisiones sobre otros empleados (contratación, promoción, movilidad, despidos, medidas disciplinarias y otras).

Los empleados también pueden comunicar sus inquietudes al Departamento de RR. HH. o a su jefe directo.

Asimismo, Ferrovial tiene habilitado un buzón de sugerencias en la intranet de la Compañía, gestionado por el departamento de RR. HH., para que los empleados puedan hacer llegar sus sugerencias y necesidades directamente a dicho departamento.

El conocimiento y la confianza en el Canal Ético se evalúan mediante encuestas realizadas al final de los cursos de formación obligatorios. La última encuesta se lanzó con el curso 2024 sobre el Código Ético y el resultado fue que el 89,42% conoce la existencia del Canal Ético, el 71,16% sabe cómo acceder y el 93,7% confía en el Canal Ético y en cómo se gestiona.

Compromiso ético de terceros:

Ferrovial exige a terceros, incluidos proveedores, contratistas, agentes, consultores y otros socios comerciales, con los que se relaciona que mantengan un comportamiento ético conforme a las normas más estrictas. En cada caso, el tercero aprobará y aceptará el Código Ético y de Conducta Empresarial de Ferrovial, el Código Ético de Proveedores y la Política Anticorrupción o las políticas propias del tercero si son compatibles con los principios y compromisos básicos establecidos en el Código Ético y de Conducta Empresarial y la Política Anticorrupción de Ferrovial, para garantizar que los terceros pertinentes cumplen los mismos estándares de integridad que la Compañía. Además, la diligencia debida en materia de

integridad de terceros se lleva a cabo en consonancia con las mejores prácticas internacionales para garantizar que Ferrovial mitiga el riesgo de corrupción en la Compañía.

Compromiso de ejecutivos y directores:

En 2024, un total de 420 directivos y empleados firmaron una Declaración de Cumplimiento, en la que expresaban su aceptación y conocimiento del Código Ético, la Política de Cumplimiento y la Política Anticorrupción y reconocían la importancia de realizar cursos de formación, así como su obligación de comunicar cualquier conducta indebida a la Dirección de Cumplimiento o al Canal Ético. Además, este año los 13 miembros del Consejo de Administración firmaron una Declaración de Cumplimiento en consonancia con lo anterior.

G1-2: GESTIÓN DE LAS RELACIONES CON LOS PROVEEDORES

La Compañía se centra en mantener una relación ética con sus proveedores, aplicando un Proceso de Diligencia Debida de Integridad y compartiendo con ellos el Código Ético de Proveedores y la Política Anticorrupción, asegurándose de que los proveedores comparten sus valores y principios.

En este sentido, la gestión eficaz del riesgo es esencial e incluye la evaluación de los proveedores y la aplicación de medidas adecuadas para garantizar la calidad y la seguridad de los suministros. Así, se controlan los principales riesgos y oportunidades que pueden afectar a la creación de valor en la cadena de suministro, así como los impactos económicos, sociales y medioambientales asociados a la actividad. Por ejemplo, para mitigar el riesgo de interrupciones en la cadena de suministro, se supervisa el ecosistema de proveedores críticos y se identifican alternativas viables para garantizar la continuidad del suministro y minimizar los posibles efectos negativos.

Desde un punto de vista general, se analiza el grado de criticidad de todos los proveedores, entendiendo por proveedor crítico aquel cuyo volumen de compras es significativo desde un punto de vista económico, o aquel cuyos suministros o servicios podrían suponer un impacto negativo en la continuidad de la actividad en caso de incidente, bien porque fabrican materiales o equipos críticos o son difícilmente sustituibles. Sobre la base de estos criterios, a finales de 2024 en la división de Construcción había 210 proveedores críticos identificados, de los cuales 208 eran Tier 1 y 2 y Tier 2. De estos proveedores, se evaluaron 138, de los cuales se detectaron 17 con posibles impactos negativos. Entre estos últimos, tres tienen un plan de mejora en marcha, mientras que un proveedor participa en programas de formación.

En 2024 se evaluaron 7.604 proveedores (7.562 en 2023). En cuanto a la facturación de los proveedores, un 31,06% corresponde a proveedores críticos (31,9% en 2023), mientras que el 96,75% procede de proveedores locales (96,9% en 2023).

Ferrovial cuenta con Supplier 360, una plataforma que supervisa a los proveedores utilizando técnicas avanzadas de análisis de datos, tratamiento del lenguaje y búsqueda en Internet. Esto permite detectar posibles riesgos, ya sean financieros, medioambientales, jurídicos, laborales, de derechos humanos o de reputación. La plataforma proporciona información adicional a la ya disponible en las bases de datos de proveedores, tanto para la fase de selección, contratación o seguimiento.

En 2024, se realizó un seguimiento de 1.378 proveedores de Ferrovial Construcción, que representan más del 60% de la facturación de proveedores en España, Estados Unidos y Reino Unido. En total se han recogido 43.500 datos a través de esta herramienta. Asimismo, se han ampliado las fuentes de información, incorporando principalmente datos relacionados con el cumplimiento y el comportamiento ESG. Por otro lado, la información obtenida a través de Supplier 360 se ha integrado en la herramienta corporativa de compras, lo que ha permitido una mayor visibilidad de la información por parte de toda la Compañía.

En este sentido, la gestión eficaz del riesgo es esencial e incluye la evaluación de los proveedores y la aplicación de medidas adecuadas para garantizar la calidad y la seguridad de los suministros. Así, se controlan los principales riesgos y oportunidades que pueden afectar a la creación de valor en la cadena de suministro, así como los impactos económicos, sociales y medioambientales asociados a la actividad. Por ejemplo, para mitigar el riesgo de interrupciones en la cadena de suministro, se supervisa el ecosistema de proveedores críticos y se identifican alternativas viables para garantizar la continuidad del suministro y minimizar los posibles efectos negativos.

Desde un punto de vista general, se analiza el grado de criticidad de todos los proveedores, entendiendo por proveedor crítico aquel cuyo volumen de compras es significativo desde un punto de vista económico, o aquel cuyos suministros o servicios podrían suponer un impacto negativo en la continuidad de la actividad en caso de incidente bien porque fabrican materiales o equipos críticos o son difícilmente sustituibles. Sobre la base de estos criterios, a finales de 2023 en la división de Construcción había 216 proveedores críticos identificados, de los cuales 214 eran Tier 1 y 2 y Tier 2. De estos proveedores, se evaluaron 130, de los cuales se detectaron siete con posibles impactos negativos. Entre estos últimos, tres tienen un plan de mejora en marcha, mientras que un proveedor participa en programas de formación.

La Compañía se centra en mantener una relación ética con sus proveedores, aplicando un Proceso de Diligencia Debida de Integridad y compartiendo con ellos el Código Ético de Proveedores y la Política Anticorrupción, asegurándose de que los proveedores comparten sus valores y principios. Es esencial establecer relaciones duraderas con proveedores estratégicos para lograr un enfoque global en línea con los objetivos corporativos y encontrar sinergias en su cadena de suministro. Por ello, Ferrovial está comprometida con la mejora continua de sus procesos, así como con la consecución de objetivos ambientales, sociales y éticos a través de sus compras, lo que implica considerar no sólo aspectos económicos, sino también impactos ASG.

Ferrovial no dispone de una política específica de pago a proveedores; no obstante, vela por el cumplimiento de las condiciones de pago establecidas en los acuerdos contractuales y la legislación aplicable en cada país donde opera, manteniendo relaciones comerciales responsables y transparentes.

G1-3: PREVENCIÓN Y DETECCIÓN DE LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

La Compañía pone las políticas de cumplimiento a disposición de sus empleados en la intranet. Las principales políticas corporativas de cumplimiento también están disponibles en la página web de Ferrovial. Además, periódicamente se imparten cursos de formación sobre estas políticas. Por su parte, los proveedores que ofrecen servicios a la Compañía reciben el Código Ético de Proveedores y la Política Anticorrupción, para que los conozcan y los apliquen.

La aprobación del nuevo Código Ético y de Conducta Empresarial y las políticas relacionadas se publicaron en la intranet y en la página web y se publicó una noticia en la intranet de Ferrovial para informar a los empleados sobre la importancia de leer y aplicar el Código y las políticas en sus actividades diarias.

La Política Anticorrupción de Ferrovial establece normas para regular el comportamiento de los empleados, directivos y administradores del Grupo, así como de los terceros con los que se relaciona. La política se rige por el principio de "tolerancia cero" ante cualquier práctica que pueda considerarse

soborno o corrupción y exige el cumplimiento de todas las leyes anticorrupción aplicables. La política también exige que se denuncie cualquier infracción de la misma u otras conductas indebidas. La Política exige que los terceros aprueben y acepten el Código Ético y de Conducta Empresarial de Ferrovial y la Política Anticorrupción o las propias políticas del tercero si son compatibles con los principios básicos y los compromisos establecidos en el Código y la Política Anticorrupción de Ferrovial para garantizar que los terceros cumplan las mismas normas de integridad y ética que la Compañía.

Ferrovial exige a los terceros con los que interactúa un comportamiento ético acorde con los más altos estándares. Para ello, se sigue un procedimiento de diligencia debida en materia de integridad de terceros, en consonancia con las mejores prácticas internacionales.

Ciertos puestos y funciones han sido identificados como de mayor riesgo de corrupción y soborno. Entre las prioridades del **Plan de Formación de la Compañía** está concienciar a los empleados sobre estos riesgos, especialmente en relación con actos delictivos como la corrupción y el soborno:

1. **Empleados con relaciones con las administraciones públicas:** Los empleados que interactúan directamente con las administraciones públicas están expuestos a situaciones en las que pueden surgir riesgos de soborno. Esto incluye a quienes participan en licitaciones o contratos públicos.
2. **Empleados que negocian con terceros:** Los empleados que participan en negociaciones con terceros, como proveedores o socios comerciales, también están expuestos a riesgos de corrupción.
3. **Empleados del Departamento de Compras:** Este Departamento es un área crítica, ya que los empleados que gestionan la adquisición de bienes y servicios tienen un alto nivel de interacción con los proveedores y pueden estar en puestos en los que la corrupción es un riesgo potencial.

Para hacer frente a estos riesgos, se han publicado políticas específicas, como la Política Anticorrupción, la Política de Regalos y Hospitalidad, la Política de Lobbying y Contribuciones Políticas, la Política de Diligencia Debida con respecto a la Integridad de Terceros, el Procedimiento de Diligencia Debida con respecto a la Integridad de Proveedores y el Código Ético de Proveedores, entre otras. Además, se han diseñado cursos de formación para la concienciación y la aplicación práctica de estas políticas y funciones de riesgo, concluyendo que todas ellas están cubiertas por estos programas de formación.

Asimismo, la Compañía pone a disposición de sus empleados y grupos de interés el Canal Ético, para facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario al Código Ético y de Conducta Empresarial de Ferrovial y políticas relacionadas, o a la legislación aplicable. Asimismo, podrán denunciarse cuestiones relacionadas con la contabilidad, los controles contables internos, la auditoría o las prácticas financieras cuestionables de Ferrovial, así como cualquier presunta conducta indebida de los miembros del Consejo de Administración.

El Director de Cumplimiento informa trimestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y anualmente al Consejo de Administración, sobre las comunicaciones recibidas y las medidas adoptadas en relación con las mismas.

La Compañía pone las políticas de cumplimiento a disposición de sus empleados en la intranet, para su lectura y conocimiento. Las principales políticas corporativas de cumplimiento también están disponibles en la página web de Ferrovial. Asimismo, periódicamente se imparten cursos de formación sobre estas políticas.

En 2024, un total de 418 directivos firmaron una Declaración de Cumplimiento, donde manifiestan su aceptación y conocimiento del Código Ético, la Política de Cumplimiento y la Política Anticorrupción, aseguran la importancia de realizar cursos de formación, así como su obligación de comunicar cualquier incumplimiento al Departamento de Cumplimiento o a través del Canal Ético. Además, este año los 13 miembros del Consejo de Administración firmaron una Declaración de Cumplimiento en consonancia con lo anterior.

Ferrovial ha puesto en marcha varias acciones clave para prevenir la corrupción y el soborno, reforzando su compromiso con la conducta ética y el cumplimiento en todas sus operaciones. La Compañía ha establecido un Programa de Cumplimiento exhaustivo, que incluye el Código de Ética Empresarial, el Modelo de Prevención de la Delincuencia y la Política Anticorrupción. Estas iniciativas están diseñadas para promover el cumplimiento de las normas legales y éticas entre empleados, proveedores y socios.

Principales medidas adoptadas:

- **Código de Ética Empresarial:** Ferrovial actualizó su Código de Ética Empresarial para proporcionar directrices claras sobre el comportamiento ético, haciendo hincapié en la prohibición de la corrupción y el soborno. Este código es aplicable a los empleados y partes interesadas en todo el mundo.
- **Modelo de Prevención de la Delincuencia:** La Compañía reforzó su Modelo de Prevención de la Delincuencia, que identifica los riesgos potenciales relacionados con la corrupción y establece protocolos para mitigarlos. Este modelo está integrado en las operaciones de la Compañía para garantizar el cumplimiento de los requisitos legales.
- **Política Anticorrupción:** La Política Anticorrupción de Ferrovial describe la postura de tolerancia cero de la Compañía frente a la corrupción y el soborno. Obliga a formar periódicamente a los empleados para que reconozcan y eviten las prácticas corruptas.
- **Canal Ético:** La Compañía mantiene un Canal Ético, un sistema confidencial que permite a los empleados y partes interesadas denunciar cualquier comportamiento poco ético o infracción del Código de Ética Empresarial, salvaguardando su identidad y evitando represalias.

Acciones futuras previstas para:

Ferrovial tiene previsto seguir mejorando su marco de cumplimiento mediante:

- **Formación frecuente:** Implantar programas de formación continua para educar a los empleados y socios en las políticas anticorrupción y las normas éticas.
- **Supervisión:** Realización de auditorías y evaluaciones periódicas para garantizar el cumplimiento de las políticas de conformidad e identificar áreas de mejora.
- **Actualizaciones de políticas:** Revisar y actualizar continuamente las políticas para adaptarlas a la evolución de los requisitos legales y las mejores prácticas en materia de medidas anticorrupción.

Ámbito de actuación:

Estas acciones abarcan todas las operaciones de Ferrovial, incluidas sus cadenas de valor aguas arriba y aguas abajo, en todas las geografías en las que opera la Compañía. Las iniciativas están diseñadas para afectar a todos los grupos de interés, incluidos empleados, proveedores, socios y clientes.

Horizontes temporales:

- A corto plazo (2023-2024): Implantación de programas de formación mejorados e inicio de auditorías periódicas.
- A medio plazo (2024-2026): Revisión exhaustiva y actualización de las políticas y procedimientos de cumplimiento.
- A largo plazo (a partir de 2026): Supervisión sostenida y mejora continua del marco de cumplimiento.

Medidas correctoras:

En los casos en que se produzcan infracciones, Ferrovial se compromete a adoptar las medidas correctoras adecuadas, que pueden incluir medidas disciplinarias, revisiones de las políticas y cooperación con las autoridades para abordar y rectificar cualquier daño causado por una conducta poco ética.

Progresos de periodos anteriores:

Sobre la base de esfuerzos anteriores, Ferrovial ha reforzado su programa de cumplimiento actualizando políticas clave y mejorando los mecanismos de información. La Compañía también ha aumentado su compromiso con las partes interesadas para promover una cultura de integridad y transparencia.

G1-4: CASOS CONFIRMADOS DE CORRUPCIÓN O SOBORNO

Ferrovial no ha recibido condenas ni multas por infracciones de las leyes anticorrupción y antisoborno.

G1-6: PRÁCTICAS DE PAGO

Ferrovial cumple estrictamente los plazos de pago establecidos por las normativas nacionales de los países en los que opera, garantizando unas relaciones comerciales justas y transparentes con sus proveedores. La Compañía está firmemente comprometida con la ética empresarial y la sostenibilidad dentro de su cadena de suministro, garantizando que los pagos se realicen dentro de los plazos contractuales y legales establecidos en cada jurisdicción.

Ferrovial no distingue entre categorías de proveedores y aplica las mismas condiciones de pago estándar.

La siguiente tabla proporciona información detallada sobre las condiciones de pago en los países en los que Ferrovial calcula las prácticas de pago, coincidiendo con los países con mayor presencia en el mercado, proporcionando un muestreo representativo y reflejando su compromiso con la responsabilidad financiera y el cumplimiento normativo. De los países que se mencionan a continuación, todos los pagos se ajustan a las prácticas habituales.

Requisito	España	Estados Unidos y Canadá	Reino Unido
a) Plazo medio de pago de una factura (en días)	42 días	Webber LLC: 35 días; Cintra U.S. Services: 55 días; Ferrovial Holding U.S.: 60 días.	23 días
b) Condiciones de pago habituales por categoría de proveedor y alineación	42 días. Ratio de operaciones pendientes: 49 días	Proveedores de material: 30 días; Consultores: 15 días; Subcontratistas: 30-60 días; Control de tráfico y policía: 1 día.	En consonancia con la Ley de la Construcción: 5 días desde el presupuesto hasta la fecha de vencimiento, y 30 días después de la fecha de vencimiento.
c) Número de procedimientos judiciales por demoras en los pagos	No se ha informado de ningún procedimiento judicial.	No se ha informado de ningún procedimiento judicial.	No se ha informado de ningún procedimiento judicial.
d) Información adicional necesaria para proporcionar contexto	Los datos abarcan todas las divisiones de Ferrovial en España, calculados desde la emisión de la factura hasta la liquidación del pago.	Muestra representativa de Webber LLC, Cintra U.S. Services y Ferrovial Holding U.S. Medias calculadas comparando las fechas de emisión y pago de facturas en 2023.	Metodología basada en el cumplimiento de la Ley de la Construcción, garantizando los pagos según los plazos legales y contractuales.

Específico de la entidad

CIBERSEGURIDAD

SBM-1 – POSICIÓN EN EL MERCADO, ESTRATEGIA, MODELO(S) DE NEGOCIO Y CADENA DE VALOR

Activos protegidos

Los productos y servicios digitales (TI), los sistemas industriales (TO), los activos conectados a internet (IoT) y la información generada en los procesos empresariales resultan fundamentales para la creación de valor para nuestras *partes interesadas*.

100%

incidentes de seguridad gestionados satisfactoriamente

188.488

Correos de simulacros de *phishing* recibidos por los empleados anualmente

8.341

Usuarios únicos incluidos en simulacros de *phishing* anualmente

60.908

Correos electrónicos de *phishing* bloqueados al mes por nuestros sistemas

6.901

Intentos de acceso a recursos corporativos bloqueados (origen malicioso /no confiable) mensualmente

2,3

Ataques de ransomware detectados y bloqueados automáticamente mensualmente*

*Nota: Datos de indicadores sobre ataques de ransomware detectados y bloqueados automáticamente, recopilados hasta junio de 2024.

En general, los datos expresados a continuación se obtienen de las plataformas tecnológicas que gestionan los procesos de seguridad (MS Defender, Sentinel, Knowbe4, GlobalSuite). Para ello, se utiliza como referencia el sistema de origen y posteriormente se consolidan en las tecnologías de Microsoft Office. Se conservan pruebas de la extracción de datos para aquellos sistemas en los que el periodo de conservación es inferior al ejercicio fiscal para el que se obtienen. Estos valores no se han validado por parte de un tercero, aunque sus respectivos gestores han ejercido la debida diligencia con respecto a su evolución a lo largo del ejercicio, teniendo en cuenta las posibles desviaciones con respecto a los umbrales definidos. En la medida de lo posible, se ha procurado homogeneizar los datos, facilitándolos con periodicidad mensual o anual. Ferrovial vigila el cumplimiento de los objetivos de seguridad y proporciona información de retorno a los órganos de gobierno correspondientes.

El Modelo de Seguridad de Ferrovial permite adaptarse al entorno cambiante y complejo en materia de ciberamenazas, proporcionando los recursos necesarios para (I) garantizar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de sus activos digitales, (II) asegurar el debido cumplimiento normativo, legal y contractual en el desarrollo de su actividad empresarial y (III) dotar de resiliencia a la propuesta de valor de la Compañía.

GOBIERNO

Ferrovial despliega y actualiza su Modelo de Gobierno de Ciberseguridad, alineado con el negocio y con la consecución de sus objetivos. Este modelo se basa en un programa eficaz de Gestión de Riesgos y en una serie de Capacidades de Ciberseguridad, basadas en estándares internacionales y en las mejores prácticas del mercado, que se auditan y revisan periódicamente a lo largo del año.

Anualmente se realiza una evaluación global de riesgos de ciberseguridad en todas las unidades de negocio y filiales de Ferrovial, analizando la exposición de los activos a las ciberamenazas y su impacto potencial. Además, se revisa el cumplimiento de las capacidades de ciberseguridad y se exige un *roadmap* para garantizar que el nivel de riesgo residual se mantiene dentro de los umbrales de riesgo conforme al apetito al riesgo establecido por la Compañía.

La Compañía tiene un *Global CISO* y *CISOs* locales para cada negocio y filial. Sus funciones y responsabilidades en materia de ciberseguridad están claramente definidas, así como el modelo de relación y reporte entre las unidades de negocio.

Los Órganos de Gobierno de Ferrovial tienen una visión actualizada del estado de la ciberseguridad. Así, el *Global CISO* reporta periódicamente al Comité de Dirección de Ferrovial y a los Comités de Dirección de las divisiones, informando con carácter general sobre la estrategia y el programa de seguridad, así como sobre los principales riesgos y amenazas de seguridad.

Además, el *Global CISO* a petición de la Comisión de Auditoría y Control, proporciona información sobre la estrategia y el programa de seguridad, el nivel de control interno, los principales riesgos y amenazas para la seguridad y cómo se están gestionando. El *Global CISO* también reporta

periódicamente al Consejo de Administración sobre la estrategia, el programa de seguridad, los principales riesgos y amenazas para la seguridad y cómo se están gestionando.

El Cumplimiento es una de las prácticas fundamentales del Gobierno de la Ciberseguridad. Como parte del Programa de Cumplimiento, se están llevando a cabo acciones para adaptar el Modelo de Gobierno de Ciberseguridad a las *SEC Rules on Cybersecurity* publicadas por la SEC en junio de 2023 y a la directiva NIS2, en vigor en la Unión Europea desde enero de 2023.¹

Durante 2024 se han llevado a cabo iniciativas para mejorar la superficie de exposición de la Compañía, promover la automatización y el uso de IA en los procesos de detección y respuesta ante amenazas y adoptar tecnologías de mercado para obtener una visión cuantificada del riesgo y la materialidad en materia de Ciberseguridad. Como parte del proceso de adaptación a la SOX, se ha reforzado y automatizado el modelo de control interno de la información financiera y se ha integrado en el Marco de Control de Ferrovial.

MODELO

Ferrovial cuenta con una Política Corporativa de Ciberseguridad. Fue aprobado por el CEO en 2022, se aplica a todas las divisiones y filiales y puede consultarse en el sitio web de la compañía. Sus principios y objetivos se encuentran en consonancia con la estrategia empresarial. Su implantación se realiza a través de unas Políticas de Seguridad que engloba organización, personas, procesos y tecnologías, formalizado en un conjunto de Principios de Seguridad basados en las mejores prácticas del mercado, destacando el NIST CSF y la norma ISO 27001 (en la que Ferrovial está certificada desde 2012).

El Modelo de Ciberseguridad se adhiere al principio de mejora continua establecido por la norma ISO 27001 (*Planificar, Hacer, Comprobar, Actuar*). La estrategia se ejecuta a través de un programa con iniciativas para desarrollar nuevas capacidades o reforzar las actuales. El Modelo se mide y revisa periódica y sistemáticamente a través de procesos de auditoría internos o de terceros, herramientas automatizadas y mediante la captura y evaluación de KGIs, KPIs y KRIs. Los resultados de estas revisiones son supervisados por el equipo de Ciberseguridad y forman parte de los elementos que se reportan periódicamente a los Órganos de Gobierno de Ferrovial.

Ferrovial cuenta con un Programa de Evaluación y Gestión de Riesgos de Ciberseguridad, basado en las mejores prácticas del mercado como ISO 31000 y *FAIR (Factor Analysis of Information Risk)*, que proporciona una visión cualitativa y cuantitativa de este riesgo. Ferrovial trabaja actualmente en la automatización de este proceso y en la mejora de nuestras capacidades de cuantificación, utilizando una herramienta de mercado *CRQ (Cyber Risk Quantification)*. Esta herramienta incorpora funciones de GRC (Governance Risk & Compliance) que complementan otras herramientas de este tipo ya implantadas.

La estrategia de ciberseguridad que se desplegará a lo largo de 2025 se centrará en (I) evolucionar las capacidades de ciberseguridad para reforzar la automatización y orquestación de los procesos de detección y respuesta, (II) aprovechar la IA para apoyar los procesos de seguridad, (III) proteger la Identidad Digital, (IV) aumentar el control necesario de la cadena de suministro, (V) reforzar las capacidades de OT y (VI) garantizar la debida diligencia y el Buen Gobierno en materia de Ciberseguridad.

Política	Política de Ciberseguridad
Descripción	La presente Política define los principios y directrices para salvaguardar la información, los sistemas y las operaciones de Ferrovial frente a las ciberamenazas, garantizando la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los activos digitales. Respaldada el compromiso de la organización con la continuidad del negocio y la gestión segura de los datos.
Objetivo	La política pretende: <ul style="list-style-type: none"> • Garantizar un entorno digital y tecnológico con el nivel de Seguridad necesario. • Garantizar el cumplimiento legal, reglamentario y contractual. • Garantizar la resistencia operativa frente a los ciberataques. • Fomentar una cultura de concienciación y responsabilidad en materia de ciberseguridad entre empleados, proveedores y socios.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos: Pérdidas económicas potenciales, daños a la reputación, incumplimiento legal, reglamentario y contractual, e interrupciones debidas a incidentes cibernéticos. • Riesgos: Ciberataques sofisticados que afecten a las operaciones, la productividad, la información, la propiedad intelectual o la imagen/reputación de la compañía, así como a la integridad de las personas. Multas y sanciones severas por incumplimiento de la normativa y de los marcos de control de la aplicación. • Oportunidades: Fomentar la confianza de las partes interesadas mediante prácticas sólidas de ciberseguridad, aprovechar la innovación para obtener ventajas competitivas y cumplir las normas reglamentarias mundiales para reforzar el posicionamiento en el mercado.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial garantiza la aplicación y el cumplimiento de la Política de Ciberseguridad mediante revisiones periódicas de los riesgos y controles que abarcan todas las Unidades de Negocio y Activos Participados. Esta información se comunica periódicamente a los Órganos de Gobierno de la Compañía que supervisan el estado de la Ciberseguridad.

¹ *Directiva europea 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo (NIS 2): Adopción de legislación sobre ciberseguridad para toda la Unión Europea. Fecha de entrada en vigor: 03/01/2023. Fecha prevista para la transposición nacional: 17/10/2024 (aún pendiente en varios estados miembros). Fecha de comunicación a la Comisión de la lista de entidades esenciales e importantes: 17/04/2025.*

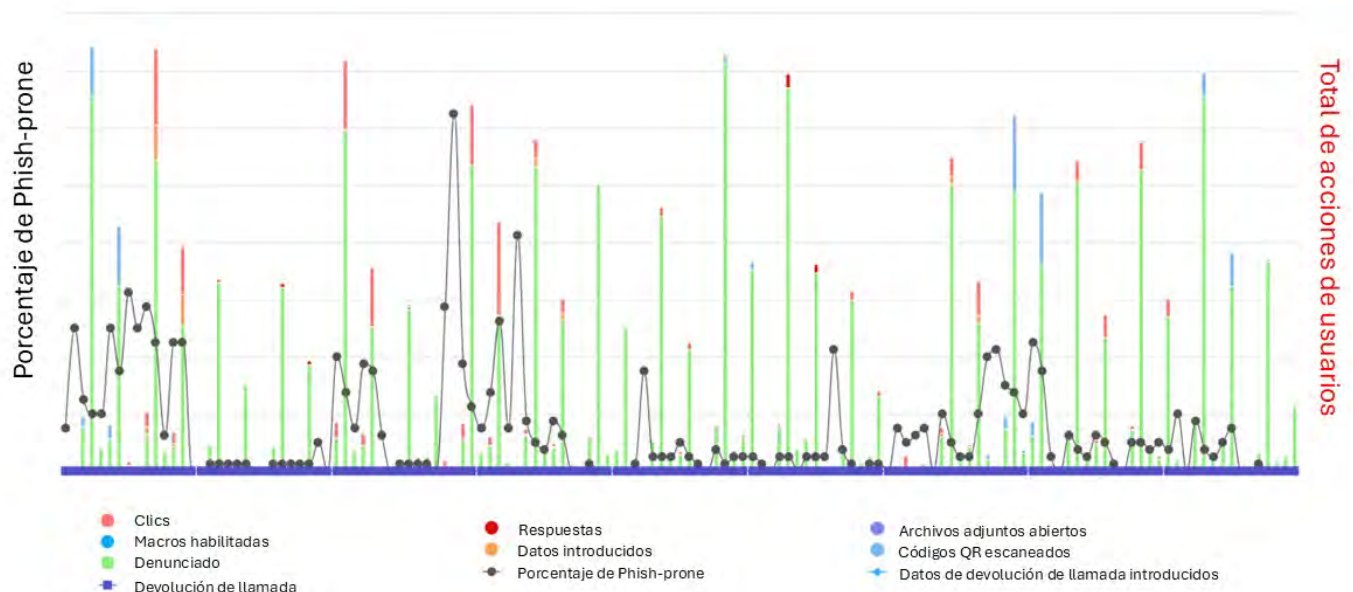
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todos los empleados, proveedores y clientes de Ferrovial con acceso a sistemas o datos de la Compañía.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	La política se extiende a toda la cadena de valor, incluidos los proveedores y clientes, garantizando prácticas seguras en todas las interacciones comerciales. La ciberseguridad es una práctica que respalda los activos digitales que, en última instancia, apoyan las actividades empresariales.
Exclusiones a la aplicación	Actualmente no hay exclusiones; la política se aplica a todas las áreas de actividad, geografías y partes interesadas a nivel mundial.
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejo de Administración - responsable de aprobar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política se ajusta a: <ul style="list-style-type: none"> • Normas internacionales, incluida la ISO 27001 • Normativas europeas como el RGPD • El Esquema Nacional de Seguridad español (ENS) • Políticas de Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de Ferrovial
Atención a las partes interesadas	La política incorpora los comentarios de las principales partes interesadas para abordar eficazmente los problemas de ciberseguridad y garantizar una colaboración segura en toda la organización.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

"Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados". Este concepto está relacionado con las NEIS y la doble materialidad. Este concepto NO está relacionado con la materialidad de los ciberincidentes considerados por la SEC.

SBM-2 INTERESES Y OPINIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

CULTURA

Durante 2024, Ferrovial ha continuado con su estrategia de fomento de la cultura de la ciberseguridad con un enfoque centrado en el usuario. Se realizan simulacros de phishing, al menos cada dos semanas, junto con ejercicios de Smishing, QRishing y Vishing. Se ha mejorado la respuesta de los usuarios, tanto en la detección de amenazas como en la notificación de mensajes sospechosos. Se ha observado un aumento de la notificación de correos electrónicos sospechosos de ejercicios de phishing en comparación con el año anterior.



La mejora en el comportamiento de los usuarios se evidencia en la tendencia a la baja en 2024, tanto en el nivel de riesgo personal como en la predisposición de los usuarios a sucumbir a este tipo de amenazas.

Promedio del Riesgo en 2023



Promedio del Riesgo en 2024



Los usuarios tienen visibilidad tanto de su nivel Riesgo, basado en su perfil, sus acciones diarias y su comportamiento en simulacros de phishing y formación. Este *feedback* permite a las personas comprender su rendimiento actual, fomentando la detección y gestión de estas amenazas y animándoles a emprender acciones de formación voluntarias para mejorar su *rating personal*. Tras los simulacros, se mide el nivel de riesgo de ser víctima de tales ataques y se adaptan los ciclos posteriores de formación, concienciación y entrenamiento a las necesidades específicas detectadas.

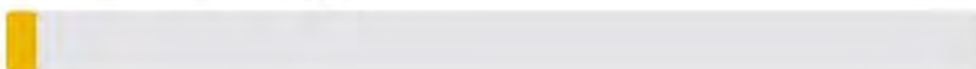


Resultados de la prueba de phishing

Correos electrónicos de phishing denunciados



Infracciones de phishing



Entre las actividades de formación promovidas este año destaca la serie "The Inside Man", cuyos capítulos se difundieron semanalmente a todos los empleados. Cada entrega de la serie ofrece consejos para protegerse contra amenazas a la ciberseguridad como la ingeniería social, el phishing y los ciberataques.

Ferrovial también desarrolla formaciones específicas para diferentes colectivos con contenidos especialmente seleccionados. Esto incluye la formación en Desarrollo Seguro de Aplicaciones para desarrolladores y arquitectos de productos digitales, y el curso sobre Seguridad en Sistemas de Control Industrial para personal vinculado a las Tecnologías de Operación (OT).

En 2024 han continuado las campañas semestrales de Felicitaciones/Refuerzos, felicitando a los empleados que mejor responden a las actividades de concienciación promovidas desde la Dirección de Ciberseguridad, y apoyando a los usuarios más vulnerables con recursos educativos adicionales.

CUMPLIMIENTO LEGAL, REGLAMENTARIO Y CONTRACTUAL

Dentro de la Dirección de Ciberseguridad se encuentra el área de Cumplimiento en materia de Ciberseguridad, encargada de identificar la legislación aplicable en esta materia, así como los requisitos necesarios para garantizar su cumplimiento. En el desempeño de su actividad, cuenta con el apoyo regular de los equipos de Asesoría Jurídica y Cumplimiento Normativo de Ferrovial.

El cumplimiento se implementa a través del Modelo de Seguridad, verificando el grado de cumplimiento de los requisitos exigibles. Cada vez que se identifica una nueva ley o reglamento, o se publica una actualización de uno previamente aplicable, se analiza el grado de cobertura con respecto a los nuevos requisitos y, si procede, se mejora el modelo en caso de que alguno de ellos no esté total o parcialmente cubierto.

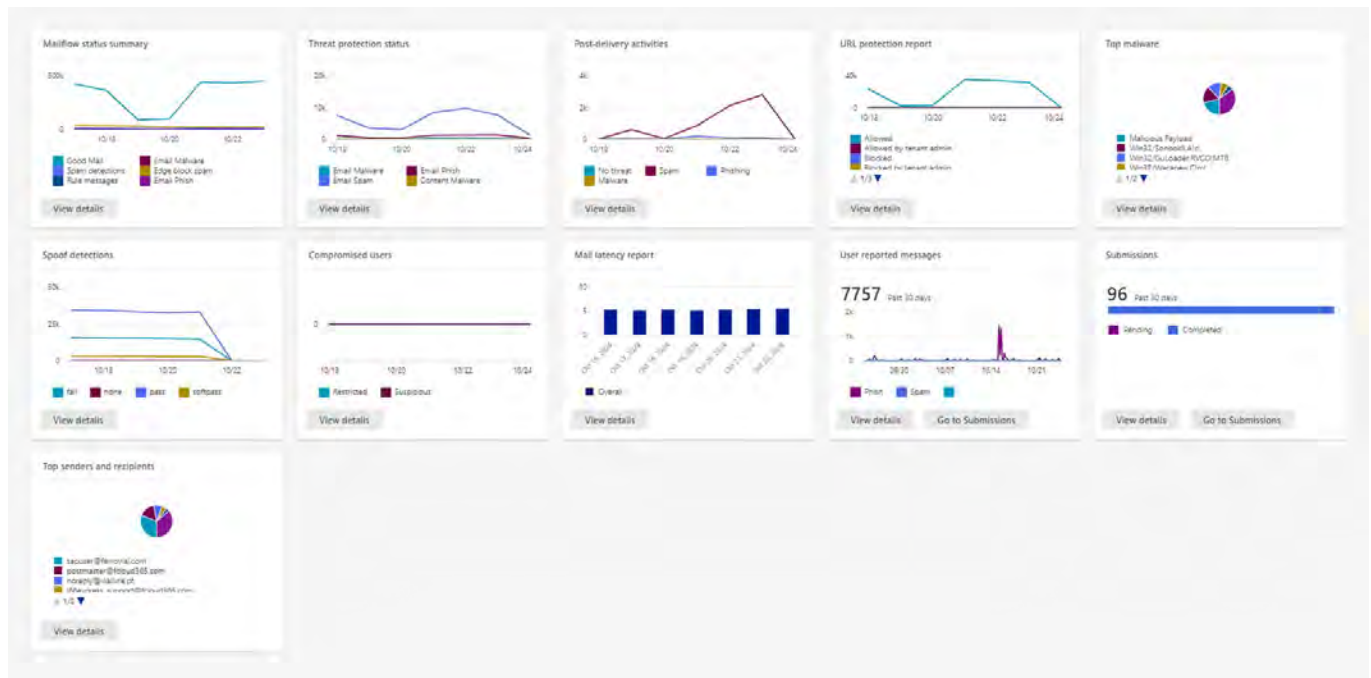
Las normativas más relevantes cubiertas por el Modelo de Seguridad incluyen, entre otras: (I) Protección de Datos (RGPD EU y LOPDGD), (II) Ley Sarbanes-Oxley (SOX), (III) las *SEC Rules on Cybersecurity*, (IV) Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIF), (V) Normativa SWIFT (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication*), (VI) Directiva NIS2, (VII) Normativa PCI DSS, (VIII) Modelo de Prevención de Delitos recogido en el Código Penal, (IX) Esquema Nacional de Seguridad (ENS), (X) Norma ISO 27001 y diversas regulaciones locales en las geografías en las que Ferrovial opera relativas a la protección de Servicios Esenciales e Infraestructuras Críticas, y Privacidad.

Existen programas en curso para adaptarse a algunas de las normativas mencionadas: (i) SOX, (ii) *SEC Rules on Cybersecurity*, (iii) NIS2, (iv) TX-Ramp. Asimismo, la Dirección de Ciberseguridad vela por el cumplimiento de los requisitos de seguridad definidos en los pliegos de condiciones, licitaciones y contratos de las distintas unidades de negocio. Esto se debe a que forma parte de los equipos que analizan y preparan los pliegos y a que, cuando se convierten en activos de negocio, pasaran a formar parte de Modelo de Ciberseguridad de Ferrovial.

SBM-3 - IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO

DETECCIÓN DE AMENAZAS, CORRELACIÓN Y CIBERINTELIGENCIA

La Compañía cuenta con capacidades de SOC (*Security Operations Center*) para proteger sus centros de datos, perímetros, endpoints y entornos Cloud. Este servicio responde a las alertas generadas por las herramientas SIEM (*Security Information and Event Management*) y detecta los casos de uso definidos por la Dirección de Ciberseguridad de Ferrovial, que requieren su activación.



Actualmente existe una plataforma SOAR (*Security Orchestration Automation and Response*) que permite la integración y el funcionamiento coordinados de diversas herramientas de prevención y protección, facilitando la detección y respuesta automatizadas, así como la orquestación dentro de los procesos ordenados de gestión de incidentes y gestión de cambio.

La organización también ha integrado plataformas y procesos avanzados de ciberseguridad para proteger y detectar compromisos relacionados con la información con el fin de abordar casos de uso como el acceso no autorizado, la transmisión anómala de grandes volúmenes de datos y la exfiltración, ya sea mediante almacenamiento físico o a través de servicios en la nube.

Las capacidades de ciberinteligencia son un factor clave para proteger a las organizaciones y permitir una detección temprana y una respuesta rápida a las amenazas e incidentes de seguridad. Por este motivo, se han desplegado nuevas herramientas para la detección avanzada de compromisos de identidad corporativa y la distribución de la información asociada en canales ilegales de uso común. Esta capacidad se extiende tanto al nivel corporativo como a las unidades de negocio y filiales del Grupo.

Aunque la Compañía lleva años trabajando en ciberseguridad con herramientas avanzadas de *machine learning*, análisis de patrones y automatización, la evolución de la inteligencia artificial ha permitido una mayor integración y la disponibilidad de nuevas capacidades relacionadas con la IA. Entre ellas figuran la investigación retroactiva de posibles incidentes, la detección de vulnerabilidades en tiempo real, la protección de la información para su uso en herramientas de colaboración y la detección y respuesta frente a ataques a la identidad.

Por último, la Compañía intercambia información sobre amenazas y gestiona los incidentes en coordinación con los organismos nacionales e internacionales de ciberseguridad.

RESPUESTA A CIBERATAQUES

La Compañía cuenta con un CSIRT (*Computer Security Incident Response Team*) que responde a los eventos detectados por el SOC (*Security Operations Center*) que pueden convertirse en incidentes de seguridad. Este equipo cuenta con capacidades DFIR (*Digital Forensics and Incident Response*) para analizar, contener, mitigar y prevenir este tipo de eventos. La identificación periódica de IoCs (*Indicadores de Compromiso*) y TTPs (*Tactics, Techniques and Procedures*) son claves para mejorar los mecanismos de protección y detección y la respuesta del SOC, tanto manual como automatizada.

Además, Ferrovial cuenta con herramientas de Postura de Ciberseguridad que permiten evaluar en tiempo real el cumplimiento de determinados parámetros y controles de seguridad, de la infraestructura TI gestionada (en centros de datos y entornos Cloud) y de los *endpoints*. Esto permite

generar una visión global de los riesgos y controles relacionados con las recomendaciones de seguridad emitidas por los fabricantes, las normas y los marcos de seguridad del mercado, así como elaborar planes de acción para mejorar la postura.

Ferrovial dispone de un protocolo de respuesta ante incidentes basado en las mejores prácticas del mercado (Guía INCIBE-CERT, ISO/IEC 27035 y NIST). Además, se ha implantado un procedimiento global para la identificación y notificación de ciberincidentes materiales a los organismos reguladores (SEC, Agencias de Ciberseguridad Nacionales e Internacionales, AEPD, entre otros). La comunicación con reguladores, autoridades, clientes y otros grupos de interés, a través de mecanismos dentro de los plazos específicos establecidos, es uno de los elementos clave para que Ferrovial garantice la transparencia y la debida diligencia.

Las capacidades de detección y respuesta se evalúan sistemáticamente mediante simulaciones de *Breach & Attack* utilizando tecnologías disponibles en el mercado.

Es importante destacar que, durante 2024, no se produjeron brechas materiales de ciberseguridad en los sistemas de información de Ferrovial.

RESILIENCIA Y CIBERRESILIENCIA

La Compañía ha establecido Planes de Contingencia y Planes de Recuperación para responder y recuperarse ante eventos disruptivos. El Protocolo de Gestión de Crisis involucra a diferentes direcciones y divisiones de Ferrovial, según los protocolos establecidos para cada una de ellas. Los planes de respuesta y recuperación ante incidentes y eventos disruptivos se prueban al menos una vez al año.

Del mismo modo, como parte del proceso de *Vendor Risk Management* (VRM), los proveedores críticos deben proporcionar pruebas de pruebas periódicas de sus planes de recuperación para garantizar la disponibilidad y los parámetros de recuperación requeridos.

A lo largo de 2024, Ferrovial ha realizado varios simulacros *tabletop*, probando diferentes escenarios de crisis para la estructura organizativa, procedimientos y capacidades necesarias en la coordinación de las acciones de detección, respuesta y recuperación en caso de ciberincidentes.

Además, la Compañía cuenta con una póliza de ciberseguro que proporciona diversos tipos de cobertura ante eventos disruptivos y ciberincidentes que puedan producirse en el contexto de la actividad desarrollada por Ferrovial, unidades de negocio y filiales; entre ellas, cobertura financiera, de respuesta ante incidentes y legal. Cabe señalar que no ha sido necesario activar esta póliza, ya que no se han producido ciberincidentes que lo requirieran.

GESTIÓN DE RIESGOS DE TERCEROS

Ferrovial cuenta con un programa de *Vendor Risk Management* (VRM) que establece los requisitos de seguridad que deben cumplir los terceros en función del servicio que prestan a la Compañía o del nivel de acceso a la información y activos de la misma. El programa establece evaluaciones de terceros basadas en la criticidad de sus productos y servicios.

Los proveedores completan cuestionarios de evaluación de requisitos seguridad para cada producto o servicio con componente IT que presten para Ferrovial, incluyendo evidencias de su cumplimiento. Los cuestionarios son analizados por el equipo de VRM de Ciberseguridad para establecer el nivel de riesgo de la dupla proveedor-servicio. Si se identifica un nivel de riesgo superior al establecido, se exigen salvaguardias tanto en los contratos como en las propias capacidades de los proveedores.

Las evaluaciones podrán basarse en informes emitidos por terceros, certificaciones, calificaciones u otras técnicas de auditoría y revisión que proporcionen la información necesaria para determinar el grado de cumplimiento de las medidas de higiene en ciberseguridad por parte de terceros.

VERIFICACIÓN EXTERNA Y ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD

La Compañía lleva a cabo una revisión continua de su Modelo de Ciberseguridad para identificar posibles mejoras y abordar las vulnerabilidades. Cada año se llevan a cabo auditorías y revisiones de seguridad, que incluyen:

- Auditorías internas y de terceros asociadas a la renovación de la certificación ISO 27001.
- Auditorías de seguridad en el marco de la auditoría de EEFF (ITGC e ITCC)
- Auditoría externa por parte de SWIFT (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication*)
- Auditorías realizadas por Auditoría Interna (tercera línea de defensa)
- *SOX IT ToD & ToE*
- Cuestionarios de ciberseguridad exigidos por los clientes
- *Dow Jones Best-in-Class Index*
- Informe de Sostenibilidad ESG (doble materialidad)
- *Revisiones de seguridad ad hoc* de acuerdo con la planificación anual
- Ejercicios periódicos de *breach & attack*, combinados con la *threat hunting*
- Revisión de vulnerabilidades en centros de datos, endpoints, perímetros y entornos *Cloud*, así como en entornos industriales
- Revisión de vulnerabilidades en el código fuente
- Revisión del *rating de ciberseguridad de Ferrovial*
- Revisiones de riesgo de seguridad de proveedores (*Vendor Risk Management*).
- Simulacros de crisis (*tabletop exercises*)

La Dirección de Ciberseguridad, consolida, asigna, planifica y supervisa la implantación de los diferentes planes de acción derivados de las evaluaciones, revisiones y auditorías realizadas.

El proceso de revisión por la dirección se realiza formalmente cada año y uno de los propósitos es revisar la consecución de las acciones planificadas en materia de Ciberseguridad. Este proceso es supervisado por CISO Global teniendo en cuenta diferentes datos, como los KGI y los KPI, los resultados de los procesos de auditoría y revisión, y el seguimiento de los planes de tratamiento de riesgos. En caso necesario, se adoptan las medidas de mejora oportunas.

GESTIÓN DE IRO

Ferrovial adopta un enfoque exhaustivo y estructurado para gestionar los Impactos, Riesgos y Oportunidades (IRO) materiales relacionados con la ciberseguridad, garantizando la alineación con las mejores prácticas, los requisitos normativos y las prioridades empresariales. Este enfoque se basa en una gobernanza sólida, una gestión proactiva de los riesgos y una mejora continua de las capacidades de ciberseguridad.

La gestión de las IRO materiales en ciberseguridad incluye:

- Gobernanza y marco organizativo:** El Modelo de Gobierno de Ciberseguridad de Ferrovial está dirigido por el Director de Seguridad de la Información (CISO), con el apoyo de los CISOs locales de las unidades de negocio. Los informes periódicos al Comité de Dirección y al Consejo de Administración garantizan la supervisión de la estrategia, los principales riesgos y las medidas de mitigación. El Modelo de Gobierno también garantiza el cumplimiento de normas como ISO 27001, la Directiva NIS2 y las normas de ciberseguridad de la SEC.
- Gestión de riesgos y evaluación de amenazas:** Las evaluaciones anuales de riesgos globales de ciberseguridad cuantifican los riesgos utilizando herramientas avanzadas como la Cuantificación de Riesgos Cibernéticos (Cyber Risk Quantification o CRQ) y plataformas GRC, identificando la exposición de activos críticos y manteniendo los umbrales de riesgo dentro de límites aceptables.
- Prevención, detección y respuesta a las amenazas:** Tecnologías avanzadas como SOAR y herramientas de ciberinteligencia, junto con medidas organizativas como el SOC (Security Operations Center), detectan y responden a las amenazas. La inteligencia artificial mejora el análisis retroactivo de incidentes, la detección de vulnerabilidades en tiempo real y la protección de identidades.
- Gestión de incidentes y resiliencia:** Los protocolos de respuesta a incidentes basados en las mejores prácticas, como ISO/IEC 27035, garantizan una mitigación eficaz. El equipo CSIRT utiliza técnicas forenses digitales avanzadas para investigar los incidentes, con el apoyo de simulaciones periódicas de brechas y pólizas de ciberseguro completas.
- Gestión de Riesgos de Terceros:** El proceso de Gestión de Riesgos de Proveedores (Vendor Risk Management o VRM) exige que los proveedores cumplan estrictos criterios de ciberseguridad. Los proveedores de alto riesgo son objeto de evaluaciones periódicas y salvaguardias contractuales.
- Transformación cultural y concienciación:** Los programas de formación y los simulacros de phishing promueven una mentalidad de "seguridad ante todo" entre los empleados, con campañas de reconocimiento que recompensan a quienes destacan en las prácticas de ciberseguridad.
- Mejora continua y verificación externa:** Las auditorías periódicas, los simulacros de brechas y las evaluaciones de vulnerabilidad garantizan que el marco de ciberseguridad siga siendo eficaz y esté actualizado.

INNOVACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y TECNOLOGÍA APLICADAS A LA ACTIVIDAD

MDR-P: Políticas

Ferrovial gestiona programas e iniciativas de innovación a través de un equipo especializado, centrado en áreas como la innovación abierta, el crecimiento, la gestión de activos, la gestión de la huella de carbono y los nuevos modelos de negocio. Cada una de estas áreas se gestiona en la cartera de inversiones a través de gestores de proyectos y gestores de programas transversales.

En la actualidad, Ferrovial no puede revelar información sobre políticas relacionadas con la innovación a nivel global, por lo que dicha política no se ha formalizado en la Compañía. Evaluaremos el alcance necesario para elaborar una política global de innovación que represente todos los esfuerzos ya en marcha en el ámbito de la Innovación.

MDR-T: Objetivos

Establecimiento de objetivos medibles: La Compañía tiene previsto establecer objetivos medibles orientados a resultados a corto y medio plazo. Actualmente se están definiendo los indicadores clave de rendimiento (KPI) y los objetivos específicos de toda la cartera de iniciativas para 2025. Este esfuerzo forma parte del programa ReadIT27, en el que se han definido objetivos específicos a nivel de programa, flujo de trabajo e iniciativa. Asimismo, se está implantando un modelo de impacto que permitirá medir y evaluar constantemente las iniciativas.

MDR-A: Acciones

Lista de las principales medidas adoptadas y previstas:

- **IT Finance 24:** En el año de notificación, se creó un nuevo modelo operativo con la integración de funciones y centros de servicios compartidos en Finanzas y Recursos Humanos, lo que permite una mayor agilidad y eficiencia. Entre las iniciativas destacadas se encuentran la digitalización de facturas e informes de gastos, en colaboración con la Fundación Juan XXIII, y la automatización de la consolidación y presupuestación mediante tecnologías predictivas e inteligencia artificial. Para el futuro, está prevista la evolución de los indicadores no financieros clave de la Compañía (ESG) y una mayor integración y trazabilidad de la información. Estas acciones contribuyen a mejorar la eficacia operativa, cumplir las normas de seguridad y los marcos reglamentarios, y automatizar los procesos internos y externos.
- **Next Pass:** Esta iniciativa ha desarrollado un punto de contacto digital con los usuarios para ampliar los servicios digitales, empezando en Estados Unidos, y con la ambición de escalar a escala mundial. Las fases incluyen la investigación inicial, la identificación de oportunidades, la planificación y validación, el desarrollo de MVP y la optimización de los procesos de adquisición y retención de usuarios. En el futuro está previsto optimizar el índice CAC y ampliarlo a Texas. Esta iniciativa pretende crear una relación directa con los usuarios, mejorar la oferta actual, generar nuevas oportunidades de negocio y aumentar los ingresos.
- **Pangea:** Se ha creado un catálogo de datos común y centralizado, necesario para convertirse en una "Data Driven Company". Asimismo, se han implementado roles relacionados con los datos para cumplir con GDPR y SOX, y se han estandarizado y reutilizado los dominios de datos. En el futuro, se desarrollarán modelos de inteligencia artificial basados en datos de calidad y se reducirá el riesgo de multas por incumplimiento de GDPR y SOX. Estas acciones mejoran la toma de decisiones basada en datos, cumplen la normativa y generan ahorro de costes.

Alcance de las principales acciones:

- **IT Finance 24:** La cobertura incluye la digitalización de facturas y la automatización de informes y presupuestos, afectando tanto a fases anteriores como posteriores de la cadena de valor. Geográficamente, se implanta a nivel global con colaboración específica en España, y afecta a los empleados de Finanzas y Recursos Humanos, así como a la Fundación Juan XXIII.
- **Next Pass:** La iniciativa abarca desde la investigación inicial hasta la optimización de los procesos de adquisición de usuarios, empezando en Estados Unidos, y con una expansión mundial prevista. Afecta a los usuarios de las autopistas y a los socios digitales y de movilidad.
- **Pangea:** La cobertura incluye la creación y gestión de un catálogo de datos centralizado, que afecta a todas las fases del ciclo de vida de los datos. Se aplica a escala mundial, cumpliendo la normativa europea y estadounidense, y afecta a los empleados de Ferrovial, a los organismos reguladores y a los socios tecnológicos.

Horizontes temporales:

- **IT Finance 24:** La digitalización de las facturas y la automatización de los informes se llevan a cabo entre 2023 y 2024.
- **Next Pass:** Las fases de investigación y planificación se llevaron a cabo en 2021, el desarrollo y optimización del MVP entre 2022 y 2024, y la expansión a Texas está prevista para 2024.
- **Pangea:** La creación del catálogo de datos se lleva a cabo entre 2023 y 2024, y la implantación de las funciones y el cumplimiento de la normativa entre 2023 y 2025.

Medidas correctoras para las personas afectadas:

- **IT Finance 24:** Colaboración con la Fundación Juan XXIII para la creación de empleo para personas con discapacidad.
- **Next Pass:** Mejora de la oferta de servicios y la personalización basada en el conocimiento del usuario.
- **Pangea:** Se han implementado procedimientos de gobernanza de datos para proteger la información sensible y cumplir con GDPR y SOX.

Información cuantitativa y cualitativa sobre los avances:

IT Finance 24: Se ha avanzado en la digitalización de facturas y automatización de informes, y se han obtenido resultados positivos de la colaboración con la Fundación Juan XXIII.

SBM-1 – POSICIÓN EN EL MERCADO, ESTRATEGIA, MODELO(S) DE NEGOCIO Y CADENA DE VALOR

Ferrovial está inmersa en un proceso de digitalización destinado a aumentar su competitividad y transformar sus negocios y operaciones. La Compañía aspira a ser líder en el uso de datos, tecnología e innovación, centrándose en generar valor para sus activos y definiendo su misión, enfoque y objetivos en esta línea. Las áreas prioritarias incluyen la digitalización y mejora de los activos, los nuevos modelos, la gestión del carbono, la innovación abierta, el crecimiento, Ferrovial Lab y otros programas en el marco del negocio digital. Durante 2024 Ferrovial invirtió 70,6 millones de euros, para impulsar la digitalización en los negocios y para el desarrollo de soluciones innovadoras en sus infraestructuras.

El programa de digitalización de Ferrovial, **Digital Horizon 2024**, ha avanzado significativamente en el proceso de transformación de la compañía, con el objetivo de convertir a Ferrovial en una Compañía centrada en la digitalización de los activos.

De cara al próximo ciclo de inversión en tecnología, digitalización e innovación, Ferrovial ha diseñado un nuevo programa que parte de los logros de Digital Horizon 2024 y se actualiza con una nueva perspectiva de futuro. Este programa contempla tecnologías emergentes como la inteligencia artificial, la migración de bases de información a la nube, y mantiene el foco en los datos, la ciberseguridad, los productos digitales, la optimización y digitalización de procesos, y las infraestructuras tecnológicas modernas y actualizadas.

De cara al futuro, el nuevo programa **ReadIT 2027** se basa en estos logros e incorpora tecnologías emergentes como la inteligencia artificial, la migración a la nube, la ciberseguridad, los productos digitales, la optimización de procesos y una infraestructura tecnológica moderna. El programa **ReadIT 2027** tiene como objetivo fortalecer el negocio principal de Ferrovial centrándose en la automatización, la eficiencia, la competitividad, la agilidad y la monetización de datos, al tiempo que fomenta una cultura empresarial digital.

Este programa presenta los **vectores de transformación** para guiar la digitalización:

- **Decisiones + Smart:** Automatización de informes, lanzamientos de productos basados en IA e identificación de nuevos casos empresariales.
- **Proceso + Digital:** Automatización de procesos, expansión de la minería de procesos y ampliación de la cartera digital de extremo a extremo a las empresas.
- **Personas + Agile:** Industrialización de la gestión del cambio, productos centrados en el usuario y adopción efectiva, formación digital y universidad corporativa digital, y nuevo modelo operativo global de TI e innovación.
- **Plataformas + Escalable:** Transformación de la nube, mitigación de la obsolescencia, plataforma de arquitectura empresarial e industrialización del ciclo de vida de desarrollo.

Estos vectores de transformación pretenden guiar a la organización para maximizar el valor y el enfoque de gestión a lo largo de todo el proceso de descubrimiento, desarrollo e implementación de iniciativas de digitalización. Una cultura orientada al valor potencia la inversión comprometida con la innovación y acelera la entrega de resultados a todos los agentes implicados en el proceso de transformación digital de Ferrovial.

La estrategia Read IT 2027 de Ferrovial se centra en aprovechar la transformación digital impulsada por la IA para mejorar la eficiencia, la gestión de riesgos, la competitividad y la diversificación de la actividad. Para garantizar la eficacia de estas iniciativas, Ferrovial emplea diversos mecanismos de seguimiento, como perspectivas impulsadas por IA y análisis de autoservicio para optimizar el rendimiento de los procesos y fundamentar las decisiones estratégicas, marcos de ciberseguridad y medidas de cumplimiento para la mitigación de riesgos y la continuidad del negocio, modelos estandarizados de gobernanza de TI como LeanIX y SAP Ariba, redes de agentes de cambio y programas de formación para impulsar la adopción digital, y supervisión del impacto ESG para integrar las consideraciones de sostenibilidad en los procesos de informática.

La estrategia establece objetivos cuantificables y con plazos concretos vinculados a la sostenibilidad y la excelencia operativa, como el aumento de la digitalización y la automatización, el despliegue de soluciones de IA escalables, la mejora de la resiliencia de la ciberseguridad y el refuerzo de la estrategia ESG. Estos objetivos se controlan mediante KPI como el porcentaje de procesos digitalizados, las puntuaciones medias de riesgo de ciberseguridad y el porcentaje de KPI ESG con gestión automatizada. Ferrovial evalúa continuamente la eficacia de la estrategia a través de informes periódicos, optimizaciones de procesos basadas en IA, seguimiento de riesgos de ciberseguridad y evolución de iniciativas de sostenibilidad. La participación de las partes interesadas es crucial, con la colaboración de todas las unidades de negocio, las asociaciones con proveedores de tecnología, el compromiso con los organismos reguladores y los circuitos de información de los empleados y los expertos del sector. La evolución futura incluye la supervisión continua del rendimiento, el perfeccionamiento de las iniciativas centradas en la sostenibilidad y una mayor participación de las partes interesadas para garantizar la alineación con la evolución de las expectativas en materia de ESG y transformación digital. Este enfoque estructurado garantiza que Read IT 2027 se alinee con los objetivos más amplios de sostenibilidad corporativa y resiliencia empresarial de Ferrovial, a la vez que se mantiene adaptable a los nuevos retos y oportunidades.

El programa se apoya en palancas de valor, de las que se extraen las capacidades necesarias para digitalizar el negocio (construcción digital y concesión digital) y la Compañía (corporación digital).

Ferrovial ha establecido una Política de Innovación, que actualmente se aplica exclusivamente a Ferrovial Construcción. Esta política reconoce la innovación como un motor clave para lograr la eficiencia operativa, la reducción de riesgos y la rentabilidad. Sigue un modelo de innovación abierto y participativo dirigido a cumplir objetivos estratégicos, crear impactos tangibles y fomentar avances en toda la industria que beneficien a empleados, colaboradores, clientes, accionistas y a la sociedad.

La Política de Innovación está diseñada para:

- Promover las oportunidades de innovación en todos los ámbitos de actividad Ferrovial Construcción.
- Desarrollar e implantar nuevos productos, operaciones y tecnologías que mejoren la productividad, reduzcan los riesgos y creen ventajas competitivas.
- Centrarse en modelos de innovación sostenibles que sean respetuosos con el medio ambiente, económicamente viables y socialmente integradores.
- Fomentar una cultura de la innovación basada en la comunicación, el aprendizaje, la participación y el reconocimiento de los colaboradores.

En la actualidad, esta política no se extiende a todas las líneas de negocio de Ferrovial. No obstante, la Compañía reconoce la importancia estratégica de la innovación en el conjunto de sus operaciones y tiene previsto desarrollar en los próximos años una Política de Innovación global que abarcará todas las unidades de negocio.

SBM-2 INTERESES Y OPINIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

La estrategia de digitalización de Ferrovial va más allá de la transformación interna y tiene en cuenta los intereses de las principales partes interesadas, como empleados, clientes, socios comerciales y organismos reguladores. La Compañía garantiza que sus **iniciativas de negocio digital** (asociadas a la transformación digital directa de los negocios de Autopistas, Construcción, Aeropuertos y Energía) se alineen con las necesidades de las distintas partes interesadas mediante la mejora de la eficiencia operativa, la mejora de la toma de decisiones basada en datos y el refuerzo del cumplimiento de la ciberseguridad en respuesta a las crecientes exigencias normativas.

La cartera de iniciativas se ha dividido en programas estratégicos que incluyen plataformas de negocio, gestión de activos y digitalización de la operación, exploración de nuevas tecnologías y líneas de negocio, optimización del control de costes, ESG, crecimiento y desarrollo de nuevos negocios, obras conectadas, soluciones de datos, autopistas inteligentes y diseño de soluciones técnicas de cotización.

El programa **Digital Corporation** garantiza que áreas de apoyo corporativo como Finanzas, Recursos Humanos, Comunicaciones, Auditoría, Jurídico, Calidad, Salud y Seguridad se beneficien de la transformación digital, mejorando la eficiencia y la transparencia de los servicios. Las iniciativas digitales también se ajustan a las expectativas de **los clientes y las autoridades reguladoras**, especialmente en materia de ciberseguridad, gestión de datos y cumplimiento de la normativa.

Además, los **Digital Enablers** facilitan la colaboración entre departamentos, garantizando que la transformación digital respalde las necesidades **empresariales** al tiempo que se mantiene la resiliencia operativa. Programas como **Artificial Intelligence y Journey to Cloud** están estructurados para impulsar la innovación **interfuncional** y ofrecer soluciones digitales que satisfagan las expectativas de las partes interesadas. Además, las iniciativas de Venture Capital y Startup Engagement de Ferrovial implican la formación de acuerdos estratégicos con **socios industriales y empresas tecnológicas emergentes**, asegurando la mejora continua y la alineación con las innovaciones del mercado. También está previsto desarrollar nuevas tesis de inversión para hacer crecer los negocios actuales y crear nuevas unidades de negocio.

Cada programa o práctica transversal tiene sus objetivos específicos:

- **Artificial Intelligence:** Maximizar el valor de la IA y GenAI en Ferrovial, mejorar la experiencia y productividad de los empleados, identificar y explorar nuevas tecnologías en fase inicial, aumentar más rápidamente las capacidades tecnológicas e industrializar la aplicación de la IA.
- **Journey to Cloud:** Migración de aplicaciones y funciones corporativas a la nube, reduciendo la dependencia de plataformas físicas como los centros de datos, y aprovechando las ventajas de automatización, escalabilidad, integración de datos y aceleración de procesos críticos.
- **Cyber:** Cumplir la normativa de ciberseguridad y los requisitos del cliente y de la unidad de negocio. Ciberseguridad para todos los procesos, activos y operaciones tecnológicos.
- **Data:** Promover las decisiones basadas en datos, la integración de sistemas, la automatización de procesos y las plataformas de datos sólidas para la IA. Desarrollar las capacidades de la plantilla en torno a los datos y el análisis, y apoyar el desarrollo de nuevos productos digitales.
- **Productos digitales y automatización de procesos:** Crear capacidades y explore la evolución de las tecnologías agnósticas para las empresas con el fin de obtener eficiencia operativa y nuevas fuentes de ingresos. Desarrollar iniciativas centradas en el usuario y dirigir la gestión del cambio.
- **IT Operations & Tech:** Desarrollar servicios tecnológicos básicos, supervisión y gobernanza de TI. Crear marcos de desarrollo, actualice software obsoleto y orqueste la migración de sistemas para la continuidad de la Compañía.

Además se refuerzan las capacidades de investigación mediante acuerdos con instituciones académicas punteras en innovación y digitalización. En el ámbito cultural, promovemos iniciativas y programas de emprendimiento interno, así como la obtención de financiación pública para complementar los recursos internos en áreas como la sostenibilidad.

SBM-3 - IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO

La rápida evolución de las tecnologías digitales presenta **tanto riesgos como oportunidades** para el modelo de negocio de Ferrovial. Aunque la transformación digital mejora la eficiencia, la competitividad y la gestión de activos, también introduce retos como **las amenazas a la ciberseguridad, los riesgos para la privacidad de los datos, la obsolescencia tecnológica y la necesidad de invertir continuamente en nuevas capacidades**.

El programa **ReadIT 2027** de Ferrovial está estructurado para mitigar estos riesgos a través de **medidas de ciberseguridad, estrategias de integración de datos y esfuerzos de migración a la nube**. El programa de **Ciberseguridad** garantiza el cumplimiento de los marcos normativos en evolución y los requisitos de seguridad de los clientes, minimizando el riesgo de filtración de datos o vulnerabilidad de los sistemas.

Además, el **Programa Data** promueve **la toma de decisiones basada en datos, la automatización y la adopción de IA**, reduciendo las ineficiencias y mejorando la resiliencia operativa. La iniciativa **Digital Products & Process Automation** está diseñada para **agilizar los flujos de trabajo y desbloquear nuevas oportunidades de ingresos**, garantizando al mismo tiempo un modelo de gobernanza estructurado para el desarrollo y la ampliación de pruebas de concepto.

La iniciativa de **Innovation transversal** desempeña un papel clave en la identificación y mitigación de los riesgos asociados a la **disrupción tecnológica y las nuevas tendencias del mercado**. Mediante la colaboración con startups y socios de capital riesgo en campos como **la robótica, los gemelos digitales y la realidad virtual**, Ferrovial se asegura de mantenerse a la vanguardia de la innovación del sector.

Por último, la inversión en **proyectos impulsados por IA (2 millones de €)** refleja el compromiso de Ferrovial de aprovechar **el aprendizaje automático y la automatización para impulsar la eficiencia operativa y la competitividad**. El marco de gobierno que apoya las iniciativas de IA garantiza **una gestión estructurada de la innovación**, reduciendo los riesgos asociados a la rápida adopción tecnológica y asegurando una integración sostenible y a largo plazo en el modelo de negocio de Ferrovial.

Gestión de IRO

Ferrovial ha establecido un proceso estructurado para identificar y evaluar los Impactos, Riesgos y Oportunidades (IRO) materiales, en línea con su Política de Control y Gestión de Riesgos. Este proceso, denominado Ferrovial Risk Management (FRM), está implantado en todas las áreas de negocio y es supervisado periódicamente por la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración.

Proceso de identificación y evaluación de los IRO:

- Identificación de eventos de riesgo: El proceso FRM se lleva a cabo dos veces al año y permite la identificación temprana de eventos de riesgo que podrían afectar a los objetivos empresariales, incluida la reputación corporativa.
- Evaluación de riesgos: Cada riesgo identificado se evalúa en función de su probabilidad de ocurrencia y su impacto potencial. Se realizan dos tipos de evaluaciones:

Evaluación inherente: Antes de aplicar medidas de control específicas.

Evaluación residual: Tras aplicar las medidas paliativas.

Priorización y mitigación: Los riesgos con las evaluaciones más altas se priorizan para adoptar las medidas de mitigación adecuadas en función de su naturaleza, al tiempo que se aprovechan las oportunidades derivadas de una gestión eficaz de los riesgos.

IRO relacionados con la innovación identificadas por la Compañía:

- Generación de innovación en la sociedad: Mediante la creación de centros de investigación y el desarrollo de colaboraciones y asociaciones.
- Mejora del Impacto Ambiental de los proyectos: Implantación de nuevas tecnologías en los procesos y herramientas de gestión digital para cuantificar su impacto.
- Fomento de una cultura innovadora y digital: Fomentar la mejora continua y un entorno de trabajo más favorable a los empleados.
- Mayor seguridad en los proyectos: Fomentar la innovación y la digitalización para reducir los accidentes y los riesgos laborales.
- Retos en el mantenimiento y la sustitución de maquinaria: Adaptación a las nuevas tecnologías.
- Impacto en la mano de obra debido al desfase tecnológico: Resultado de la transformación digital.
- Reducción de plantilla debida a la automatización: Y la integración de nuevas tecnologías.
- Aplicación de nuevas tecnologías para una cartera de activos más resistente.
- Identificación de nuevas empresas basadas en tecnologías de bajas emisiones: Como las plantas fotovoltaicas, los SMR nucleares, la energía eólica marina, etc.
- Vulnerabilidad operativa debida a interrupciones del servicio: Resultado de la exposición a catástrofes naturales.
- Posibles sanciones y pérdida de reputación por incumplimiento de la normativa en asuntos relacionados con la IA.

Estos IRO reflejan el compromiso de Ferrovial con la innovación y la adaptación a las tendencias tecnológicas y medioambientales actuales.

Ferrovial divulga información sobre su proceso de gestión de riesgos y los IRO identificados, proporcionando detalles sobre su Política de Control y Gestión de Riesgos, el proceso FRM y la supervisión llevada a cabo por el Consejo de Administración y la Comisión de Auditoría y Control.

Ley española 11/2018

Requisitos de información no financiera y diversidad (Ley 11/2018) y el Reglamento de la Unión Europea sobre la taxonomía de las actividades sostenibles

Taxonomía			
Alcance		Marco de información	Referencia
Taxonomía		Metodología propia basada en el cumplimiento del Reglamento UE 2020/852.	73
Áreas generales			
Alcance		Marco de información	Referencia
Modelo de negocio	Descripción del modelo de negocio: <ul style="list-style-type: none"> Entorno empresarial Organización y estructura Mercados en los que opera Objetivos y estrategias Principales factores y tendencias que pueden afectar a su evolución futura Principales políticas aplicadas por el Grupo 	NEIS 2 E1-2, E1-4 E3-1, E3-3 E4-2, E4-4 E5-1, E5-3 S1-1, S1-5 S2-1, S2-5 S3-3, S3-5 G1-1	44, 84, 90, 96, 99, 107, 110, 113, 115, 119, 129, 141, 148, 154, 157, 158
Principales riesgos e impactos identificados	Sistema de control interno y gestión de riesgos	NEIS 2 GOV 5	53
	Análisis de riesgos e impactos relacionados con cuestiones clave	NEIS 2 IRO-1, SBM-3	66, 60
Cuestiones medioambientales			
Alcance		Marco de información	Referencia
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la compañía		NEIS 2 GOV 5	53
		NEIS 2 IRO-1, SBM-3	66, 60
	Procedimientos de evaluación o certificación medioambiental	E1-1	86
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos medioambientales	E1-3	89
Gestión medioambiental	Aplicación del principio de precaución	E1-2 E3-1 E4-2 E5-1	88, 96, 107, 113
	Número de las provisiones y garantías para riesgos medioambientales	E1-3 E1-2 E3-2 E4-3 E5-2	89, 88, 98, 108, 114
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Prevención, reciclado y reutilización de residuos, otras formas de valorización y medidas de eliminación	E5-2	114
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas contra el desperdicio de alimentos	No aplicable	No aplicable
Uso sostenible de los recursos	Consumo y suministro de agua según las limitaciones locales	E3-4	99
	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	E1-4	90
Uso sostenible de los recursos	Consumo directo e indirecto de energía	E1-5	90
	Medidas adoptadas para mejorar la eficiencia energética	E1-3	89
Cambio climático	Uso de energías renovables	E1-5	90
	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas	E1-4 E1-6	90, 91

Cambio climático Protección de la biodiversidad	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	E1-3	89
	Objetivos de reducción voluntarios	E1-4	90
	Medidas adoptadas para preservar o restaurar la biodiversidad	E4-3	108
Protección de la biodiversidad	Impactos provocados por actividades u operaciones en zonas protegidas	NEIS 2 SBM 3	60
Cuestiones sociales y de personal			
Alcance		Marco de información	Referencia
Empleo	Número total y distribución de los empleados por género, edad, país y categoría profesional	S1-6	129
	Número total y distribución de tipos de contrato de trabajo	S1-6	129
	Número medio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por género, edad y categoría profesional	S1-6	129
	Número de despidos por género, edad y categoría profesional	S1-6	129
Alcance		Marco de información	Referencia
Organización del trabajo	Brecha salarial	S1-16	137
	Retribución media por género, edad y categoría profesional	Ley Anexo 11/2018	178
	Retribución media de los Consejeros por género	Ley Anexo 11/2018	178
	Remuneración media de los ejecutivos por género	Ley Anexo 11/2018	178
	Aplicación de políticas de desconexión laboral	S1-1	119
	Empleados con discapacidad	S1-12	136
	Organización del tiempo de trabajo	S1-1	119
Salud y seguridad	Número de horas de absentismo	S1-14	136
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y a fomentar el ejercicio corresponsable de la conciliación por parte de ambos progenitores	S1-4	126
	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	S1-4	126
Relaciones sociales	Número de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales por género, índice de frecuencia y gravedad por sexo	S1-14	136
	Organización del diálogo social, incluidos los procedimientos de información, consulta y negociación con el personal	S1-2	124
Alcance	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos, por país	S1-8	133
	Revisión de los convenios colectivos, en particular en el ámbito de la seguridad y la salud	S1-1	119
	Mecanismos y procedimientos establecidos para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la Compañía, en términos de información, consulta y participación	S1-2	124
	Políticas aplicadas en el ámbito de la formación	S1-2	124
Formación	Número total de horas de formación por categoría profesional	Ley Anexo 11/2018	178
Accesibilidad universal para personas con discapacidad	S1-4 S1-12	126, 136	
Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	S1-4 S1-9	126, 134
	Planes de igualdad , medidas adoptadas para fomentar el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de género, etc.	S1-1 S1-4 S1-9	119, 126, 134
	Integración y accesibilidad universal de las personas con discapacidad	S1-4 S1-12	126, 136
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, gestión de la diversidad	S1-1	119

Información sobre el respeto de los derechos humanos			
Alcance	Marco de información	Referencia	
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	NEIS 2 GOV 4	53	
Prevención de los riesgos de infracción de los derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar los posibles abusos cometidos	S1-4 S2-4 S3-4	126, 145, 155	
Denuncias de infracciones de los derechos humanos	S1-17	139	
Promoción y aplicación de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relativas al respeto de la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	S1-1 S2-1	119, 141	
Información relacionada con la lucha contra la corrupción y el soborno			
Alcance	Marco de información	Referencia	
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	G1-3	164	
Medidas de lucha contra el blanqueo de capitales	G1-3	164	
Contribuciones a fundaciones y organizaciones sin ánimo de lucro	Ley Anexo 11/2018	178	
Información sobre la Compañía			
Alcance	Marco de información	Referencia	
Enfoque de gestión			
Compromisos de la Compañía con el desarrollo sostenible	Impacto de las actividades de la compañía en el empleo y el desarrollo local	NEIS 2 SBM 3	60
	Impacto de las actividades de la compañía en la población local y el territorio	NEIS 2 SBM 3	60
	Relaciones con las comunidades locales	S3-2	153
Enfoque de gestión			
Alcance	Marco de información	Referencia	
	Grupos de Interés y tipos de diálogo con ellas	SBM-2	59
	Acciones de asociación o patrocinio	S3-4	155
Subcontratación y proveedores	Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en la política de contratación pública	S2-1	141
	Consideraciones , en las relaciones con proveedores y subcontratistas, de su responsabilidad social y medioambiental	S2-2, S2-3 S2-4 G1-2	144, 145, 145, 160
	Sistemas de control y auditoría y resultados de las auditorías	G1-2 S2-2, S2-3 S2-4	164, 144, 145, 145
		S4-1 S4-4	No material
Consumidores	Sistemas de quejas	S4-3	No material
	Quejas recibidas y resolución de las mismas	S4-5	No material
Información fiscal	Beneficios obtenidos en cada país		
	Impuestos sobre beneficios pagados Subvenciones públicas recibidas	Ley Anexo 11/2018	178

Salarios medios y su evolución desglosados por sexo, edad y clasificación profesional o valor equivalente

RELACIÓN ENTRE EL SALARIO BASE Y LA RETRIBUCIÓN DE LAS MUJERES FRENTE A LA DE LOS HOMBRES

Brecha salarial entre hombres y mujeres en 2024 (expresada en moneda local y salario anual) por país.

Datos a 31/12/2024 - Salario base + complementos salariales (*):

País	Género	No. employees	% de empleados	Median salary	Average salary	% gender pay gap (median salary)	% gender pay gap (average salary)
España	Mujeres	1.087	18 %	€41,342	€51,210	-11,24 %	-1,61 %
	Hombres	5.096	82 %	€37,166	€50,397		
Reino Unido	Mujeres	265	23 %	£45,331	£54,656	16,42 %	10,93 %
	Hombres	874	77 %	£54,234	£61,364		
Estados Unidos	Mujeres	596	13 %	80.417 \$	97.190 \$	-7,97 %	-10,36 %
	Hombres	4.008	87 %	74.480 \$	88.068 \$		
Polonia	Mujeres	1.788	27 %	120,000 zł	138,759 zł	-17,51 %	1,80 %
	Hombres	4.913	73 %	102,120 zł	141,297 zł		
Chile	Mujeres	440	10 %	18,369,208 CLP	21,475,854 CLP	1,98 %	1,45 %
	Hombres	4.028	90 %	18,739,806 CLP	21,792,419 CLP		
Canadá	Mujeres	73	12 %	79.180 \$	103.118 \$	4,83 %	-11,81 %
	Hombres	558	88 %	83.200 \$	92.227 \$		

La fórmula utilizada para calcular la diferencia salarial entre hombres y mujeres es (Salario de los hombres - Salario de las mujeres) / Salario de los hombres.

La diferencia salarial global entre hombres y mujeres, en términos de mediana, sigue siendo favorable a las mujeres, aunque esta diferencia se ha reducido, lo que indica una tendencia hacia una mayor igualdad salarial. En términos de media, se ha observado un ligero cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2023 con los de 2024. Estos datos reflejan un porcentaje de diferencia mínimo, lo que indica una tendencia a la reducción de la brecha salarial entre hombres y mujeres. La muestra incluida en el análisis representa el 93% de la plantilla total al final del periodo, y abarca a los empleados de los países con mayor relevancia para las actividades de la Compañía. El 7% restante de la plantilla corresponde a países donde la actividad no es tan importante o donde el número de empleados por país no es significativo.

(*) Se consideran complementos salariales aquellas retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial total. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (como turnos de noche, horas extraordinarias, etc.), sus condiciones personales o profesionales (por ejemplo, conocimientos de idiomas o productividad) o los resultados de la Compañía (como la variable anual). En el caso de la variable anual, se ha tenido en cuenta la variable Target.

Brecha salarial entre hombres y mujeres en 2024 (expresada en euros) por país.

Datos a 31/12/2024 - Salario base + complementos salariales (*):

País	Género	Nº empleados	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% de brecha salarial entre hombres y mujeres (salario mediano)	% de brecha salarial entre hombres y mujeres (salario medio)
España	Women	1.087	18,0 %	41,342 €	51,210 €	-11,24 %	-1,61 %
	Men	5.096	82,0 %	37,166 €	50,397 €		
Reino Unido	Women	265	23,0 %	53,549 €	64,565 €	16,42 %	10,93 %
	Men	874	77,0 %	64,066 €	72,488 €		
Estados Unidos	Women	596	13,0 %	74,336 €	89,841 €	-7,97 %	-10,36 %
	Men	4.008	87,0 %	68,848 €	81,408 €		
Polonia	Women	1.788	27,0 %	27,873 €	32,230 €	-17,51 %	1,80 %
	Men	4.913	73,0 %	23,720 €	32,820 €		
Chile	Women	440	10,0 %	17,989 €	21,031 €	1,98 %	1,45 %
	Men	4.028	90,0 %	18,352 €	21,341 €		
Canadá	Women	73	12,0 %	53,430 €	69,584 €	4,83 %	-11,81 %
	Men	558	88,0 %	56,143 €	62,234 €		
BRECHA SALARIAL GLOBAL 2024	Women	4.249	18,0 %	38,853 €	46,665 €	-1,83 %	2,10 %
	Men	19.477	82,0 %	38,154 €	47,666 €		
BRECHA SALARIAL GLOBAL 2023	Women	3.986	17,0 %	36,438 €	43,627 €	-12,73 %	-0,65 %
	Men	19.067	83,0 %	32,323 €	43,345 €		
BRECHA SALARIAL GLOBAL 2022	Women	3.780	21,0 %	36,424 €	42,199 €	-8,87 %	3,24 %
	Men	18.532	79,0 %	33,457 €	43,610 €		

La fórmula utilizada para calcular la diferencia salarial entre hombres y mujeres es (Salario de los hombres - Salario de las mujeres) / Salario de los hombres.

La diferencia salarial global entre hombres y mujeres, en términos de mediana, sigue siendo favorable a las mujeres, aunque esta diferencia se ha reducido, lo que indica una tendencia hacia una mayor igualdad salarial. En términos de media, se ha observado un ligero cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2023 con los de 2024. Estos datos reflejan un porcentaje de diferencia mínimo, lo que indica una tendencia a la reducción de la brecha salarial entre hombres y mujeres. La muestra incluida en el análisis representa el 93% de la plantilla total al final del periodo, y abarca a los empleados de los países con mayor relevancia para las actividades de la Compañía. El 7% restante de la plantilla corresponde a países donde la actividad no es tan importante o donde el número de empleados por país no es significativo.

(*) Se consideran complementos salariales aquellas retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial total. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (como turnos de noche, horas extraordinarias, etc.), sus condiciones personales o profesionales (por ejemplo, conocimientos de idiomas o productividad) o los resultados de la Compañía (como la variable anual). En el caso de la variable anual, se ha tenido en cuenta la variable Target.

Los datos de la mediana mundial se calculan como la media de las medianas de los distintos países.

Brecha salarial entre hombres y mujeres en 2024 (expresada en moneda local y salario anual) por país y por categoría profesional

Datos a 31/12/2024 - Salario base + complementos salariales (*):

País	Categoría profesional	Género	Nº employees	% employees	Average salary	% Average gender pay gap
España	Manager y superiores (**)	Mujeres	212	20 %	€96,386	15,52 %
		Hombres	869	80 %	€114,099	
	Senior Professionals/ Supervisors	Mujeres	247	31 %	€54,166	7,99 %
		Hombres	558	69 %	€58,867	
	Profesionales	Mujeres	263	26 %	€40,908	12,58 %
		Hombres	735	74 %	€46,798	
	Personal administrativo / soporte	Mujeres	174	34 %	€33,836	-2,67 %
		Hombres	331	66 %	€32,957	
	Blue Collar	Mujeres	191	7 %	€28,009	10,23 %
		Hombres	2.603	93 %	€31,201	
	TOTAL 2024	Mujeres	1.087	18 %	€51,210	-1,61 %
		Hombres	5.096	82 %	€50,397	
	TOTAL 2023	Mujeres	1.000	17 %	€50,179	-4,45 %
		Hombres	4.829	83 %	€48,041	
TOTAL 2022	Mujeres	911	17 %	€49,637	0,32 %	
	Hombres	4.502	83 %	€49,795		
Reino Unido	Manager y superiores (**)	Mujeres	48	26 %	£100,335	13,72 %
		Hombres	134	74 %	£116,287	
	Profesionales/Supervisores Senior	Mujeres	60	21 %	£65,793	4,32 %
		Hombres	224	79 %	£68,766	
	Profesionales	Mujeres	65	31 %	£38,994	21,29 %
		Hombres	145	69 %	£49,542	
	Personal administrativo / soporte	Mujeres	57	70 %	£35,644	-9,31 %
		Hombres	25	30 %	£32,609	
	Blue Collar	Mujeres	35	9 %	£32,519	23,81 %
		Hombres	346	91 %	£42,684	
	TOTAL 2024	Mujeres	265	23 %	£54,656	10,93 %
		Hombres	874	77 %	£61,364	
	TOTAL 2023	Mujeres	284	25 %	£49,660	13,27 %
		Hombres	856	75 %	£57,257	
TOTAL 2022	Mujeres	293	25 %	£45,627	15,58 %	
	Hombres	867	75 %	£54,047		
Estados Unidos	Manager y superiores (**)	Mujeres	99	21 %	182.100 \$	4,59 %
		Hombres	367	79 %	190.861 \$	
	Senior Professionals/ Supervisors	Mujeres	88	29 %	114.994 \$	12,95 %
		Hombres	211	71 %	132.105 \$	
	Profesionales	Mujeres	170	23 %	85.474 \$	18,59 %
		Hombres	554	77 %	104.993 \$	
	Personal administrativo / soporte	Mujeres	156	71 %	63.941 \$	25,29 %
		Hombres	63	29 %	85.579 \$	
	Blue Collar	Mujeres	83	3 %	58.973 \$	12,74 %
		Hombres	2.813	97 %	67.581 \$	
	TOTAL 2024	Mujeres	596	13 %	97.190 \$	-10,36 %
		Hombres	4.008	87 %	88.068 \$	
	TOTAL 2023	Mujeres	584	13 %	89.311 \$	-10,67 %
		Hombres	3.781	87 %	80.699 \$	
TOTAL 2022	Mujeres	599	14 %	82.726 \$	1,02 %	
	Hombres	3.579	86 %	83.577 \$		

Polonia	Manager y superiores (**)	Mujeres	368	21 %	216,590 PLN	14,27 %
		Hombres	1.378	79 %	252,657 PLN	
	Senior Professionals/ Supervisors	Mujeres	261	45 %	177,378 PLN	10,81 %
		Hombres	321	55 %	198,885 PLN	
	Profesionales	Mujeres	901	51 %	113,140 PLN	2,07 %
		Hombres	855	49 %	115,531 PLN	
	Personal administrativo / soporte	Mujeres	209	64 %	81,478 PLN	4,90 %
		Hombres	119	36 %	85,676 PLN	
	Blue Collar	Mujeres	49	2 %	66,135 PLN	12,50 %
		Hombres	2.240	98 %	75,586 PLN	
	TOTAL 2024	Mujeres	1.788	27 %	138,759 PLN	1,80 %
		Hombres	4.913	73 %	141,297 PLN	
TOTAL 2023	Mujeres	1.643	26 %	126,162 PLN	1,66 %	
	Hombres	4.706	74 %	128,287 PLN		
TOTAL 2022	Mujeres	1.534	25 %	118,472 PLN	1,94 %	
	Hombres	4.568	75 %	120,812 PLN		
Chile	Manager y superiores (**)	Mujeres	12	19 %	68,669,620 CLP	24,55 %
		Hombres	50	81 %	91,016,487 CLP	
	Senior Professionals/ Supervisors	Mujeres	28	17 %	38,316,294 CLP	11,33 %
		Hombres	141	83 %	43,210,963 CLP	
	Profesionales	Mujeres	67	35 %	24,105,827 CLP	19,74 %
		Hombres	126	65 %	30,035,184 CLP	
	Personal administrativo / soporte	Mujeres	80	48 %	17,431,539 CLP	0,78 %
		Hombres	87	52 %	17,568,816 CLP	
	Blue Collar	Mujeres	253	7 %	18,329,613 CLP	7,10 %
		Hombres	3.624	93 %	19,730,095 CLP	
	TOTAL 2024	Mujeres	440	10 %	21,475,854 CLP	1,45 %
		Hombres	4.028	90 %	21,792,419 CLP	
TOTAL 2023	Mujeres	405	8 %	19,635,969 CLP	-2,96 %	
	Hombres	4.412	92 %	19,071,390 CLP		
TOTAL 2022	Mujeres	376	8 %	21,963,069 CLP	-12,45 %	
	Hombres	4.468	92 %	19,530,994 CLP		
Canadá	Manager y superiores (**)	Mujeres	4	13 %	191.130 \$	-1,59 %
		Hombres	28	88 %	188.142 \$	
	Senior Professionals/ Supervisors	Mujeres	6	46 %	151.430 \$	13,36 %
		Hombres	7	54 %	174.781 \$	
	Profesionales	Mujeres	16	37 %	125.810 \$	14,31 %
		Hombres	27	63 %	146.813 \$	
	Personal administrativo / soporte	Mujeres	13	76 %	83.522 \$	36,51 %
		Hombres	4	24 %	131.560 \$	
	Blue Collar	Mujeres	34	6 %	71.714 \$	12,79 %
		Hombres	492	94 %	82.236 \$	
	TOTAL 2024	Mujeres	73	12 %	103.118 \$	-11,81 %
		Hombres	558	88 %	92.227 \$	
TOTAL 2023	Mujeres	70	13 %	101.644 \$	-10,50 %	
	Hombres	483	87 %	91.987 \$		
TOTAL 2022	Mujeres	67	11 %	77.202 \$	3,97 %	
	Hombres	548	89 %	80.398 \$		

La fórmula utilizada para calcular la diferencia salarial entre hombres y mujeres es $(\text{Salario de los hombres} - \text{Salario de las mujeres}) / \text{Salario de los hombres}$.

La diferencia salarial global entre hombres y mujeres, en términos de mediana, sigue siendo favorable a las mujeres, aunque esta diferencia se ha reducido, lo que indica una tendencia hacia una mayor igualdad salarial. En términos de media, se ha observado un ligero cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2023 con los de 2024. Estos datos reflejan un porcentaje de diferencia mínimo, lo que indica una tendencia a la reducción de la brecha salarial entre hombres y mujeres. La muestra incluida en el análisis representa el 93% de la plantilla total al final del periodo, y abarca a los empleados de los países con mayor relevancia para las actividades de la Compañía. El 7% restante de la plantilla corresponde a países donde la actividad no es tan importante o donde el número de empleados por país no es significativo.

(*) Se consideran complementos salariales aquellas retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial total. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (como turnos de noche, horas extraordinarias, etc.), sus condiciones personales o profesionales (por ejemplo, conocimientos de idiomas o productividad) o los resultados de la Compañía (como la variable anual). En el caso de la variable anual, se ha tenido en cuenta la variable Target.

(**) Esta categoría incluye: BU Executive Committee y Corporate Director, Affiliate Executive Committee & Head of Department, Business Positions Leads, y Managers.

Brecha salarial entre hombres y mujeres en 2024 (expresadas en euros y en salario anual) por país y por categoría profesional

Datos a 31/12/2024 - Salario base + complementos salariales (*):

Categoría profesional	Género	N.º empleados	% de empleados	2024 Salario medio	% Brecha salarial media entre hombres y mujeres en 2024	Salario medio en euros 2023	% Brecha salarial media entre hombres y mujeres en 2023	Salario medio en euros 2022	% Brecha salarial media entre hombres y mujeres en 2022
PLANTILLA TOTAL POR CATEGORÍA PROFESIONAL	Manager y superiores (**)	Mujeres	743	21 %	€84,285	12,17 %	€78,945	€91,965	15,11 %
		Hombres	2.826	79 %	€95,962		€90,946	€108,340	
	Senior Professionals/ Supervisors	Mujeres	690	32 %	€57,701	14,30 %	€53,771	€62,676	12,18 %
		Hombres	1.462	68 %	€67,327		€64,330	€71,366	
	Profesionales	Mujeres	1.482	38 %	€36,304	29,63 %	€34,425	€44,753	17,87 %
		Hombres	2.442	62 %	€51,587		€50,047	€54,488	
	Personal administrativo / soporte	Mujeres	689	52 %	€34,197	-2,06 %	€31,369	€36,020	-0,92 %
		Hombres	629	48 %	€33,507		€31,361	€35,691	
	Blue Collars	Mujeres	645	5 %	€28,153	17,00 %	€26,582	€29,314	13,21 %
		Hombres	12.118	95 %	€33,920		€28,876	€33,776	
	TOTAL	Mujeres	4.249	18 %	€46,665	2,10 %	€43,627	€42,199	3,24 %
		Hombres	19.477	82 %	€47,666		€43,345	€43,610	

La fórmula utilizada para calcular la diferencia salarial entre hombres y mujeres es (Salario de los hombres - Salario de las mujeres) / Salario de los hombres.

La diferencia salarial global entre hombres y mujeres, en términos de mediana, sigue siendo favorable a las mujeres, aunque esta diferencia se ha reducido, lo que indica una tendencia hacia una mayor igualdad salarial. En términos de media, se ha observado un ligero cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2023 con los de 2024. Estos datos reflejan un porcentaje de diferencia mínimo, lo que indica una tendencia a la reducción de la brecha salarial entre hombres y mujeres. La muestra incluida en el análisis representa el 93% de la plantilla total al final del periodo, y abarca a los empleados de los países con mayor relevancia para las actividades de la Compañía. El 7% restante de la plantilla corresponde a países donde la actividad no es tan importante o donde el número de empleados por país no es significativo.

(* Se consideran complementos salariales aquellas retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial total. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (como turnos de noche, horas extraordinarias, etc.), sus condiciones personales o profesionales (por ejemplo, conocimientos de idiomas o productividad) o los resultados de la Compañía (como la variable anual). En el caso de la variable anual, se ha tenido en cuenta la variable Target.

(**) Esta categoría incluye: BU Executive Committee y Corporate Director, Affiliate Executive Committee & Head of Department, Business Positions Leads, y Managers.

Brecha salarial entre hombres y mujeres en 2024 (expresada en moneda local y salario anual) por país. Grupo de edad

Datos a 31/12/2024 - Salario base + complementos salariales (*):

País	Grupo de edad	Género	Nº employees	% employees	Average salary	% Average gender pay gap
España	0-30	Mujeres	215	26 %	33.238 €	-3,94 %
		Hombres	598	74 %	31.978 €	
	30-49	Mujeres	590	20 %	53.416 €	-10,19 %
		Hombres	2.358	80 %	48.476 €	
	>50	Mujeres	282	12 %	60.106 €	-4,12 %
		Hombres	2.140	88 %	57.726 €	
	TOTAL 2024	Mujeres	1.087	18 %	51.210 €	-1,61 %
		Hombres	5.096	82 %	50.397 €	
	TOTAL 2023	Mujeres	1.000	17 %	50.179 €	-4,45 %
		Hombres	4.829	83 %	48.041 €	
	TOTAL 2022	Mujeres	911	17 %	49.637 €	0,32 %
		Hombres	4.502	83 %	49.795 €	

Reino Unido	0-30	Mujeres	64	28 %	40.783 £	3,44 %
		Hombres	165	72 %	42.236 £	
	30-49	Mujeres	143	27 %	62.454 £	6,14 %
		Hombres	392	73 %	66.543 £	
	>50	Mujeres	58	15 %	50.598 £	22,83 %
		Hombres	317	85 %	65.566 £	
	TOTAL 2024	Mujeres	265	23 %	54.656 £	10,93 %
		Hombres	874	77 %	61.364 £	
	TOTAL 2023	Mujeres	284	25 %	49.660 \$	13,27 %
		Hombres	856	75 %	57.257 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	293	25 %	45.627 \$	15,58 %
		Hombres	867	75 %	54.047 \$	
Estados Unidos	0-30	Mujeres	146	11 %	77.517 \$	-15,20 %
		Hombres	1.138	89 %	67.289 \$	
	30-49	Mujeres	299	15 %	102.558 \$	-8,53 %
		Hombres	1.747	85 %	94.501 \$	
	>50	Mujeres	151	12 %	106.489 \$	-7,26 %
		Hombres	1.123	88 %	99.282 \$	
	TOTAL 2024	Mujeres	596	13 %	97.190 \$	-10,36 %
		Hombres	4.008	87 %	88.068 \$	
	TOTAL 2023	Mujeres	584	13 %	89.311 \$	-10,67 %
		Hombres	3.781	87 %	80.699 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	599	14 %	82.726 \$	1,02 %
		Hombres	3.579	86 %	83.577 \$	
Polonia	0-30	Mujeres	455	39 %	99.419 zł	-4,20 %
		Hombres	710	61 %	95.411 zł	
	30-49	Mujeres	1.066	30 %	147.952 zł	8,03 %
		Hombres	2.526	70 %	160.876 zł	
	>50	Mujeres	267	14 %	212.460 zł	-68,58 %
		Hombres	1.677	86 %	126.025 €	
	TOTAL 2024	Mujeres	1.788	27 %	138.759 €	1,80 %
		Hombres	4.913	73 %	141.297 €	
	TOTAL 2023	Mujeres	1.643	26 %	126.162 €	1,66 %
		Hombres	4.706	74 %	128.287 €	
	TOTAL 2022	Mujeres	1.534	25 %	118.472 €	1,94 %
		Hombres	4.568	75 %	120.812 €	

Chile	0-30	Mujeres	104	12 %	17.438.360 €	-0,98 %
		Hombres	792	88 %	17.269.332 €	
	30-49	Mujeres	238	10 %	23.694.915 \$	-5,08 %
		Hombres	2.089	90 %	22.548.560 \$	
	>50	Mujeres	98	8 %	20.032.174 \$	18,97 %
		Hombres	1.147	92 %	24.721.951 \$	
	TOTAL 2024	Mujeres	440	10 %	21.475.854 \$	1,45 %
		Hombres	4.028	90 %	21.792.419 \$	
	TOTAL 2023	Mujeres	405	8 %	19.635.969 \$	-2,96 %
		Hombres	4.412	92 %	19.071.390 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	376	8 %	21.963.069 \$	-12,45 %
		Hombres	4.468	92 %	19.530.994 \$	
Canadá	0-30	Mujeres	17	13 %	80.546 \$	0,15 %
		Hombres	101	87 %	80.666 \$	
	30-49	Mujeres	37	13 %	126.453 \$	-21,19 %
		Hombres	238	87 %	104.340 \$	
	>50	Mujeres	19	9 %	74.767 \$	10,87 %
		Hombres	219	91 %	83.886 \$	
	TOTAL 2024	Mujeres	73	12 %	103.118 \$	-11,81 %
		Hombres	558	88 %	92.227 \$	
	TOTAL 2023	Mujeres	70	13 %	101.644 \$	-10,50 %
		Hombres	483	87 %	91.987 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	67	11 %	77.202 \$	3,97 %
		Hombres	548	89 %	80.398 \$	

La fórmula utilizada para calcular la diferencia salarial entre hombres y mujeres es $(\text{Salario de los hombres} - \text{Salario de las mujeres}) / \text{Salario de los hombres}$.

La diferencia salarial global entre hombres y mujeres, en términos de mediana, sigue siendo favorable a las mujeres, aunque esta diferencia se ha reducido, lo que indica una tendencia hacia una mayor igualdad salarial. En términos de media, se ha observado un ligero cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2023 con los de 2024. Estos datos reflejan un porcentaje de diferencia mínimo, lo que indica una tendencia a la reducción de la brecha salarial entre hombres y mujeres. La muestra incluida en el análisis representa el 93% de la plantilla total al final del periodo, y abarca a los empleados de los países con mayor relevancia para las actividades de la Compañía. El 7% restante de la plantilla corresponde a países donde la actividad no es tan importante o donde el número de empleados por país no es significativo.

(*) Se consideran complementos salariales aquellas retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial total. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (como turnos de noche, horas extraordinarias, etc.), sus condiciones personales o profesionales (por ejemplo, conocimientos de idiomas o productividad) o los resultados de la Compañía (como la variable anual). En el caso de la variable anual, se ha tenido en cuenta la variable Target.

(***) Los tramos de edad se han ajustado ligeramente según la normativa del CSRD en comparación con los datos comunicados en años anteriores. Por lo tanto, la comparación con otros años no es exactamente con los mismos tramos de edad, aunque la diferencia es mínima (el segundo tramo pasa de 30-45 a 30-49 años, y el último tramo pasa de >46 a >50 años).

Brecha salarial entre hombres y mujeres en 2024 (expresada en euros y salario anual). Grupo de edad

Datos a 31/12/2024 - Salario base + complementos salariales (*):

	Grupo de edad	Género	N.º empleados	% de empleados	Salario medio 2024	% Brecha salarial media 2024	Salario medio 2023	% Brecha salarial media 2023	% Salario medio 2022	Brecha salarial 2022
PLANTILLA TOTAL POR GRUPO DE EDAD	0-30	Mujeres	1.001	22 %	33,865 €	10,62 %	31,692 €	3,40 %	31,678 €	1,26 %
		Hombres	3.504	78 %	37,890 €		32,806 €		32,083 €	
	30-49	Mujeres	2.373	20 %	48,768 €	-0,21 %	42,826 €	-4,20 %	40,691 €	4,88 %
		Hombres	9.350	80 %	48,664 €		41,098 €		42,777 €	
	>50	Mujeres	875	12 %	58,672 €	-14,15 %	55,955 €	-11,92 %	54,362 €	-10,01 %
		Hombres	6.623	88 %	51,398 €		49,995 €		49,417 €	
	TOTAL 2024	Mujeres	4.249	18 %	46,665 €	2,10 %	43,627 €	-0,65 %	€42,199	3,24 %
		Hombres	19.477	82 %	47,666 €		43,345 €		€43,610	

La fórmula utilizada para calcular la diferencia salarial entre hombres y mujeres es (Salario de los hombres - Salario de las mujeres) / Salario de los hombres.

La diferencia salarial global entre hombres y mujeres, en términos de mediana, sigue siendo favorable a las mujeres, aunque esta diferencia se ha reducido, lo que indica una tendencia hacia una mayor igualdad salarial. En términos de media, se ha observado un ligero cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2023 con los de 2024. Estos datos reflejan un porcentaje de diferencia mínimo, lo que indica una tendencia a la reducción de la brecha salarial entre hombres y mujeres. La muestra incluida en el análisis representa el 93% de la plantilla total al final del periodo, y abarca a los empleados de los países con mayor relevancia para las actividades de la Compañía. El 7% restante de la plantilla corresponde a países donde la actividad no es tan importante o donde el número de empleados por país no es significativo.

(*) Se consideran complementos salariales aquellas retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial total. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (como turnos de noche, horas extraordinarias, etc.), sus condiciones personales o profesionales (por ejemplo, conocimientos de idiomas o productividad) o los resultados de la Compañía (como la variable anual). En el caso de la variable anual, se ha tenido en cuenta la variable Target.

(***) Los tramos de edad se han ajustado ligeramente según la normativa del CSRD en comparación con los datos comunicados en años anteriores. Por lo tanto, la comparación con otros años no es exactamente con los mismos tramos de edad, aunque la diferencia es mínima (el segundo tramo pasa de 30-45 a 30-49 años, y el último tramo pasa de >46 a >50 años).

Número de empleados a final de año por tipo de jornada y género

		2023		2024	
Tiempo completo	Hombres	20.415	24.566	20.842	25.264
	Mujeres	4.151		4.422	
Tiempo parcial	Hombres	144	233	148	237
	Mujeres	89		89	
TOTAL			24.799		25.501

Número de empleados al final del año por tipo de contrato laboral y género

		2023		2024	
Contrato temporal	Hombres	3.268	3.860	3.328	3.969
	Mujeres	592		641	
Contrato indefinido	Hombres	17.291	20.939	17.662	21.532
	Mujeres	3.648		3.870	
TOTAL			24.799		25.501

Los cuadros siguientes muestran la evolución de la remuneración de los Directores Ejecutivos en los últimos cinco años.

Remuneración total devengada (en miles de euros)

Presidente	2024	2023	2022	2021	2020
Retribución fija	1.500	1.500	1.500	1.500	1.405 ¹
Retribución variable	2.786	2.809	2.609	2.275	1.620
Planes vinculados a acciones	1.946	795	883	490	1.602
Otros ²	14	13	10	9	8
Total	6.246	5.117	5.002	4.274	4.635

¹A raíz de la COVID-19, el Consejo de Administración acordó una reducción de la retribución fija del Presidente del 20% del 7 de abril al 31 de julio de 2020.

²Primas de seguro de vida y otras retribuciones en especie.

Consejero Delegado	2024	2023	2022	2021	2020
Retribución fija	1.450	1.313 ³	1.150	1.100	937 ¹
Retribución variable	2.097	1.926	1.538	1.283	810
Planes vinculados a acciones	1.946	795	183	0	0
Otras	43 ²	18 ²	13 ²	12 ²	12 ²
Total	5.536	4.052	2.884	2.395	1.759

¹A raíz de la COVID-19, el Consejo de Administración acordó una reducción de la retribución fija del Presidente del 20% del 7 de abril al 31 de julio de 2020.

²Primas de seguro de vida y otras retribuciones en especie.

³1.150.000 de euros hasta el 15 de junio y 1.450.000 de euros a partir del 16 de junio.

Además de los Consejeros Ejecutivos, los miembros de la Alta Dirección de la Compañía tienen un paquete retributivo compuesto por su retribución fija y variable (anual y a largo plazo), así como por otros conceptos retributivos. Para el año 2024, han devengado conjuntamente las siguientes retribuciones:

Remuneración de la alta dirección (en miles de euros)	2024	2023
Retribución fija	5.793	5.094
Retribución variable	6.205	5.534
Plan de acciones vinculado a objetivos	5.638	1.934
Otros ₁	1.493	585
Otros ₂	226	486
TOTAL	19.355	13.633

¹Primas de seguro de vida/Pertenencia del Consejo en otras filiales/Pagos de los expatriados.

²Fin de la relación de los miembros del Comité no directivo (importe sujeto al IRPF o impuesto análogo).

*La retribución media de la Alta Dirección no se desglosa por género para mantener su confidencialidad, dado que no hay suficientes titulares en cada puesto de igual valor.

Relación entre la remuneración de la alta dirección y la del empleado medio

En 2024, la retribución total devengada del Presidente asciende a 6.491.000 euros (6.246.000 euros como Director Ejecutivo más 245.000 euros en concepto de dietas del Consejo), la retribución media total devengada asciende a 49 miles de euros, y la relación entre estos importes es de 132.

Ferrovial cuenta con 25.501 empleados y está presente en 6 mercados principales (España, Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Polonia y Latinoamérica) en los que existen condiciones retributivas específicas. Determinamos la remuneración total devengada teniendo en cuenta todos los elementos de la remuneración (retribución fija, dietas del consejo, remuneración variable anual, planes vinculados a acciones y remuneración en especie).

AUMENTO PORCENTUAL DE LA RATIO DE RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL*

	2022	2023	2024
TOTAL Ferrovial	-0,49 %	-0,32 %	2,31 %
Estados Unidos	-0,94 %	236,44 %	6,48 %
España	-0,13 %	0,25 %	6,11 %
Polonia	0,65 %	0,80 %	1,40 %
Reino Unido	2,89 %	0,08 %	3,23 %
Chile	0,75 %	0,98 %	-2,74 %

*90,82% de la plantilla media cubierta

MEDIA TOTAL DE HORAS DE FORMACIÓN Y MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN AL AÑO POR EMPLEADO

	2023		2024		2024										Horas por empleado y categoría, 2024	Horas por línea de negocio 2024	
					Executive Committee	BU Executive Committee y Corporate Director	Affiliate Executive Committee & Head of Department	Business Positions Leads	Manager	Senior Professional/ Supervisor	Professional	Admin / Support	Blue Collar	Subtotal			
Corporación/Otros	11.152	116.426	Hombres	0	393	944	63	1.746	3.729	1.270	2	84.876	93.022	22,3	23,9		
			Mujeres	12	80	1.207	4	1.048	4.636	3.446	1.526	11.443	23.403	33,4			
Construcción	224.726	237.968	Hombres	0	248	5.529	8.078	60.886	23.893	37.860	6.215	12.972	155.681	10,6	13,1		
			Mujeres	0	5	1.784	408	21.993	15.194	32.857	9.859	188	82.287	24,4			
Autopistas	8.721	6.546	Hombres	0	107	101	166	759	1.220	612	94	829	3.888	8,1	9,6		
			Mujeres	0	7	143	0	244	990	500	330	444	2.658	13,3			
Energía	136.042	5.235	Hombres	0	38	284	102	500	1.110	1.036	95	162	3.326	2,4	3,3		
			Mujeres	72	0	64	110	193	379	672	303	116	1.909	9,8			
Aeropuertos	10.110	12.087	Hombres	0	14	348	0	114	1.192	4.680	797	2.268	9.413	49,3	52,1		
			Mujeres	0	218	104	0	226	0	1.073	1.036	17	2.674	65,2			
Subtotal por género y categoría 2024			Hombres	0	800	7.206	8.408	64.004	31.144	45.458	7.202	101.107	265.331	12,6	14,8		
			Mujeres	84	310	3.302	522	23.705	21.199	38.548	13.054	12.208	112.931	25,0			
Subtotal por categoría 2024				84	1.110	10.508	8.930	87.709	52.343	84.006	20.256	113.315	378.261				
Subtotal por género y categoría 2023			Hombres	13	1.464	6.215	8.351	49.124	29.909	40.571	7.288	162.638	305.573	14,7	15,5		
			Mujeres	0	335	2.514	687	17.328	18.076	29.881	9.762	6.595	85.178	19,8			
Subtotal por categoría 2023				13	1.798	8.730	9.038	66.452	47.985	70.452	17.049	169.233	390.751				
TOTAL		390.751	378.262														

Número medio de empleados por género, tipo de contrato y categoría profesional

Categoría 2024	Indefinido		Temporal		Total		Total 2024
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Executive Committee	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
BU Executive Committee y Corporate Director	66,80	17,00	6,90	1,00	73,70	18,00	91,70
Affiliate Executive Committee & Head of Department	293,60	88,30	8,90	1,20	302,50	89,50	392,00
Business Positions Leads	260,20	18,80	3,60	0,00	263,80	18,80	282,60
Manager	2.157,40	599,60	149,80	22,20	2.307,20	621,80	2.929,00
Senior Professional / Supervisor	1.520,30	675,00	46,20	19,90	1.566,50	694,90	2.261,40
Professional	2.334,20	1.295,00	439,90	284,30	2.774,10	1.579,30	4.353,40
Administratives/Support	542,20	606,90	139,70	172,30	681,90	779,11	1.461,01
Blue Collar	10.731,20	580,60	2.632,40	141,60	13.363,60	722,20	14.085,80
TOTAL	17.905,90	3.881,20	3.427,40	642,50	21.333,30	4.552,49	25.856,91

Acciones de asociación

Caracterizada por su neutralidad política, la Compañía desarrolla sus actividades tanto para las administraciones públicas como para clientes privados en los países en los que opera.

Ferrovial cuenta con una Política de Lobbying y Contribuciones Políticas cuyo objetivo es establecer las normas para un compromiso político constructivo por parte de los empleados, directivos y consejeros de Ferrovial y proporcionar un marco que garantice que Ferrovial, sus consejeros y empleados, así como los grupos de presión externos, cumplen todas las leyes, normas y reglamentos aplicables en materia de lobbying y contribuciones políticas.

La actividad de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con los gobiernos de los países en los que opera. Por ello, Ferrovial se compromete a mantener una comunicación abierta y honesta con sus socios gubernamentales. Los empleados que interactúan con los gobiernos en nombre de Ferrovial deben asegurarse de que todas las comunicaciones, tanto directas como a través de intermediarios, sean precisas y cumplan con las leyes y reglamentos aplicables, incluidos los relativos a grupos de presión y lucha contra la corrupción. Los grupos de presión seguirán el proceso descrito en la Política de Diligencia Debida de Ferrovial para la Integridad de Terceros y, en su caso, se cumplirán los requisitos pertinentes de registro de grupos de presión. Ferrovial forma parte de organizaciones de representación empresarial o fundaciones para el comercio entre países vinculados al desarrollo de su actividad o al área geográfica en la que opera. A través de su presencia y colaboración con estas organizaciones, la Compañía aspira a contribuir al progreso y desarrollo de todos aquellos ámbitos de actuación en los que está presente. Entre estas contribuciones destaca la realizada a la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN) o al Foro Económico Mundial.

Ferrovial cuenta con una política de lobbying y contribuciones políticas. No utiliza fondos corporativos para realizar contribuciones a partidos políticos, comités políticos o candidatos, incluso cuando la ley lo permite - excepto en Estados Unidos, donde Ferrovial puede realizar dichas contribuciones a nivel estatal y local, siempre dentro de los límites designados por la ley aplicable, y donde todas las decisiones relativas a dichas contribuciones serán tomadas por ciudadanos estadounidenses o residentes permanentes (se permiten las Contribuciones Políticas Utilizando Fondos Corporativos - Estatales/Regionales/Locales, dependiendo de la jurisdicción, y se permiten las Contribuciones Políticas Utilizando Fondos de Empleados (Comité de Acción Política o (PAC, por sus siglas en inglés).

	2022	2023	2024
Contribuciones a partidos políticos o candidatos (€)	0	0	0
Actividades de lobbying o asociaciones sectoriales (€)	1.628.315	1.515.894	1.500.322
Asociaciones profesionales (€)	119.700	151.134	185.194
Contribución total (€)	1.748.015	1.667.028	1.685.516

La Compañía no hace contribuciones en especie a partidos políticos ni candidatos electorales.

VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO

VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO (M€)	2022	2023	2024
b) Consumos y gastos			
Consumo	1.197	1.047	1.115
Otros gastos de explotación	4.182	4.878	4.931
c) Salarios y prestaciones a los empleados			
Gastos de personal	1.446	1.599	1.760
d) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas	132	136	130
Operaciones con acciones propias	446	114	701
Gastos financieros	476	524	558
e) Impuestos			
Impuesto de sociedades	30	115	145
TOTAL	7.909	8.413	9.340
VALOR ECONÓMICO RETENIDO (M€)	-35	650	3.088

VALOR ECONÓMICO GENERADO (M€)	2022	2023	2024
a) Ingresos:			
Ingresos por ventas	7.551	8.514	9.147
Otros ingresos de explotación	2	1	1
Ingresos financieros	159	294	833
Ingresos procedentes de sociedades puestas en equivalencia	165	215	238
TOTAL	7.877	9.024	10.219

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO 2024 y 2023

Las siguientes tablas resumen los importes pagados por Ferrovial en 2024 y 2023 en millones de euros, respectivamente. Estas cifras se agregan en función del porcentaje de propiedad de los activos. Los principales activos consolidados por puesta en equivalencia son el 43,23% de 407 ETR (Canadá); el 25% de Heathrow (5% a finales de año) y el 50% de los aeropuertos AGS (Reino Unido).

Contribución fiscal por mercado - 2024					
Mercado	Impuestos pagados ¹		Impuestos recaudados ²	TOTAL (M€) 2024	TOTAL (M€) 2023
	Impuesto sobre Sociedades	Resto			
Países Bajos	-3€	0€	12€	9€	28€
España	-8€	115€	137€	244€	305€
Reino Unido	28€	94€	104€	227€	198€
Polonia	22€	26€	88€	136€	142€
Estados Unidos	6€	30€	82€	118€	99€
Canadá	70€	143€	5€	218€	120€
Chile	0€	1€	67€	68€	94€
Australia	11€	2€	12€	24€	12€
India	4€	15€	0€	19€	8€
Resto de Europa, América y Otros ³	6€	9€	31€	46€	22€
TOTAL 2024	136€	435€	538€	1.109€	1.027€
TOTAL	169€	340€	518€	1.027€	

Contribución fiscal por mercado - 2023					
Mercado	Impuestos pagados ¹		Impuestos recaudados ²	TOTAL (M€) 2023	TOTAL (M€) 2022
	Impuesto sobre Sociedades	Resto			
Países Bajos	4€	1€	23€	28€	1€
España	29€	123€	153€	305€	282€
Reino Unido	3€	81€	113€	198€	829€
Polonia	27€	22€	93€	142€	210€
Estados Unidos	3€	96€	0€	99€	-
Canadá	78€	9€	33€	120€	-
Chile	19€	1€	74€	94€	-
Australia	0€	2€	10€	12€	-
India	7€	0€	1€	8€	-
Resto de Europa, América y Otros ^{4,5}	-1€	5€	17€	22€	247€
	169€	340€	518€	1.027€	1.569€
2022	118€	423€	1.028€	1.569€	

¹Impuestos pagados por Ferrovial derivados de su actividad y operaciones, que representan un coste directo (por ejemplo, impuesto sobre sociedades, IVA no deducible, impuestos locales, etc.).

²Impuestos recaudados por Ferrovial e ingresados en la hacienda pública por cuenta de terceros (por ejemplo, impuesto sobre el trabajo (empleados), IVA neto, con participadas, etc.).

³Incluye Alemania, Arabia Saudí, Brasil, Colombia, Eslovaquia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Nueva Zelanda, Omán, Perú, Portugal, Puerto Rico y Turquía.

⁴Para 2023, esta categoría incluye Arabia Saudí, Brasil, Colombia, Eslovaquia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Nueva Zelanda, Omán, Perú, Portugal, Puerto Rico y Turquía.

⁵En 2022 Estados Unidos, Canadá, Chile, Australia e India no se divulgaron por separado. Por lo tanto, para 2022 esta categoría genérica incluye Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colombia y Puerto Rico (antes "América"), así como Australia, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Portugal, Qatar, Eslovaquia, Turquía, Arabia Saudí y Omán (antes "Resto de Europa y otros").

FISCALIDAD: INFORME PAÍS POR PAÍS

La siguiente tabla refleja los datos comunicados a las autoridades fiscales neerlandesas a través del Informe País por País para el ejercicio financiero 2023 (en M€).

Se publican los datos correspondientes a 2023, y no los de 2024, de conformidad con la obligación de comunicar el Informe País por País a las autoridades fiscales neerlandesas en diciembre de cada año con respecto a los datos del año anterior.

Jurisdicción (1)	Número de empleados (2)	Ingresos de terceros	Entidad relacionada con los ingresos	2023 (M€)						
				Ingresos totales (3)	Beneficio antes de impuestos (3)	Impuesto sobre ingresos (pagado) (3)	Impuesto sobre ingresos (devengado) (3)	Capital (3)	Resultados no distribuidos (3)	Inmovilizado material (3)
Alemania	861	56,54	2,35	58,89	-0,51	1,62	0,75	11,86	-2,92	2,31
Arabia Saudí	4	0,22	0,01	0,23	-0,02	0,00	0,00	23,92	-20,72	0,00
Argentina	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Australia	186	303,56	0,12	303,68	16,76	1,08	9,12	117,84	-101,19	22,36
Bolivia	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
Brasil	1	1,12	0,00	1,12	1,04	0,42	0,31	8,29	-6,68	0,00
Canadá	576	559,29	13,37	572,66	402,08	22,04	26,22	122,54	1.627,61	53,26
Chile	4.839	415,56	60,69	476,25	8,39	21,13	1,66	210,18	107,00	201,19
Colombia	234	33,67	15,12	48,79	-32,06	0,00	2,20	1,58	9,79	3,36
Eslovaquia	39	22,82	1,90	24,72	1,88	0,02	0,58	78,37	-67,18	0,84
España	5.549	1.560,39	699,81	2.260,20	49,07	24,94	-46,75	583,67	1.206,18	673,17
Estados Unidos	4.527	2.473,60	307,79	2.781,39	-380,80	2,86	3,15	10.544,27	3.239,27	5.370,24
Francia	32	28,84	1,26	30,09	1,71	-3,17	0,52	13,01	-0,02	5,59
Grecia	0	0,00	0,00	0,00	-0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Países Bajos	23	74,42	146,47	220,89	-89,07	3,92	0,12	1.506,04	14.036,31	0,00
India	3	2,29	0,00	2,29	-1,16	0,00	0,00	0,02	-0,62	0,00
Irlanda	2	2,45	0,61	3,06	2,45	0,63	0,71	141,53	-90,86	0,00
Italia	2	0,12	0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Luxemburgo	0	3,39	0,03	3,41	1,65	0,00	0,00	4,00	14,06	0,00
Marruecos	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
México	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,37	0,00
Nueva Zelanda	0	0,13	0,00	0,13	0,11	0,00	0,00	2,85	-1,38	0,87
Omán	2	0,67	0,00	0,67	1,02	0,64	0,00	0,00	0,00	0,00
Perú	11	38,14	0,00	38,14	1,08	1,48	0,97	0,05	-0,01	0,70
Polonia	6.410	2.165,09	116,66	2.281,75	206,82	49,19	67,10	202,01	192,50	311,06
Portugal	166	151,50	2,13	153,62	12,65	2,09	1,28	0,05	1,37	4,43
Puerto Rico	141	43,38	2,01	45,40	0,96	0,30	0,55	19,43	6,86	2,38
Reino Unido	1.172	795,47	109,40	904,87	34,67	-1,80	0,88	284,85	138,08	118,17
República Checa	11	0,03	0,00	0,03	-1,88	0,00	0,00	0,07	-1,96	0,00
República Dominicana	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Túnez	1	0,00	-0,03	-0,03	-0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Turquía	184	67,88	0,00	67,88	19,39	0,00	0,00	92,01	-48,50	541,94
Uruguay	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00
Total	24.976	8.800,58	1.479,68	10.280,26	256,03	127,41	69,39	13.968,51	20.236,62	7.311,89

(1) En los Estados Financieros Consolidados del ejercicio financiero 2023, Anexos I y II, se indican las entidades que componen el grupo empresarial, su residencia, así como las actividades que desarrollan. (2) En cuanto al número de empleados, se ha realizado un cálculo aproximado del número total de empleados en equivalencia a tiempo completo. (3) Para los ingresos, resultados e impuestos en moneda extranjera se utiliza el tipo de cambio medio del ejercicio y para los activos tangibles el tipo de cambio de cierre del ejercicio.

IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES: TIPO LEGAL VS. TIPO EFECTIVO POR JURISDICCIÓN.

La siguiente tabla muestra la explicación cualitativa de las diferencias entre los tipos impositivos legales y efectivos para las jurisdicciones en las que Ferrovial devengó el impuesto sobre sociedades en 2023. Únicamente refleja el impuesto sobre sociedades devengado correspondiente a las sociedades que se consolidan por integración global con Ferrovial SE

Jurisdicción	2023			
	Tipo legal	Tasa efectiva	Diferencia	Explicación
Alemania	30 %	-146 %	176 %	Hay empresas con beneficios que tributan por el importe devengado, y otras que están en pérdidas y no devengan gasto fiscal corriente. Estos beneficios y pérdidas no se compensan entre sí, ya que no están consolidados a efectos fiscales.
Arabia Saudí	20 %	0 %	20 %	El tipo efectivo es inferior al tipo legal debido a la generación de pérdidas.

Argentina	35 %	0 %	35 %	País en el que no se ha desarrollado ninguna actividad.
Australia	30 %	54 %	-24 %	El tipo efectivo es superior al legal debido a ajustes temporales positivos que aumentan el impuesto devengado.
Brasil	34 %	30 %	4 %	Los tipos efectivos y legales están alineados.
Canadá	27 %	7 %	20 %	El tipo efectivo es inferior al legal porque en su base de cálculo se incluyen las rentas exentas (dividendos). Sin tener en cuenta estas rentas exentas, el tipo efectivo se ajusta al tipo legal a nivel jurisdiccional.
Chile	27 %	20 %	7 %	Hay empresas con beneficios que tributan por el importe devengado, y otras que están en pérdidas y no devengan gasto fiscal corriente. Estos beneficios y pérdidas no se compensan entre sí, ya que no existe consolidación fiscal.
Colombia	35 %	-7 %	42 %	Hay empresas con beneficios que tributan por el importe devengado, y otras que están en pérdidas y no devengan gasto fiscal corriente. Estos beneficios y pérdidas no se compensan entre sí, ya que no existe consolidación fiscal. En cualquier caso, el resultado global en la jurisdicción es una pérdida global.
Eslovaquia	21 %	31 %	-10 %	Hay empresas con beneficios que tributan por el importe devengado, y otras que están en pérdidas y no devengan gasto fiscal corriente. Estos beneficios y pérdidas no se compensan entre sí, ya que no existe consolidación fiscal.
España	25 %	-95 %	120 %	El crédito registrado corresponde a sentencias favorables de litigios fiscales que se compensan parcialmente con el gasto del ejercicio, que se registra principalmente por la limitación del uso de las pérdidas fiscales aplicables.
Estados Unidos	21%*	-1 %	22 %	El impuesto corriente se registra para los impuestos estatales. No hay gastos por impuestos federales corrientes por la generación de pérdidas fiscales trasladables del grupo fiscal consolidado.
Francia	25 %	31 %	-6 %	El tipo efectivo es superior al legal debido a ajustes temporales positivos que aumentan el impuesto devengado.
Grecia	29 %	0 %	29 %	País en el que no se ha desarrollado ninguna actividad.
Países Bajos	25,8%***	0 %	26 %	No se devengan gastos fiscales por la generación de pérdidas en el grupo fiscal consolidado. El gasto por impuestos corrientes registrado corresponde a las retenciones pagadas en el extranjero.
India	30 %	0 %	30 %	El tipo efectivo es inferior al tipo legal debido a la generación de pérdidas.
Irlanda	25%**	29 %	-4 %	Los tipos efectivos y legales están alineados.
Italia	28 %	0 %	28 %	País en el que no se ha desarrollado ninguna actividad.
Luxemburgo	25 %	0 %	25 %	Hay ajustes fiscales que no dan lugar a ingresos imposables.
Nueva Zelanda	28 %	0 %	28 %	País en el que no se ha desarrollado ninguna actividad.
Omán	15 %	0 %	15 %	El tipo efectivo es inferior al legal porque las pérdidas fiscales de años anteriores se utilizan para compensar los ingresos imposables positivos generados en el ejercicio.
Perú	30 %	90 %	-60 %	En Perú, los consorcios tributan por separado de su sociedad matriz a efectos del impuesto de sociedades. El gasto devengado corresponde a los consorcios con base imponible positiva, mientras que las sucursales tienen pérdidas fiscales que no pueden compensar.
Polonia	19 %	32 %	-13 %	El tipo efectivo es superior al legal porque incluye en su base de cálculo gastos no deducibles que constituyen diferencias permanentes. Además, en la jurisdicción hay empresas con pérdidas que no acumulan gastos fiscales corrientes.
Portugal	23 %	10 %	12 %	El tipo efectivo es inferior al tipo legal debido principalmente a la limitación de la deducibilidad de los intereses financieros en las sociedades concesionarias y a la limitación del uso de las pérdidas fiscales.
Puerto Rico	29 %	57 %	-28 %	Hay empresas con beneficios que tributan por el importe devengado, y otras que están en pérdidas y no devengan gasto fiscal corriente. Estos beneficios y pérdidas no se compensan entre sí, ya que no existe consolidación fiscal.
Reino Unido	24 %	3 %	21 %	El tipo efectivo es inferior al legal porque las pérdidas fiscales de años anteriores se utilizan para compensar los ingresos imposables positivos generados en el ejercicio.
República Checa	21 %	0 %	21 %	El tipo efectivo es inferior al tipo legal debido a la generación de pérdidas.
Túnez	25 %	0 %	25 %	País en el que no se ha desarrollado ninguna actividad.
Turquía	25 %	0 %	25 %	El tipo efectivo es inferior al legal debido a la generación de pérdidas fiscales.

* Se tiene en cuenta el tipo impositivo federal/nacional.

** Los rendimientos de las inversiones están sujetos a un tipo impositivo del 25%.

*** Los primeros 395 mil euros tributan a un tipo del 15%.

INFORME DE GOBIERNO CORPORATIVO

1. Estructura de Gobierno	195
2. Consejo	
2.1 Introducción	195
2.2 Composición del Consejo de Administración	196
2.3 Biografías de Consejeros	197
2.4 Nombramiento y cese de Consejeros	202
2.5 Reglamento del Consejo, toma de decisiones, reuniones y asistencia	202
2.6 Retribución de los Consejeros	206
2.7 Comisiones	206
2.8 Otros asuntos relacionados con el Consejo	210
3. Alta Dirección	
3.1 Comité de Dirección	212
3.2 Otros Altos Directivos	212
3.3 Biografías de los Altos Directivos	213
4. Junta General, capital social y derechos de voto	
4.1 Junta General y sus competencias	218
4.2 Capital social	218
4.3 Transmisión de acciones, derechos especiales de voto y derechos de voto restringidos	219
4.4 Emisión y recompra de (derechos sobre) acciones	219
4.5 Principales accionistas y operaciones con partes vinculadas	219
5. Acuerdos de cambio de control y derechos especiales de control	
5.1 Acuerdos significativos con cláusulas de cambio de control	220
5.2 Acuerdos de empleo, prestación de servicios y de indemnización por despido	220
6. Cumplimiento y otras políticas de Ferrovial	
6.1 Código Ético y de Conducta Empresarial y Código Ético de Proveedores	220
6.2 Política Anticorrupción	221
6.3 Política y Procedimientos de Cumplimiento en Materia de Información Privilegiada y Comité de Divulgación	221
6.4 Política de regulación de Divulgación Justa	221
6.5 Comité de Divulgación	221
7. Información Financiera y Auditoría	
7.1 Introducción	222
7.2 Principales características del sistema de control interno sobre la información financiera (SCIIF)	222
7.3 Responsabilidades	222
7.4 Componentes del marco de Ferrovial	223
7.5 Proceso de elaboración de las cuentas anuales	225
7.6 Nombramiento del auditor externo del Grupo	226
7.7 Situación actual de las deficiencias materiales detectadas en 2023	226
8. Cumplimiento de los Requisitos de Gobierno Corporativo	227
9. Declaración de Gobierno Corporativo	228

Informe de Gobierno Corporativo

Ferrovial hace suya la importancia del buen gobierno corporativo en línea con las mejores prácticas nacionales e internacionales. Un gobierno sólido a través de la rendición de cuentas y la transparencia refuerza una relación de confianza con los grupos de interés de Ferrovial que es clave para crear valor sostenible a largo plazo.

El presente capítulo de Gobierno Corporativo expone la estructura general de gobierno corporativo de Ferrovial, incluido el cumplimiento por parte de Ferrovial de las recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo neerlandés (el "Código de Gobierno neerlandés"). La información que Ferrovial está obligada a divulgar de conformidad con el Decreto sobre el contenido del informe de gestión (*Besluit inhoud bestuursverslag*) (el "Decreto sobre el Informe de Gestión") se incluye en el presente Informe Anual, incluida la declaración de gobierno corporativo de Ferrovial en la sección 9.

Ferrovial SE ("Ferrovial" o la "Compañía") es una sociedad constituida con arreglo a las leyes de los Países Bajos. Su forma jurídica es una sociedad anónima europea (*Societas Europaea*). La sede social de la compañía se encuentra en Ámsterdam (Países Bajos). La compañía está inscrita en el Registro Mercantil neerlandés de la Cámara de Comercio (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel*) con el número 73422134.

La Compañía se constituyó originalmente como sociedad anónima en virtud de las leyes de Inglaterra y Gales y se convirtió en sociedad anónima europea de acuerdo con las leyes de Inglaterra y Gales el 13 de diciembre de 2018. El 26 de marzo de 2019, la Compañía trasladó su domicilio social a los Países Bajos. Ferrovial se convirtió en la sociedad matriz del Grupo Ferrovial como consecuencia de la fusión inversa transfronteriza (la "Fusión") entre la anterior sociedad matriz del Grupo Ferrovial, Ferrovial, S.A. (como sociedad absorbida) y Ferrovial International SE (como sociedad absorbente, que pasó a denominarse Ferrovial SE tras la entrada en vigor de la Fusión el 16 de junio de 2023).

Las acciones de Ferrovial cotizan y se negocian en Euronext en Ámsterdam, mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V., en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, mercados regulados de Bolsas y Mercados Españoles, Sociedad Holding de Mercados y Sistemas Financieros, S.A. y en el National Association of Securities Dealers Automated Quotations (NASDAQ) Global Select Market en Estados Unidos. La Compañía es miembro del índice español IBEX 35 y forma parte del Dow Jones Best-in-Class Index y del FTSE4Good.

En virtud de su cotización en el Nasdaq, la Compañía está sujeta a las normas de cotización del Nasdaq, a las normas de la SEC y a las disposiciones pertinentes de la Ley Sarbanes-Oxley ("SOX"). Como sociedad matriz de un grupo de entidades que operan en diferentes jurisdicciones, Ferrovial también está sujeta y opera en virtud de las leyes de cada país en el que el Grupo Ferrovial desarrolla su actividad.

1. ESTRUCTURA DE GOBIERNO

De conformidad con los estatutos (*statuten*) de la Compañía (los "Estatutos"), la Compañía cuenta con una estructura de consejo de administración (*bestuur*) unitario, compuesto por consejeros ejecutivos (*uitvoerend bestuurders*) (los "Consejeros Ejecutivos") y consejeros no ejecutivos (*niet-uitvoerend bestuurders*) (los "Consejeros No Ejecutivos"), que juntos constituyen el Consejo de Administración (el "Consejo" y cada miembro del Consejo un "Consejero").

El Consejo ha constituido, de entre sus miembros, una Comisión Ejecutiva, una Comisión de Auditoría y Control y una Comisión de Nombramientos y Retribuciones (las "Comisiones").

La Comisión Ejecutiva está compuesta por Consejeros nombrados por el Consejo. La Comisión Ejecutiva, que se rige por el reglamento escrito del Consejo (el "Reglamento del Consejo"), está autorizada a adoptar cualquier acuerdo que el Consejo pueda adoptar, con sujeción a las restricciones establecidas por la legislación aplicable, los Estatutos y el "Reglamento del Consejo".

La Comisión de Auditoría y Control y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones tienen una función preparatoria y consultiva para el Consejo. Cada uno de estos comités cuenta con unos estatutos sobre su papel, responsabilidades y funcionamiento. Están compuestas por Consejeros No Ejecutivos nombrados por el Consejo. Ambas comisiones informan de sus deliberaciones y conclusiones al Consejo, que es responsable en última instancia de la toma de decisiones.

2. CONSEJO

2.1 INTRODUCCIÓN

El Consejo se encarga de la gestión de la Compañía. Las responsabilidades del Consejo incluyen definir la estrategia de la Compañía dirigida a la creación de valor sostenible a largo plazo, mejorar su rendimiento, identificar, analizar y gestionar los riesgos asociados a su estrategia y actividades, y establecer y aplicar procedimientos internos para garantizar que toda la información pertinente esté disponible para el Consejo en el momento oportuno. El Consejo tiene en cuenta el impacto que Ferrovial tiene sobre las personas y el medio ambiente y para ello pondera los intereses de las partes interesadas que son relevantes en este contexto. El Consejo también es responsable de estimular la apertura y la responsabilidad dentro del Consejo y entre los distintos órganos corporativos de la Compañía, al tiempo que crea una cultura orientada a la creación de valor sostenible a largo plazo para la Compañía y sus filiales. En el desempeño de sus responsabilidades, los Consejeros deben guiarse por los intereses de la compañía y sus filiales, teniendo en cuenta los intereses de las partes interesadas de la compañía (que incluyen, entre otros, a sus accionistas, acreedores y empleados).

El Consejo ha adoptado el Reglamento del Consejo, que regula las cuestiones internas relativas a su organización, la toma de decisiones, los deberes y la organización de los comités y otras cuestiones internas relativas al Consejo, los Consejeros Ejecutivos, los Consejeros No Ejecutivos y las Comisiones. El Consejo podrá distribuir sus funciones entre los Consejeros mediante el Reglamento del Consejo o de otro modo por escrito, sin perjuicio de las limitaciones previstas por la ley o los Estatutos. Los Consejeros podrán adoptar válidamente acuerdos sobre asuntos comprendidos en el ámbito de sus funciones.

El Consejo en su conjunto, así como cada Consejero Ejecutivo a título individual, pueden representar a la Compañía. Asimismo, el Consejo puede autorizar a personas, empleadas o no por la Compañía, a representar a la Compañía de forma continuada o ad hoc.

2.2 COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

De conformidad con los Estatutos, el Consejo está compuesto por uno o más Consejeros Ejecutivos y dos o más Consejeros No Ejecutivos, debiendo estar la mayoría del Consejo compuesta por Consejeros No Ejecutivos. El propio Consejo determina el número exacto de Consejeros, así como el número de Consejeros Ejecutivos y No Ejecutivos, siempre que el número de Consejeros sea como mínimo de tres y no exceda de doce.

El Consejo está compuesto actualmente por doce miembros, lo que facilita un funcionamiento eficaz y participativo. Hay dos Consejeros Ejecutivos (el Presidente y el Consejero Delegado) y diez Consejeros No Ejecutivos.

Los Consejeros Ejecutivos son los principales responsables de la gestión diaria de la compañía. Los Consejeros Ejecutivos deben facilitar puntualmente a los Consejeros No Ejecutivos la información necesaria para el desempeño de sus funciones.

Los Consejeros No Ejecutivos supervisan la gestión y el ejercicio de las funciones de los Consejeros Ejecutivos, así como los asuntos generales de la Compañía y sus negocios. Los Consejeros No Ejecutivos también asesoran a los Consejeros Ejecutivos. Los Consejeros No Ejecutivos también desempeñan las funciones que les asigna la legislación aplicable, los Estatutos o el Reglamento del Consejo.

El Consejo ha designado a uno de los Consejeros Ejecutivos como Presidente, a uno de sus Consejeros No Ejecutivos como Vicepresidente, a un Consejero Delegado y a uno de los Consejeros calificados como independientes (dicho Consejero, un "Consejero Independiente") como Consejero Coordinador.

El Presidente es el máximo responsable del buen funcionamiento del Consejo. Las funciones del Presidente incluyen preparar y presentar al Consejo un calendario de fechas y órdenes del día de las reuniones, convocar las reuniones del Consejo, fijar el orden del día de las reuniones, dirigir las deliberaciones asegurándose de que se dedica tiempo suficiente al debate de cuestiones estratégicas, organizar la evaluación periódica del Consejo y organizar cursos de formación pertinentes para los Consejeros cuando las circunstancias lo aconsejen. También actúa como contacto principal para los Consejeros y accionistas en lo que respecta al funcionamiento del Consejo.

El Vicepresidente sustituye al Presidente en caso de ausencia o impedimento ineludibles de éste y actúa como interlocutor de los Consejeros en relación con el funcionamiento del Presidente o del Consejero Coordinador.

El Consejero Coordinador, entre otras funciones, está específicamente facultado para solicitar la convocatoria del Consejo o incluir nuevos puntos en el orden del día de un Consejo ya convocado, coordinar y convocar a los Consejeros no Ejecutivos y dirigir, en su caso, la evaluación periódica del Presidente. Del mismo modo, el Consejero Coordinador preside las reuniones del Consejo en ausencia del Presidente y los Vicepresidentes y da voz a las preocupaciones de los Consejeros No Ejecutivos. Junto con el Presidente, el Consejero Coordinador actúa como contacto principal para los Consejeros y accionistas en lo que respecta al funcionamiento del Consejo. El Consejero Coordinador también tiene, junto con el Presidente, las funciones establecidas en el artículo 17.3 del Reglamento del Consejo, entre las que se incluyen garantizar el buen funcionamiento del Consejo, que el Consejo tenga un contacto adecuado con la Junta General y que se asegure una comunicación eficaz con los accionistas.

2.3 BIOGRAFÍAS DE LOS CONSEJEROS

Rafael del Pino

Presidente

Consejero Ejecutivo



- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid, 1981); MBA, MIT Sloan School of Management (1986).
- Presidente Ejecutivo de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2000) y Consejero Delegado desde 1992 hasta 2000. Presidente de Cintra entre 1998 y 2009.
- Miembro del MIT Energy Initiative's External *Advisory Board* y el MIT Sloan European Advisory Board. También forma parte del *International Advisory Board* de IESE y es miembro de la Real Academia de Ingeniería española.
- Ha sido Consejero de Zurich Insurance Group, Banesto y Uralita. También ha sido miembro de MIT Corporation y de Harvard Business School *European Advisory Board*.

Otra información:

D. Rafael del Pino tiene una participación de control en el accionista Rijn Capital SARL.

D. Rafael del Pino es titular, directa o indirectamente, de 155.481.565 acciones de Ferrovial SE, representativas del 21,31% del capital social. Adicionalmente tiene asignadas, en el marco de los planes de incentivos a largo plazo, 178.779 "unidades" representativas del 0,02% del capital social emitido.

Óscar Fanjul

Vicepresidente

Consejero No Ejecutivo. Independiente



- Licenciado en Ciencias Económicas (Universidad Complutense de Madrid).
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2015).
- Presidente No Ejecutivo de Cellnex Telecom y de HWK y Consejero de Marsh & McLennan Companies. Patrono del Centro de Estudios Monetarios y Financieros (Banco de España), del Aspen Institute (España) y de la Fundación Norman Foster
- Ha sido Presidente fundador y Consejero Delegado de Repsol; Presidente de Hidroeléctrica del Cantábrico; Presidente no ejecutivo de NH Hoteles y de Deoleo; Vicepresidente no ejecutivo de Holcim; Consejero de Acerinox, Unilever, BBVA, London Stock Exchange y Areva.

D. Óscar Fanjul es titular de 47.030 acciones de Ferrovial SE, representativas del 0,01% del capital social.

Ignacio Madrideojos

Consejero Delegado

Consejero Ejecutivo



- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA por la Universidad de Stanford.
- Consejero Delegado de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2019).
- Ha sido Presidente Regional de CEMEX Estados Unidos; Presidente Regional de CEMEX Norte de Europa; responsable global de las áreas de Energía, Seguridad y Salud, y Sostenibilidad de CEMEX; Presidente de CEMEX España; y Consejero Delegado de CEMEX Egipto. Anteriormente trabajó en McKinsey y Agroman. Ha sido asimismo Presidente de OFICEMEN (Agrupación de fabricantes de cemento de España), IECA (Instituto Español del Cemento y sus Aplicaciones) y CEMBUREAU (Asociación Europea del Cemento).

D. Ignacio Madrideojos es titular de 139.357 acciones de Ferrovial SE, representativas del 0,02% del capital social. Adicionalmente tiene asignadas, en el marco de los planes de incentivos a largo plazo, 238.586 "unidades" representativas del 0,03% del capital social emitido.

María del Pino*Consejera No Ejecutiva*

- Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales (Universidad Complutense de Madrid); PDD por el IESE.
- Consejera de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2006).
- Presidenta de la Fundación Rafael del Pino. Representante persona física de Menosmares, S.L., que ocupa los cargos de Presidenta/Vicepresidenta del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.A.U. de forma rotatoria y de Vicepresidenta del Consejo de Administración de Pactio Gestión, SGIC, S.A.U. Miembro del Patronato Princesa de Asturias.

Otra información:

D^a. María del Pino es socia mayoritaria, así como Presidenta y Consejera Delegada del accionista Menosmares, S.L.

D^a. María del Pino es titular, directa o indirectamente, de 62.438.916 acciones de Ferrovial SE, representativas del 8,56% del capital social.

José Fernando Sánchez-Junco*Consejero No Ejecutivo. Independiente*

- Ingeniero Industrial (Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona). Graduado ISMP en Harvard Business School. Cuerpo Superior de Ingenieros Industriales del Estado (en excedencia desde 1990).
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2009). Consejero de Cintra entre 2004 y 2009.
- Presidente de Villabuena Inversiones S.L. desde 2007. Presidente de honor de MaxamCorp Holding.
- Ha sido Presidente ejecutivo de Grupo Maxam; Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y Director General de Industria del Ministerio de Industria y Energía; Consejero de Dinamia y Uralita.

D. José Fernando Sánchez-Junco es titular de 186.692 acciones de Ferrovial SE, representativas del 0,03% del capital social.

Philip Bowman*Consejero No Ejecutivo. Independiente*

- Licenciado con honores en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Máster en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge.
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2016).
- Presidente no ejecutivo de Tegel Group Holdings Limited, Sky Network Television Limited y Tom Tom Holdings Inc; y Consejero no ejecutivo de KMD Brands Limited.
- Ha sido Presidente de Potrero Distilling Holdings, Coral Eurobet Limited y Liberty plc; Presidente no ejecutivo de The Munroe Group (UK) Limited y Majid Al Futtaim Properties LLC; Consejero no ejecutivo de las sociedades del grupo Majid Al Futtaim Holding LLC y Majid Al Futtaim Capital LLC; Consejero Delegado de Smiths Group plc, Scottish Power plc y Allied Domecq plc; Consejero de Burberry Group plc, Berry Bros. & Rudd Limited, Scottish & Newcastle Group plc, Bass plc, British Sky Broadcasting Group plc, Coles Myer Limited y Better Capital PCC.

D. Philip Bowman es titular de 33.444 acciones de Ferrovial SE, representativas del 0,00% del capital social.

Hanne Sørensen*Consejera No Ejecutiva. Independiente*

- Máster (MSc) en Economía y Administración de Empresas por la Universidad de Aarhus (Dinamarca).
- Consejera de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2017).
- Vicepresidenta de Holcim; Consejera no ejecutiva de Tata Motors, Tata Consulting Services, Jaguar Land Rover Automotive Plc y sus filiales Jaguar Land Rover Ltd y Jaguar Land Rover Holdings Ltd.
- Ha sido Consejera Delegada de Damco y Maersk Tankers; Directora Comercial de Maersk Line; y Directora de Finanzas para la región de Asia de Maersk Line (Grupo A.P. Moller-Maersk). Ha sido asimismo Presidenta de ITOPF, Vicepresidenta de Hoegh Autoliners y Consejera de Delhivery, Axcel e INTTRA.

D^a. Hanne Sørensen no es titular de acciones de Ferrovial SE.

Bruno Di Leo*Consejero No Ejecutivo. Independiente*

- Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Ricardo Palma y título de posgrado de la Escuela Superior de Administración de Negocios, ambos en Lima (Perú).
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2018).
- Consejero no ejecutivo de Cummins. Miembro del Consejo Consultivo Internacional del Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE) en España y del Consejo Consultivo del Centro Deming de Columbia Business School.
- Ha sido Consejero no ejecutivo de Taiger. Ha desarrollado su carrera profesional en el grupo multinacional IBM. Ha sido Vicepresidente Senior de IBM Corporation; Vicepresidente Senior de Mercados Globales; Director General de la División de Mercados en Expansión; Director General de Servicios Globales de Tecnología para el Suroeste de Europa y Presidente para el Noreste del continente europeo; Director General de IBM Latinoamérica y Director General de IBM Brasil.

D. Bruno Di Leo no es titular de acciones de Ferrovial SE.

Juan Hoyos*Consejero No Ejecutivo. Independiente /
Consejero Coordinador*

- Licenciado en Ciencias Económicas (Universidad Complutense de Madrid); Máster en Administración de Empresas (MBA), Finanzas y Contabilidad por Columbia Business School.
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2019).
- Consejero de Inmoglaciari y Gescobro.
- Ha sido Presidente, Socio Director de McKinsey & Company Iberia y Miembro del Consejo de Accionistas de McKinsey & Company a nivel mundial; Vicepresidente Ejecutivo de Estrategia, Marca y Marketing de Banco Santander Brasil; Presidente Ejecutivo de Haya Real Estate; y Consejero de Banco Santander Chile y Banco Santander Méjico.

D. Juan Hoyos es titular de 6.054 acciones de Ferrovial SE, representativas del 0,00% del capital social.

Gonzalo Urquijo*Consejero No Ejecutivo. Independiente*

- Licenciado en Ciencias Económicas y Políticas por la Universidad de Yale (Estados Unidos). Máster en Administración de Empresas (*Executive MBA*) por el Instituto de Empresa (Madrid).
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2019).
- CEO de Talgo; Consejero externo de Gestamp Automoción; Presidente de la Fundación Hesperia; miembro del Patronato de la Fundación Princesa de Asturias.
- Ha sido Presidente de Abengoa y de ArcelorMittal España; miembro de la dirección general de ArcelorMittal y responsable de los sectores de Productos Largos, Acero Inoxidable, Tubos, Mercados Emergentes; Director General Financiero y responsable del sector de Distribución de Arcelor; Director General Financiero de Aceralia Corporación Siderúrgica. Anteriormente trabajó en Citibank y Crédit Agricole. También ha sido Presidente de la Fundación ArcelorMittal y de UNESID (Unión de Empresas Siderúrgicas); Consejero de Aceralia, Atlantica Yield, Aperam, Vocento y otras sociedades.

D. Gonzalo Urquijo es titular de 217 acciones de Ferrovial SE, representativas del 0,00% del capital social.

Hildegard Wortmann*Consejera No Ejecutiva. Independiente*

- Licenciada en Administración de Empresas (Universidad de Münster, Alemania); MBA por la Universidad de Londres.
- Consejera de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2021).
- Ha sido miembro del *Board of Management* de Volkswagen Group, Miembro del Extended Executive Committee de Volkswagen Group; miembro del *Board of Management* de Audi AG como responsable de ventas y marketing; Consejera no Ejecutiva de Volkswagen FS AG y del *Supervisory Board* de Porsche Holding, Porsche Austria y Porsche Retail. Consejera no Ejecutiva del *Supervisory Board* de Cariad. Vicepresidenta Ejecutiva de Gestión de Producto, Vicepresidenta Ejecutiva de Marca y CEO para la región de Asia-Pacífico (con base en Singapur) del Grupo BMW. Varios roles directivos en Unilever en Alemania y Reino Unido.

D^a. Hildegard Wortmann no es titular de acciones de Ferrovial SE.

Alicia Reyes*Consejera No Ejecutiva. Independiente*

- Licenciada en Derecho, Económicas y Administración de Empresas (Universidad Pontificia de Comillas de Madrid, ICADE); Doctora (*summa cum laude*) en métodos cuantitativos y mercados financieros por la misma Universidad.
- Consejera de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2021).
- Consejera Independiente de Banco Sabadell; miembro (Consejera Independiente) del General and *Supervisory Board* de EDP; Consejera Independiente de KBC Group y Consejera de sus filiales KBC Bank y KBC Global Services.
- Ha sido CEO de Momentus Securities y CEO para la región EMEA en Wells Fargo Securities International Limited; Consejera de TSB Bank; Responsable global de estructuración en la división de banca de inversión y Responsable global de soluciones de seguros y de derivados estratégicos de renta variable en Barclays Capital; *Country Manager* para España y Portugal en Bearn Stearns; *Chief Investment Officer* del fondo de capital riesgo del grupo Abengoa especializado en tecnología (Telecom Ventures). Anteriormente trabajó en Deutsche Bank y fue profesora invitada del Instituto de Finanzas y Tecnología en la Facultad de Ingeniería de la *University College London (UCL)*.

D^a. Alicia Reyes no es titular de acciones de Ferrovial SE.

Geerte Hesen

Secretary

- Doctora en Ciencias Económicas y Derecho por la Universidad de Maastricht, con becas de investigación en el *Scandinavian Consortium for Organisational Research (SCANCOR)* de la Universidad de Stanford, la Facultad de Derecho de UC Berkeley y la Facultad de Derecho de Columbia. Máster en Economía Internacional y Derecho por la Universidad de Maastricht.
- Directora General Legal y de Cumplimiento y del Consejo de Administración de Ferrovial SE desde 2024.
- Actualmente es presidenta de la Junta de la Asociación Holandesa de Abogados *In-House* (NGB) y miembro del Consejo de Supervisión y del Comité de Auditoría de CARE Netherlands.
- Anteriormente ocupó el cargo de Secretaria General en Lumicks, Secretaria General adjunta en ASML y Directora del Departamento Jurídico en Philips Personal Health, y fue asociada senior en el bufete de abogados De Brauw Blackstone Westbroek.

Declaración de independencia

Los siguientes Consejeros No Ejecutivos se consideran independientes en el sentido del Código de Gobierno neerlandés y de las normas de cotización del Nasdaq:

- D. Óscar Fanjul.
- D. José Fernando Sánchez-Junco.
- D. Philip Bowman.
- D.ª Hanne Sørensen.
- D. Bruno Di Leo.
- D. Juan Manuel Hoyos.
- D. Gonzalo Urquijo.
- D.ª Hildegard Wortmann.
- D.ª Alicia Reyes.

La Consejera No Ejecutiva D.ª María del Pino no se considera independiente en el sentido del Código de Gobierno neerlandés y de las normas de cotización del Nasdaq, ya que es hermana del Consejero Ejecutivo D. Rafael del Pino.

Además, los requisitos de independencia establecidos en el Código de Gobierno neerlandés y en las normas de cotización del Nasdaq no son aplicables a D. Rafael del Pino y D. Ignacio Madrideojos como Consejeros Ejecutivos de la Compañía.

2.4 NOMBRAMIENTO Y CESE DE CONSEJEROS

La Junta General nombra a los Consejeros, a propuesta del Consejo. La propuesta de nombramiento de un Consejero establece si dicho Consejero es propuesto para ser nombrado Consejero Ejecutivo o Consejero No Ejecutivo. La candidatura deberá figurar en la convocatoria de la Junta General en la que se vaya a examinar.

Los Consejeros son nombrados por un periodo de tres años como máximo, es decir, su mandato expira al final de la primera Junta General que se celebre en el tercer año natural siguiente al año de su nombramiento. Puede reelegirse a los Consejeros con la debida observancia de los Estatutos y la legislación aplicable. El Consejo elaboró un calendario de rotación de los Consejeros No Ejecutivos que se publica en la página web de Ferrovial. El Consejo también aprobó un perfil del Consejo, que está disponible en la página web de Ferrovial. El perfil del Consejo establece: (i) la experiencia y los antecedentes deseados de los Consejeros No Ejecutivos; (ii) la composición diversa deseada de los Consejeros No Ejecutivos de conformidad con la política de diversidad e inclusión de la compañía; (iii) el número de Consejeros No Ejecutivos; y (iv) la independencia de los Consejeros No Ejecutivos según lo establecido en el Código de Gobierno neerlandés.

La Junta General podrá suspender o destituir a un Consejero, suspensión que podrá ser revocada en cualquier momento por la Junta General. El Consejo de Administración podrá, en cualquier momento, suspender a un Consejero Ejecutivo. Una suspensión por parte de la Junta puede, en cualquier momento, ser interrumpida por el Consejo o por la Junta General. Una suspensión puede prorrogarse una o más veces, pero la duración total de la suspensión no puede exceder de tres meses. Si al final de dicho periodo no se ha tomado ninguna decisión sobre el cese de la suspensión o sobre el despido, la suspensión finaliza.

2.5 REGLAMENTO DEL CONSEJO, TOMA DE DECISIONES, REUNIONES Y ASISTENCIA

2.5.1 Reglamento del Consejo y toma de decisiones

Los Estatutos y el Reglamento del Consejo regulan los asuntos internos del Consejo. El Reglamento del Consejo está disponible en la página web de Ferrovial.

Salvo que la legislación aplicable, los Estatutos o el Reglamento del Consejo dispongan otra cosa, los acuerdos del Consejo se adoptan, tanto en reunión como fuera de ella, por mayoría de los votos emitidos. En caso de empate, el Presidente tiene voto de calidad, siempre que al menos otros dos Consejeros con derecho a voto estén en ejercicio.

En una reunión del Consejo, los acuerdos sólo pueden adoptarse válidamente si la mayoría de los Consejeros con derecho a voto asisten a la reunión, en persona o representados.

Los Consejeros podrán, cuando no sea posible la asistencia en persona a la reunión, conferir su representación a otro Consejero para cada sesión por cualquier medio escrito (incluido el correo electrónico), con las instrucciones oportunas. Un Consejero solo puede ser representado en una reunión del Consejo por otro Consejero con derecho a voto. Los Consejeros No Ejecutivos sólo pueden delegar su representación en otro Consejero No Ejecutivo.

Se requiere la aprobación de la Junta General para las resoluciones del Consejo relativas a un cambio importante en la identidad o el carácter de la compañía o sus negocios. La ausencia de aprobación de la Junta General no afecta a la autoridad del Consejo o de los Consejeros Ejecutivos para representar a la Compañía.

2.5.2 Reuniones

De conformidad con el Reglamento del Consejo, éste se reúne al menos una vez cada tres meses y siempre que lo soliciten el Presidente, el Consejo Coordinador o al menos tres Consejeros.

Se espera que, en la medida de lo posible, los Consejeros asistan personalmente las reuniones del Consejo, de las Comisiones de las que formen parte y de la Junta General. En el ejercicio 2024 se celebraron seis reuniones del Consejo de Administración.

2.5.3 Asuntos tratados por el Consejo

Anualmente, a propuesta del Presidente, el Consejo elabora un calendario y los asuntos a tratar en cada una de las reuniones previstas para el año siguiente, sin perjuicio de otros asuntos que puedan surgir a lo largo del año. Entre los principales temas tratados por el Consejo en 2024 figuran:

- Estrategia del Grupo Ferrovial. En concreto, como es habitual cada año, el Consejo recibió presentaciones exhaustivas en las que se detallan las estrategias de las divisiones de negocio, Recursos Humanos y el departamento de TI del Grupo Ferrovial. El Consejo debate ampliamente las estrategias y resultados comunicados.
- Evolución de la cotización de Ferrovial en el NASDAQ.
- Informe sobre los asuntos tratados en las reuniones de las Comisiones.
- Información financiera periódica.
- Nombramiento del nuevo auditor externo de la compañía.
- Disponibilidad de efectivo.
- Sistema de gestión y control de riesgos.
- Principales riesgos del Grupo Ferrovial.
- Implantación de un sistema de control interno de la información financiera conforme a la SOX
- Preparación de la Junta General de Accionistas.
- Informes de las divisiones de negocio y áreas corporativas.
- Presupuesto anual y previsiones presupuestarias.

- Seguridad, salud y bienestar.
- Políticas fiscales seguidas durante el año anterior.
- Operaciones generales del Grupo Ferrovial.
- Garantías ofrecidas por las sociedades matrices del Grupo.
- Eficacia del programa de cumplimiento.
- Ciberseguridad.
- Innovación y digitalización.
- Sostenibilidad.
- Supervisión anual de la estrategia climática y presentación a la Junta General de Accionistas.
- Acción social y derechos humanos.
- Análisis de los accionistas y percepción del mercado.
- Dividendos y programas de recompra de acciones.
- Evaluación anual.
- Plan anual de auditoría interna.
- Nombramiento de altos directivos.
- Retribución de los Consejeros.

2.5.4 Asistencia individual

En el siguiente cuadro se indica la asistencia individual de los Consejeros a las reuniones del Consejo y de los Comités en 2024, así como su participación accionarial, fecha de nombramiento, mandato actual, edad, nacionalidad y otras sociedades cotizadas en las que son Consejeros.

		RAFAEL DEL PINO	ÓSCAR FANJUL	IGNACIO MADRIDEJOS	MARÍA DEL PINO	JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO	PHILIP BOWMAN	HANNE SØRENSEN	BRUNO DI LEO	JUAN HOYOS	GONZALO URQUIJO	HILDEGARD WORTMANN	ALICIA REYES
Cargo		Presidente	Vicepresidente	CEO	Miembro	Miembro	Miembro	Miembro	Miembro	Consejero Coordinador	Miembro	Miembro	Miembro
Categoría	Consejero Ejecutivo	✓		✓									
	Consejero No Ejecutivo		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Independiente		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Consejo	Consejo	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(5/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)
	Comisión Ejecutiva	P (7/7)	(6/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)				(7/7)			
	Comisión de Auditoría y Control		P (6/6)				(6/6)				(6/6)		(6/6)
	Comisión de Retribuciones					(4/4)		(3/4)	P (4/4)		(4/4)		
Accionariado	Número de acciones	155.481.565	47.030	139.357	62.438.916	186.692	33.444	-	-	6.054	217	-	-
	% de capital directo e indirecto	21,31	0,01	0,02	8,56	0,03	0,00	0,00	-	-	0,00	-	-
Otros datos	Fecha del primer nombramiento*	01/09/1992	07/31/2015	09/30/2019	09/29/2006	12/03/2009	07/29/2016	04/05/2017	09/25/2018	10/02/2019	12/19/2019	05/06/2021	05/06/2021
	Plazo**	2025	2025	2026	2025	2025	2026	2026	2025	2026	2026	2025	2025
	Nacionalidad	Española	Española	Española	Española	Española	Australiana	Danesa	EE.UU. e italiana	Española	Española	Alemana	Española
	Cargos de consejero en otras sociedades cotizadas	0	2	0	0	0	2	3	1	0	2	0	3
	Edad	66	75	59	68	77	72	59	67	72	63	58	53
	Género	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Hombre	Hombre	Mujer	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer

Información actualizada a febrero de 2025

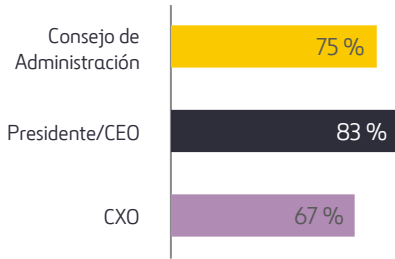
P: Presidente de la Comisión correspondiente.

* La fecha del primer nombramiento refleja la fecha del primer nombramiento del Consejero respectivo para el cargo similar en el Consejo de Ferrovial, S.A. antes de la fusión.

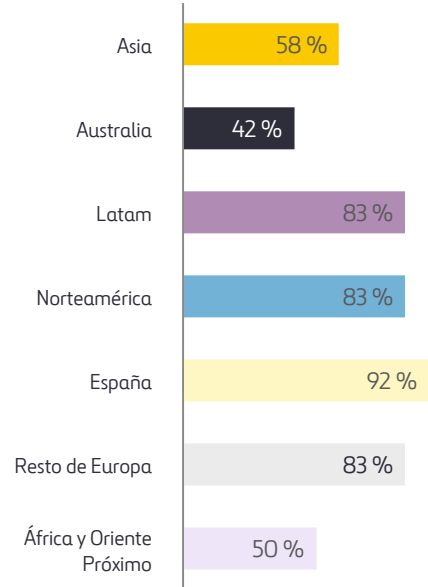
** El plazo será por un período que finalizará al término de la Junta General de Accionistas que se celebre en el año indicado en el cuadro, con posibilidad de reelección por uno o más períodos adicionales de una duración máxima de tres años cada uno.

**Las cifras entre paréntesis reflejan la asistencia de cada Consejero a las reuniones del Consejo y de sus Comités.

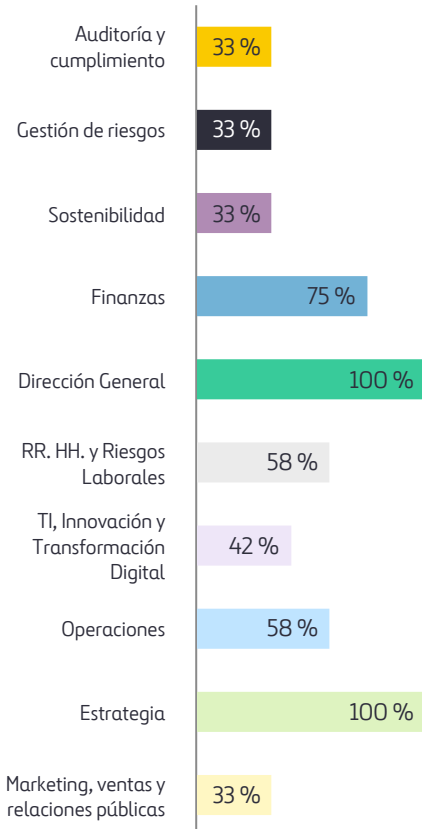
Experiencia del Consejo
Trayectorias Profesionales



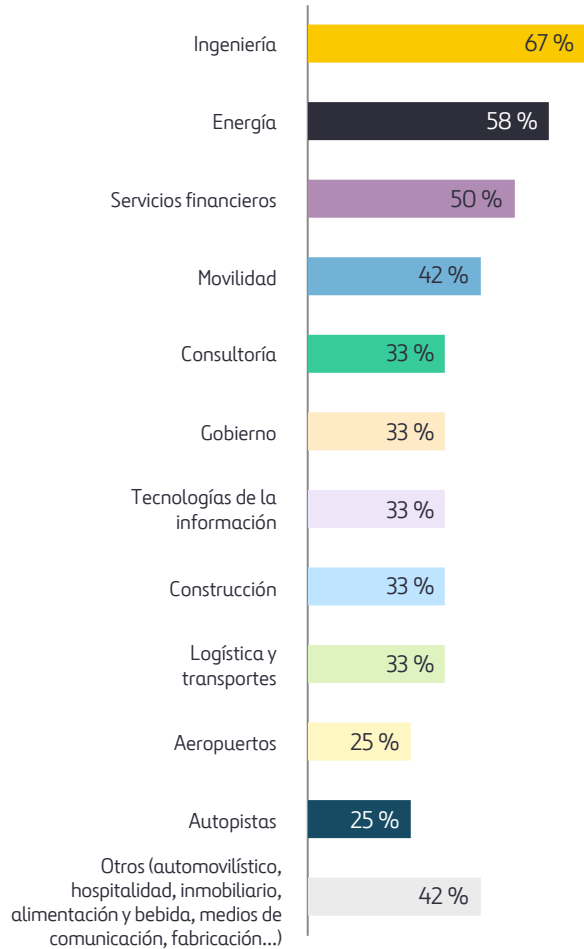
Experiencia internacional



Áreas funcionales



Experiencia en el sector



2.6 RETRIBUCIÓN DE LOS CONSEJEROS

Los detalles de la remuneración de los Consejeros figuran en el Informe de Remuneraciones incluido en el presente Informe Anual Integrado.

2.7 COMISIONES

2.7.1 Comisión Ejecutiva

2.7.1.1 Funciones

De conformidad con el Reglamento del Consejo, la Comisión Ejecutiva podrá resolver sobre todas las cuestiones sobre las que pueda resolver el Consejo, con sujeción a la legislación aplicable y a los Estatutos o a lo dispuesto expresamente de otro modo en el Reglamento del Consejo. Todos los miembros deben ser Consejeros.

Entre sus funciones, la Comisión Ejecutiva supervisa la información financiera del Grupo, la evolución de los principales indicadores de negocio, así como el estado de los asuntos más relevantes del ejercicio. También aprueba las operaciones de su competencia como órgano delegado del Consejo.

2.7.1.2 Composición

La Comisión Ejecutiva está compuesta por un mínimo de tres y un máximo de ocho Consejeros, de los cuales al menos dos son Consejeros No Ejecutivos, siendo al menos uno de ellos un Consejero Independiente.

La Comisión Ejecutiva está compuesta actualmente por seis miembros: (i) D. Rafael del Pino (Presidente); (ii) D. Óscar Fanjul; (iii) D. Ignacio Madrideo; (iv) D.ª María del Pino; (v) D. José Fernando Sánchez-Junco; y (vi) D. Juan Hoyos.

Para conocer la experiencia pertinente de cada miembro de la Comisión Ejecutiva, véanse los currículos de sus miembros en la sección 2.3 de este capítulo.

La secretaria de la Comisión Ejecutiva es D.ª Geerte Heslen, que también es secretaria del Consejo.

2.7.1.3 Reuniones y actividades realizadas

Durante el ejercicio 2024, la Comisión Ejecutiva celebró siete reuniones.

En sus reuniones, la Comisión Ejecutiva ha realizado un seguimiento de la disponibilidad de tesorería y otra información financiera del Grupo, de la evolución de los principales indicadores de negocio (tráfico y tarifas de autopistas, tráfico de aeropuertos, cartera de pedidos y principales adjudicaciones de Construcción), de los indicadores de seguridad, salud y bienestar, de la evolución de la cotización de Ferrovial en Nasdaq y de la implantación de un sistema de control interno sobre la información financiera conforme a SOX, así como del estado de los proyectos y asuntos más relevantes del ejercicio. Ha elaborado el informe para su evaluación por el Consejo. Como órgano delegado del Consejo, la Comisión Ejecutiva también ha aprobado (i) las operaciones de su competencia; (ii) la cancelación de acciones propias; y (iii) la aplicación del segundo dividendo flexible del ejercicio 2024. El Presidente de la Comisión Ejecutiva invitó a las personas pertinentes dentro de Ferrovial, incluidos, por ejemplo, los Directores Financieros y los Consejeros Delegados de las divisiones de negocio, a informar sobre asuntos relevantes dentro de sus respectivas responsabilidades.

Las actas de las reuniones de la Comisión Ejecutiva se han puesto a disposición de todos los miembros del Consejo para que conozcan los asuntos tratados y los acuerdos adoptados. Se les ha informado de la convocatoria de las reuniones con antelación a las mismas, y se ha puesto a su disposición el orden del día y la documentación distribuida para cada reunión en la plataforma digital habilitada al efecto.

2.7.2 Comisión de Auditoría y Control (CAC)

2.7.2.1 Funciones

La CAC supervisa los procesos contables y de información financiera de la compañía y las auditorías de los estados financieros de la Compañía y asiste al Consejo en su toma de decisiones en relación con la supervisión de la integridad y calidad de la información financiera y de sostenibilidad de la Compañía y la eficacia de los sistemas internos de control y gestión de riesgos de la Compañía. Entre sus funciones, la CAC supervisa el proceso de información financiera y su auditoría, así como el proceso de información no financiera y los procesos de garantía de la información sobre sostenibilidad, revisa y debate el estado financiero anual auditado y el informe de gestión con la dirección y el auditor independiente, prepara la selección del auditor independiente, asesora al Consejo en relación con su toma de decisiones sobre el nombramiento o la renovación del auditor independiente y el proveedor de garantía de la información sobre sostenibilidad, o su destitución, y formula recomendaciones al Consejo sobre el nombramiento o la destitución del auditor interno superior.

El estatuto de la CAC fue aprobado por el Consejo de Administración, establece sus funciones y responsabilidades y está publicado en la página web de Ferrovial.

2.7.2.2 Composición

El número de miembros de la CAC lo determina el Consejo, siempre que dicha Comisión esté compuesta por al menos tres Consejeros. Todos los miembros de la CAC deben ser Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de los cuales deben ser independientes según el Código de Gobierno Corporativo neerlandés. De conformidad con el Código de Gobierno neerlandés, el presidente de la CAC será siempre un Consejero No Ejecutivo independiente. De conformidad con las normas de cotización del Nasdaq, todos los miembros de dicha Comisión deben ser considerados independientes según dichas normas. El presidente de la CAC no puede ser el Presidente ni el Consejero Coordinador ni ningún Consejero que haya sido anteriormente Consejero Ejecutivo.

En la actualidad, la CAC está compuesta por cuatro miembros, todos los cuales reúnen los requisitos para ser considerados independientes según el Código de Gobierno neerlandés y las normas de cotización del Nasdaq: (i) D. Óscar Fanjul (Presidente); (ii) D. Philip Bowman; (iii) D. Gonzalo Urquijo; y (iv) D.ª Alicia Reyes. Han sido designados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en contabilidad, auditoría y gestión de riesgos financieros y no financieros. También tienen amplia experiencia en la gestión de grupos empresariales internacionales similares a Ferrovial.

Cada miembro de la CAC cumple los requisitos de conocimientos financieros exigidos por las normas aplicables del Nasdaq y la SEC, y al menos uno de los miembros cumple los requisitos de "experto financiero" de la comisión de auditoría exigidos por las normas aplicables del Nasdaq y la SEC, y los requisitos de experiencia financiera exigidos por el Decreto neerlandés sobre el establecimiento de comisiones de auditoría (*Besluit instelling auditcommissie*).

Para conocer la experiencia pertinente de cada miembro de la CAC, véanse los currículos de sus miembros en la sección 2.3 de este capítulo.

La Secretaria de la CAC es D.^ª Geerte Hesen, que también es la Secretaria del Consejo.

2.7.2.3 Reuniones y actividades realizadas

La CAC se reúne previa convocatoria de su presidente, que deberá hacerlo siempre que lo soliciten el Consejo, el Presidente o dos de sus miembros y, en todo caso, al menos una vez al trimestre y siempre que resulte conveniente para el buen ejercicio de sus funciones.

Durante el ejercicio 2024, la CAC celebró seis reuniones. Los representantes del auditor externo han comparecido en todas las reuniones y, en su caso, han informado a la CAC y respondido a sus preguntas en ausencia de empleados del Grupo. El Presidente de la CAC invitó a las personas pertinentes de Ferrovial, incluidos, por ejemplo, el Director Financiero y el Director de Auditoría Interna, a informar sobre asuntos relevantes dentro de sus respectivas responsabilidades. En su caso, el Director de Auditoría Interna y Riesgos de la Compañía se ha reunido con dicha Comisión en ausencia de empleados del Grupo.

La CAC también mantiene una comunicación regular con los directivos y empleados de la compañía, de quienes recibe información sobre asuntos de su competencia. En concreto, el Presidente de la CAC mantiene (i) reuniones con el Director de Auditoría Interna antes de cada reunión del Comité, con quien también mantiene contactos periódicos; (ii) reuniones periódicas con el Director de Cumplimiento y Riesgos, con quien también se reúne antes de cada reunión de la Comisión.

La CAC también recibe todos los informes elaborados por el Departamento de Auditoría Interna en ejecución de su plan de trabajo anual. Estos informes contienen los resultados de la auditoría y las recomendaciones dirigidas a las áreas auditadas.

Las actas de las reuniones de la CAC se han puesto a disposición de todos los miembros del Consejo para que conozcan los asuntos tratados y los acuerdos adoptados. Se les ha informado de la convocatoria de las reuniones con antelación a las mismas, y se ha puesto a su disposición el orden del día y la documentación distribuida para cada reunión en la plataforma digital habilitada al efecto.

A continuación se describen las principales actividades emprendidas por la CAC en el ejercicio 2024:

Información financiera y no financiera

La CAC revisó y analizó la información financiera y no financiera de la Compañía con carácter previo a su aprobación por el Consejo y a su presentación a las autoridades o mercados e informó favorablemente sobre la misma. En este análisis se ha prestado especial atención a los principales juicios y estimaciones realizados en aquellas áreas más complejas o en las que el impacto contable es más relevante.

La CAC también revisó el informe de gestión, que contiene información financiera y no financiera (incluida la sostenibilidad), información sobre gobierno corporativo y el Informe de Remuneraciones. Asimismo, la CAC revisó los borradores de los comunicados de prensa sobre ganancias que se distribuirán a los medios de comunicación.

También se informó a la CAC sobre el proceso de elaboración de informes no financieros, los requisitos de la Directiva relativa a la elaboración de informes sobre la sostenibilidad de las empresas y la marcha de los trabajos. La CAC aprobó el análisis de doble materialidad realizado.

El auditor encargado de la auditoría del ejercicio 2023 (EY Accountants B.V., en aquel momento Ernst & Young Accounts LLP) expuso las principales cuestiones de auditoría y contabilidad detectadas en el curso de su trabajo. También informó sobre su garantía limitada sobre la información seleccionada en materia de sostenibilidad que debe incluirse en el informe anual con arreglo a la legislación neerlandesa, española y europea. El auditor independiente también compareció ante la CAC para informar sobre su revisión limitada de la información financiera semestral (primeros seis meses del ejercicio 2024).

El auditor legal también informó sobre su plan de trabajo para la auditoría 2024, las áreas de énfasis a considerar, los umbrales de materialidad, los asuntos clave para la auditoría de 2024, el trabajo de auditoría basado en las cifras de septiembre (cierre duro) y sus conclusiones preliminares tanto para los estados financieros como para el control interno.

La CAC ha supervisado la financiación de la Compañía

Relación con el auditor independiente

La CAC ha llevado a cabo un proceso para la selección de un nuevo auditor externo para la Compañía y su grupo consolidado a partir del ejercicio 2025. La CAC ha recibido información puntual sobre el desarrollo del proceso, sobre si las empresas candidatas tenían la capacidad, experiencia y equipo para prestar los servicios, y sobre el contenido de las propuestas que se han presentado. La Dirección Económico-Financiera presentó a la CAC su evaluación de las ofertas recibidas de los candidatos, sus conclusiones y sus opciones preferidas. Tal evaluación recibió la validación por dicha Comisión, que presentó al Consejo su recomendación de acuerdo con estas conclusiones. La CAC confirmó que su recomendación está libre de influencias de terceros y que ninguna cláusula de un contrato de los contemplados en el artículo 16, apartado 6, del Reglamento CE (537/2014) restringe la resolución de la Junta General.

La CAC revisó las cartas de compromiso con el auditor independiente para la auditoría legal de los Países Bajos de 2024 y la auditoría del PCAOB, y las presentó al Consejo para su ratificación. De conformidad con las normas del PCAOB, la CAC también examinó la carta del auditor externo propuesto para la auditoría de 2025 en la que confirma su independencia.

Independencia del auditor legal

La CAC ha elaborado el informe preceptivo sobre este punto.

La CAC también aprobó un procedimiento interno actualizado para los servicios distintos de la auditoría prestados por empresas de auditoría.

De conformidad con la política y los procedimientos internos y tras la oportuna evaluación, ha autorizado/ratificado los servicios de auditoría y distintos de la auditoría prestados por el auditor legal y también ha autorizado otros servicios distintos de la auditoría prestados por otras empresas de auditoría.

Los honorarios del auditor independiente de Ferrovial para las auditorías de 2023 y 2024 también se presentaron a la CAC, que los aprobó.

La CAC ha recibido información sobre la naturaleza y el importe de dichos servicios distintos de la auditoría que se han autorizado a diversas empresas de auditoría en cada división de negocio; y los servicios distintos de la auditoría prestados por el auditor externo en las entidades no controladas de Ferrovial.

Proceso de cotización en EE.UU.

La CAC ha recibido puntualmente información actualizada sobre el proceso de cotización en EE.UU. y sus repercusiones en los procesos de auditoría externa y en los requisitos del sistema de control interno de la información financiera.

A este respecto, la CAC examinó y debatió los borradores de la declaración de registro (formulario 20-F) para la cotización de las acciones de la Compañía en los EE.UU. Concretamente, se informó a la CAC de que, como parte del proceso de cotización, y en preparación de la aplicación de la SOX exigida a las sociedades cotizadas, se identificaron e incluyeron en el 20-F cuatro deficiencias materiales de control interno.

Procedimientos de control interno

La CAC ha sido informada periódicamente por la Dirección Económico-Financiera de los progresos del proyecto de aplicación de la SOX desplegado.

También se presentó a la CAC un proyecto de informe de evaluación de las debilidades materiales, basado en el trabajo realizado durante el año y en los resultados de las pruebas facilitados por Auditoría Interna.

El Departamento de Auditoría Interna ha facilitado periódicamente a la CAC su revisión del proyecto de aplicación de la SOX y su opinión sobre el proyecto de informe de evaluación de las debilidades materiales.

La CAC ha sido informada por el auditor independiente de las principales recomendaciones de control interno derivadas de la auditoría de los estados financieros de 2023. El auditor externo también presentó a la CAC su plan de control interno para 2024, incluidos el calendario, las líneas de trabajo y las fechas finales previstas, y ha informado a la CAC de los avances de sus procedimientos.

El auditor externo también informó a la CAC de sus conclusiones sobre el proyecto de aplicación de la SOX.

Auditoría interna

La CAC ha examinado las actividades del Departamento de Auditoría Interna. En concreto, se le informó de que:

- El informe de actividad de Auditoría Interna para el ejercicio 2023, que incluye, entre otras cosas, las conclusiones del trabajo realizado, los cambios en el plan inicial (y los motivos), el impacto de la implantación de la SOX o las recomendaciones emitidas.
- Los informes trimestrales sobre las actividades de Auditoría Interna, que incluyen el grado de avance de los trabajos previstos, el cumplimiento del plan aprobado y sus variaciones, la colaboración con otras áreas, las pruebas SOX o el seguimiento de los temas de auditoría más significativos.
- El resultado de la revisión del programa de cumplimiento y del modelo de prevención de delitos en España.
- El plan de trabajo de auditoría interna para 2025, que incluye: (i) el objetivo de los trabajos (incluidas las pruebas SOX) y en qué medida cubren los principales riesgos del Grupo y de los países considerados estratégicos; (ii) las tareas recurrentes (incluido el seguimiento de las recomendaciones y conclusiones del auditor externo); (iii) la organización interna y el cuadro de mando del Departamento de Auditoría Interna; y (iv) el presupuesto de gastos.

La CAC también (i) emitió su dictamen sobre la función de auditoría interna y lo presentó al Consejo; y (ii) revisó y aprobó los Estatutos de Auditoría Interna.

Análisis de riesgos y sistemas para su control

El Departamento de Riesgos ha informado sobre los principales riesgos financieros y no financieros de la Compañía y su Grupo, y las medidas adoptadas para mitigarlos, así como sobre el funcionamiento de los sistemas establecidos para su gestión y control y el plan de mejora de dichos sistemas.

La CAC también ha revisado los niveles y las medidas de apetito al riesgo de la Compañía para los riesgos financieros y operativos.

Además, tras analizar las responsabilidades del área de Riesgos, el Director de Auditoría y Riesgos presentó a la CAC una hoja de ruta de riesgos.

Programa de cumplimiento

La CAC ha supervisado la eficacia del programa de cumplimiento de Ferrovial. Para ello, la Dirección de Cumplimiento ha informado a dicha Comisión sobre el diseño del programa, las políticas y procedimientos internos emitidos, las campañas de formación y concienciación realizadas, los recursos y el funcionamiento del sistema de denuncias de Ferrovial.

La CAC también ha sido informada regularmente por el Departamento de Cumplimiento de la actividad del Canal Ético.

Medidas de gobierno corporativo

- En cuanto a las operaciones con partes vinculadas, la CAC: (i) informó sobre las transacciones con partes vinculadas sometidas a la aprobación del Consejo; (ii) informó sobre el procedimiento interno para detectar propuestas de transacciones con partes vinculadas dentro de la compañía sometido a la aprobación del Director General; (iii) acordó someter a la aprobación del Consejo la aprobación previa de determinadas transacciones con partes vinculadas; (iv) informó sobre la modificación de la política de transacciones con partes vinculadas sometida a la aprobación del Consejo.
- También acordó presentar al Consejo la modificación del Reglamento del Consejo para adaptarlo a las normas de cotización del Nasdaq y a las recomendaciones neerlandesas.

- Aprobó su plan de trabajo para 2025 (asuntos que se debatirán en cada una de sus reuniones de ese año) y ha revisado los Estatutos de la CAC con vistas a recomendar su modificación al Consejo.
- Informó sobre la modificación de la Política de Cumplimiento en materia de Operaciones con Información Privilegiada con el fin de adaptar esta política al Reglamento modificado sobre Abuso de Mercado.

Seguimiento de proyectos de construcción

La CAC fue informada en dos ocasiones por el Director General de Construcción de los principales indicadores económicos y financieros de la división y de la marcha de sus principales proyectos. Además, se informó a la CAC sobre las políticas contables relativas a las provisiones aplicadas en los contratos de construcción.

2.7.3 Comisión de Nombramientos y Retribuciones (CNR)

2.7.3.1 Funciones

La CNR identifica a las personas cualificadas para ser Consejeros, de acuerdo con los criterios aprobados por el Consejo, recomienda al Consejo la selección de los candidatos a Consejeros que el Consejo presentará a la Junta General y prepara la toma de decisiones del Consejo relativas a la remuneración de los Consejeros y los directivos. Entre sus funciones, la CNR identifica a las personas cualificadas que se propondrán para su nombramiento como Consejeros y recomienda al Consejo las candidaturas para su elección por las Juntas Generales, prepara la evaluación periódica por el Consejo del tamaño y la composición del Consejo y formula recomendaciones al Consejo con respecto a la política de retribución y la retribución de cada uno de los Consejeros, incluidos los Consejeros Ejecutivos, y revisa y fija o formula recomendaciones al Consejo con respecto a la retribución de otros directivos que no ejercen como Consejeros. Además, la CNR supervisa el cumplimiento de la Política de Retribución establecida por la Compañía y revisa periódicamente la Política de Retribución de los Consejeros y Altos Directivos.

El Consejo de Administración ha aprobado los estatutos de la CNR. Establecen sus deberes y responsabilidades y se publica en el sitio web de Ferrovial.

2.7.3.2 Composición

El número de miembros de la CNR lo determina el Consejo, siempre que dicha Comisión esté compuesta por al menos tres Consejeros. Todos los miembros de la CNR deben ser Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de los cuales deben ser independientes según el Código de Gobierno neerlandés. Cada miembro de la CNR debe cumplir los requisitos de independencia del Nasdaq, incluidos los requisitos de independencia aplicables a los miembros de una comisión de retribución, con sujeción a cualquier excepción disponible. De conformidad con el Código de Gobierno neerlandés, el presidente de la CAC será siempre un Consejero No Ejecutivo independiente. El presidente de la CNR no puede ser el Presidente ni el Consejero Coordinador ni ningún Consejero que haya sido anteriormente Consejero Ejecutivo.

La CNR está compuesta actualmente por cuatro miembros, todos ellos independientes según el Código de Gobierno neerlandés: (i) D. Bruno Di Leo (Presidente); (ii) D. José Fernando Sánchez-Juncó; (iii) D.ª Hanne Sorensen y (iv) D. Gonzalo Urquijo.

Han sido nombrados en función de su experiencia, garantizando que poseen los conocimientos, aptitudes y experiencia necesarios para desempeñar las funciones que se les asignan.

Para conocer la experiencia pertinente de cada uno de los miembros de la CNR, véase los currículos de sus miembros en la sección 2.3 de este capítulo.

El Secretario de la CNR es D. Carlos Cerezo, que es el Director General de Recursos Humanos de Ferrovial.

2.7.3.3 Reuniones y actividades realizadas

La CNR se reúne por convocatoria de su presidente, que deberá hacerlo siempre que lo solicite el Consejo, el Presidente o dos de sus miembros y, en todo caso, siempre que resulte conveniente para el buen ejercicio de sus funciones.

Durante el ejercicio 2024, la CNR celebró cuatro reuniones. Además, la CNR adoptó algunas resoluciones escritas al margen de estas reuniones. El Presidente de dicha Comisión invitó a las personas pertinentes dentro de Ferrovial, incluidos, por ejemplo, el Presidente del Consejo, el Consejero Delegado y el Secretario del Consejo.

Antes de cada reunión de la Comisión, el Presidente de la CNR se reúne con el Secretario de dicha Comisión, con quien también mantiene contactos regulares. La CNR también recibe todos los informes elaborados por el Departamento de Recursos Humanos en el marco de la ejecución del plan de trabajo anual aprobado por dicha Comisión.

Las actas de las reuniones de la CNR se han puesto a disposición de todos los miembros del Consejo para que conozcan los asuntos tratados y los acuerdos adoptados. Previamente se les ha informado de la convocatoria de las reuniones, y se ha puesto a su disposición el orden del día y la documentación distribuida para cada reunión en la plataforma digital habilitada al efecto.

A continuación se describen las principales actividades realizadas por la Comisión de Nombramientos y Retribuciones:

Composición del Consejo y de las Comisiones

La CNR revisó la naturaleza y el tiempo dedicado por los Consejeros No Ejecutivos en otros Consejos.

Al final del ejercicio, la CNR supervisó el plan de sucesión del Presidente y del Consejero Delegado.

También informó favorablemente sobre el nombramiento de los representantes de Ferrovial en los Consejos de Administración de sus principales filiales y participadas.

Remuneración

A principios del ejercicio, revisó la propuesta de Informe de Remuneraciones.

Por lo que respecta a la remuneración de los miembros del Consejo en su calidad de tales, la CNR revisó el acuerdo para el ejercicio 2023 de conformidad con los pormenores expuestos en el Informe de Remuneraciones. También informó favorablemente sobre el importe máximo anual de sus retribuciones y el sistema de distribución de dicho importe.

En relación con la retribución de los Consejeros Ejecutivos, la CNR informó favorablemente las propuestas de retribución variable y otros componentes retributivos correspondientes al ejercicio 2023, la retribución fija para 2024, y la concesión individual de unidades para el ejercicio 2024 en el marco del Plan de Incentivos a Largo Plazo (el "LTIP").

En cuanto a los altos directivos, la CNR revisó su retribución variable y otros conceptos retributivos para el ejercicio 2023, su retribución fija para 2024 y la concesión individual de unidades correspondientes al ejercicio 2024 en el marco del LTIP.

Por lo que se refiere al LTIP 2023-2025, la CNR propuso al Consejo ajustar el indicador clave de rendimiento de Retorno al Accionista Total del Plan de Incentivos a Largo Plazo en 2025, para introducir una comparación con el S&P 500 con el fin de estar más en consonancia con el mercado estadounidense. La CNR también aprobó algunos cambios en la redacción de dos métricas dentro de las condiciones generales del LTIP 2023-2025 relacionadas con la diversidad y el flujo de caja.

El CNR revisó y aprobó una propuesta de los objetivos de 2024 para el Presidente.

A final de año, también revisó y recomendó al Consejo el Plan de Bonificación en Acciones para los años 2025-2029 dirigido a empleados residentes fiscales españoles que deseen recibir parte de su retribución en acciones.

Asimismo, verificó la información sobre la retribución de los Consejeros y altos directivos contenida en los documentos corporativos y comprobó la observancia de la política de retribución de la Compañía.

Por último, la CNR aprobó la norma interna para la aplicación práctica de la Política de Clawback de la Compañía y fue asimismo informada de que no se ha notificado ningún caso durante el año en curso.

Alta Dirección

La CNR informó favorablemente sobre los nombramientos propuestos de D.ª María José Esteruelas como Consejera Delegada de Energía, D.ª Geerte Hesen como Directora General de Legal y Cumplimiento, D. Ignacio del Pino Fernández-Fontecha como Director General de Inversiones, y D. Andrés Szakonyi como Consejero Delegado de la División de Infraestructura Digital, y propuso al Consejo de Administración los términos y condiciones de sus contratos.

Funciones adicionales

La CNR analizó la elaboración de las recomendaciones de voto de los asesores de voto sobre la Política de Retribución de los Consejeros y el Informe Anual de Remuneraciones, así como sobre el resultado de las votaciones sobre estos dos documentos en la Junta General de Accionistas.

La CNR preparó su informe para la evaluación del mismo por parte del Consejo (asumiendo como tal el informe sobre sus actividades en 2023).

En cuanto a la gestión del capital humano, la CNR recibió informes sobre:

- despliegue de la estrategia de diversidad, equidad e inclusión.
- el plan de sucesión de la alta dirección;
- gestión del talento; y
- compromiso.

2.8 OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON EL CONSEJO

2.8.1 Diversidad

Ferrovial asume la importancia de la diversidad, también con respecto a la composición del Consejo. La Compañía considera que la composición actual del Consejo es diversa en términos de género, nacionalidad, conocimientos y experiencia, entre otros.

Ferrovial está sujeta tanto a la legislación holandesa y al Código de Gobierno neerlandés como a las normas de cotización del Nasdaq con respecto a una composición diversa del Consejo. De conformidad con la legislación neerlandesa, la compañía está obligada a aplicar una cuota transitoria obligatoria de al menos un tercio de mujeres y un tercio de hombres en relación con los nombramientos de consejeros no ejecutivos. Salvo las excepciones previstas por la ley, un acuerdo de nombramiento de un Consejero No Ejecutivo que no contribuya a la cuota obligatoria mientras ésta no se alcance, es nulo (*nietig*). En tal caso, la persona en cuestión no pasará a ser Consejero No Ejecutivo. La cuota se aplica a los nuevos nombramientos, lo que significa que las empresas pueden volver a nombrar a un Consejero No Ejecutivo sin cumplir con la cuota de un tercio con respecto a dicho nuevo nombramiento, pero sólo cuando esto ocurre dentro de los ocho años siguientes al año del primer nombramiento del Consejero No Ejecutivo.

Los Consejeros No Ejecutivos son seis hombres y cuatro mujeres, todos ellos Consejeros No Ejecutivos. Por consiguiente, la composición de los Consejeros No Ejecutivos satisface el quorum previsto tanto por la legislación neerlandesa como por las normas de cotización del Nasdaq.

Además, de conformidad con el Código de Gobierno neerlandés, la Compañía aprobó una Política de Diversidad e Inclusión que está publicada en la página web de Ferrovial. La Política de Diversidad e Inclusión está diseñada para promover un entorno de trabajo diverso e inclusivo en todos los niveles de Ferrovial. La finalidad principal de esta Política consiste en establecer los aspectos y objetivos de la diversidad en Ferrovial, así como la aplicación prevista y la información al respecto. Los principios de Ferrovial en la promoción de la diversidad y la inclusión son:

- Actuar de acuerdo con los valores de Ferrovial y promover la igualdad de oportunidades para que todas las personas puedan trabajar en condiciones justas y equitativas.
- Aprovechar el impacto positivo de la diversidad en la competitividad, la rentabilidad y la sostenibilidad del Grupo. A través de la diversidad, promover la inteligencia colectiva reforzando nuestra capacidad innovadora.

- Actuar de acuerdo con la normativa legal vigente en materia de diversidad en los diferentes países en los que Ferrovial opera.

La Política de Diversidad e Inclusión también establece objetivos específicos, adecuados y ambiciosos con respecto a la diversidad de género y los demás aspectos de diversidad e inclusión relevantes para la Compañía, en relación con la composición del Consejo y una categoría de empleados en puestos directivos determinada por el Consejo. En concreto, los objetivos de diversidad son:

- El Consejo deberá estar compuesto por al menos un tercio de mujeres y un tercio de hombres, lo que actualmente se cumple. Además, el perfil del Consejo establece la composición diversa deseada de los Consejeros No Ejecutivos de acuerdo con la Política de Diversidad e Inclusión de la Compañía y establece que la diversidad debe tenerse en cuenta con respecto a la nacionalidad, la experiencia, la educación, la cultura, el género, la edad y los antecedentes profesionales, teniendo en cuenta la Política de Diversidad e Inclusión de la Compañía.
- El Equipo Directivo debe estar formado por al menos un 30% de mujeres y un 30% de hombres en diciembre de 2025. A efectos de dicho objetivo, por "Equipo Directivo" se entiende el Comité de Dirección de Ferrovial, los Directores Corporativos, los Directores de las Unidades de Negocio y sus subordinados directos con categoría de "Jefe de".

A finales del año 2024, el porcentaje de mujeres en este grupo era del 26,2%, lo que supone un incremento del 20% respecto del 2020.

Para alcanzar el objetivo mencionado del Equipo Directivo, Ferrovial cuenta con una estrategia global de diversidad e inclusión aprobada en 2021. Esta estrategia incorpora medidas específicas destinadas a garantizar la presencia de talento femenino en los distintos escalones del Equipo Directivo y en toda la jerarquía de la organización. Entre sus objetivos principales, la estrategia incluye acciones para atraer, desarrollar, promover y retener a las mujeres. Estas iniciativas implican la elaboración de planes de formación adaptados a la promoción del talento femenino, especialmente centrados en nuestras principales reservas de talento femenino, la vigilancia de la brecha salarial entre hombres y mujeres y la aplicación inmediata de medidas correctoras en caso necesario. Además, Ferrovial se esfuerza continuamente por mejorar su cultura inclusiva para promover la igualdad de oportunidades.

Las empresas neerlandesas que cumplen determinados criterios de tamaño también están sujetas a los requisitos legales neerlandeses de establecer objetivos de diversidad de género para sus consejos de administración y alta dirección. Estos requisitos se aplicarán formalmente a Ferrovial a partir del ejercicio 2025, momento a partir del cual Ferrovial incluirá en su informe de gestión la información exigida por estas normas.

2.8.2 Evaluación

El Consejo ha evaluado su funcionamiento y el de sus Comisiones, los Consejeros Ejecutivos y los Consejeros No Ejecutivos con el apoyo de un consultor externo. La independencia de dicho consultor fue revisada por la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. La Comisión Ejecutiva, la Comisión de Auditoría y Control y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones elaboraron un informe anual sobre su funcionamiento para su evaluación por el Consejo.

Los Consejeros cumplieron un cuestionario exhaustivo preparado por el consultor externo y participaron en entrevistas con éste. A continuación, el consultor procesó y evaluó la información, las sugerencias y los comentarios recogidos, y presentó los resultados durante una reunión del Consejo.

El proceso de evaluación abarcó varios aspectos: (i) el seguimiento de los avances en las áreas de mejora previamente identificadas; (ii) el tratamiento de las cuestiones generales que influyen en el Consejo, como el número de consejeros, su experiencia y capacidades, las iniciativas de formación, la independencia y la capacidad de toma de decisiones, así como la supervisión de las comisiones; (iii) la evaluación de la dinámica operativa, las competencias y las interacciones con el equipo directivo; y (iv) la evaluación del rendimiento del Presidente, el Consejero Delegado y el Secretario.

El consultor externo que asesoró en el proceso de evaluación también informó de que la evaluación no reveló ninguna bandera roja en los procesos de evaluación.

El Consejo debatió la evaluación, que en general mostró un alto nivel de funcionamiento tanto del Consejo como de cada uno de las comisiones. La evaluación también sirvió para identificar los asuntos clave a los que el consejo da prioridad y los puntos de acción relacionados con su funcionamiento. En concreto, el Consejo identificó como temas de acción: supervisar el posicionamiento de la compañía en EE.UU., revisar la composición y retribución del Consejo a la luz de la cotización de la compañía en EE.UU. y los Países Bajos y la creciente importancia y presencia en el mercado estadounidense, integrar la planificación de la sucesión de personas clave a intervalos regulares y evaluar el formato de la información facilitada al Consejo.

2.8.3 Conflicto de intereses

De conformidad con la legislación neerlandesa y los Estatutos, si un Consejero tuviese un conflicto de intereses personal, directo o indirecto, con la Compañía y sus negocios, tal como se menciona en el artículo 2:129(5) del Código Civil neerlandés (*Burgerlijk Wetboek*) (el "BW"), dicho Consejero no podrá participar en las deliberaciones y toma de decisiones del Consejo sobre ese asunto en concreto.

De conformidad con el Reglamento del Consejo, un Consejero Ejecutivo debe comunicar sin demora cualquier posible conflicto de intereses que sea importante para la compañía o para dicho Consejero Ejecutivo a los demás Consejeros Ejecutivos y al Consejero Coordinador o, si el Presidente es un Consejero Independiente, al Presidente. El Consejero Ejecutivo deberá facilitar toda la información pertinente al respecto, incluida la relativa a su cónyuge, pareja registrada o de hecho, hijo adoptivo o pariente por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado.

De conformidad con el Reglamento del Consejo, un Consejero No Ejecutivo debe comunicar sin demora cualquier posible conflicto de intereses que sea importante para la compañía o para dicho Consejero no ejecutivo al Consejero Coordinador o, si el Presidente es un Consejero Independiente, al Presidente. Si el conflicto de intereses afectase al Consejero Coordinador o, si el Presidente es un Consejero Independiente, al Presidente, dicha notificación deberá hacerse al Vicepresidente. El Consejero No Ejecutivo deberá facilitar toda la información pertinente al respecto, incluida la relativa a su cónyuge, pareja registrada o de hecho, hijo adoptivo o pariente por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado.

Si no puede adoptarse ningún acuerdo del Consejo como consecuencia de dicho conflicto personal o de que el artículo 2:169(4) BW sea aplicable a todos los Consejeros, el acuerdo podrá ser adoptado por la Junta General. El artículo 2:169(4) BW establece que, en caso de operación con parte vinculada, un Consejero no podrá participar en las deliberaciones y toma de decisiones del Consejo en caso de que el Consejero esté implicado en la operación con la parte vinculada.

Los Consejeros Rafael del Pino y María del Pino son hermanos. Ignacio del Pino, Director General de Inversiones, es hijo del Presidente Rafael del Pino. Por lo demás, no existen relaciones familiares entre ninguno de los Consejeros o miembros de la Alta Dirección.

Además, a raíz del nombramiento de la Consejera, D.ª Alicia Reyes, para el consejo general y de supervisión de Energías de Portugal (EDP), que opera en el sector de la energía, durante dos reuniones del Consejo de Administración celebradas en 2024 se debatió si dicho nombramiento daba lugar a un posible conflicto de intereses. El Consejo de Administración concluyó finalmente que este nombramiento en sí mismo no daba lugar a que D.ª Alicia Reyes Revuelta tuviera un conflicto de intereses de facto, y que se evaluaría caso por caso si podría surgir un conflicto de intereses en el futuro en relación con cualquier asunto específico en relación con el mismo.

2.8.3.1 Operaciones en las que existen conflictos de intereses.

D. Rafael, D. Ignacio y D. Juan del Pino Fernández-Fontecha, todos ellos hijos de D. Rafael del Pino, Presidente de la Compañía y accionista con más del 10% del capital social de la misma, han suscrito un contrato de construcción con Ferrovial Construcción, S.A. en relación con la finalización de la construcción de un inmueble. El contrato es un "proyecto a libro abierto", según el cual el precio final del contrato se calculará como la suma de los costes reales directos e indirectos de las obras, más una comisión del 8,9% (precio de mercado). Como se indica en el Informe Anual Integrado de 2023, esta operación fue aprobada previamente por el Consejo de Administración, con un precio estimado del contrato de 1.846.057 euros. Ahora se ha establecido que el precio final del contrato asciende a 2.025.308,63 euros.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 39.9 del Reglamento del Consejo, esta operación, incluido su precio contractual final (i) se ha realizado en el curso ordinario de los negocios de Ferrovial Construcción, S.A.; (ii) es conforme con la legislación aplicable; y (iii) ha sido nuevamente aprobada por el Consejo de Administración de la Compañía, incluyendo la mayoría de los votos emitidos por Consejeros no Ejecutivos, sin que el Consejero afectado haya participado en las deliberaciones y en el proceso de toma de decisiones. Se han cumplido las recomendaciones 2.7.3 y 2.7.4 del Código de Gobierno neerlandés.

2.8.3.2 Operaciones con accionistas que posean al menos el 10% del capital social de Ferrovial

No ha habido operaciones con accionistas que posean al menos el 10% del capital social durante el ejercicio 2024.

3. ALTA DIRECCIÓN

Los Altos Directivos se definen en el Reglamento del Consejo como aquellas personas que son miembros del Comité de Dirección de Ferrovial o que reportan directamente al Consejo, a un Consejero o a la Comisión Ejecutiva.

3.1 COMITÉ DE DIRECCIÓN

La gestión diaria del grupo Ferrovial es llevada a cabo por el Comité de Dirección, compuesto por el Consejero Delegado y otros miembros de la Alta Dirección.

En la actualidad, los miembros del Comité de Dirección son:

- D. Ignacio Madrdejós: Consejero Delegado de Ferrovial.
- D. Dimitris Bountolos: Director General de Sistemas de Información e Innovación
- D. Luke Bugeja: Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos
- D. Carlos Cerezo: Director General de Recursos Humanos
- D.ª María José Esteruelas: Consejera Delegada de Ferrovial Energía
- D. Ignacio Gastón: Consejero Delegado de Ferrovial Construcción
- D. Ernesto López Mozo: Director General Económico-Financiero
- D.ª Geerte Gudule Heslen: Secretaria del Consejo y Directora General de Legal y Cumplimiento
- D. Ignacio del Pino: Director General de Inversiones
- D.ª María Teresa Pulido: Director General de Estrategia
- D. Andrés Sacristán: Consejero Delegado de Cintra (Autopistas)

3.2 OTROS ALTOS DIRECTIVOS

Otros Altos Directivos que no forman parte del Comité de Dirección pero que dependen directamente del Consejo, de un Consejero o de la Comisión Ejecutiva son:

- D. Valentín Alfaya: Director de Sostenibilidad
- D. Alberto Ferreiro: Director General de Auditoría y Riesgos
- D.ª Patricia Leiva: Directora de Comunicación y Responsabilidad Social Corporativa
- D. Gonzalo Nieto: CEO Ferrovial Mobility & Services
- D. Andras Szakonyi: Director General de Infraestructura Digital

Hay cuatro mujeres en la Alta Dirección, lo que representa el 25% de sus miembros. Véase el apartado 2.8.1 para más información sobre la estrategia global de diversidad e inclusión de Ferrovial.

3.3 BIOGRAFÍAS DE LOS ALTOS DIRECTIVOS

Ignacio Madrideo

Consejero Delegado



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por Stanford Business School. Ha desarrollado su carrera en Estados Unidos, Europa, América Latina y África. Fue Jefe de Obra de Ferrovial Construcción entre 1990 y 1992. Consultor de McKinsey en España y Argentina entre 1993 y 1996. En 1996 se incorporó a CEMEX, donde, entre otras posiciones ha sido CEO para Egipto (1999) y España (2003), Responsable global de Energía, Seguridad y Sostenibilidad (2011), Presidente para Norte de Europa (2008) y para Estados Unidos (2015). Ha ocupado el cargo de Presidente de Oficemen, y Presidente de CEMBUREAU (Asociación del Cemento de Europa). En octubre de 2019 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial.

Dimitris Bountolos

Director General de Sistemas de información e innovación (CIIO)



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Granada. Diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Stanford, ESADE e IESE. En su trayectoria como emprendedor cabe destacar su participación como fundador y socio en diferentes startups en el sector espacio, drones, employee experience, etc. como Zero 2 Infinity, Guudjob, BlueSouth e IllusionBox. Ha asumido diferentes puestos de responsabilidad en Iberia, destacando la dirección de transformación y desarrollo del Hub y la vicepresidencia de Experiencia de Cliente, también ha sido Chief Digital Officer en Latam Airlines, consejero senior del Chief Innovation Officer de la NASA, en Houston; y de transformación digital para el sector de Viajes, Transporte y Logística en la consultora McKinsey.

Luke Bugeja

Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos



MBA en Deakin University y Diploma en Turismo por William Angliss College (ambos en Melbourne). Ha pasado la mayor parte de su carrera en la industria de la aviación y de las infraestructuras aeroportuarias, con experiencia operativa, comercial y financiera en aerolíneas, aeropuertos y gestión de inversiones. Más recientemente, fue socio operativo de Hermes GPE y fue responsable de sus inversiones en transporte. Anteriormente, ocupó cargos ejecutivos senior en OMERS (Ontario Municipal Employees Retirement System), Ontario Airport Investments y Macquarie Bank Limited / MAp Airport. Durante un período de 14 años, ha ocupado altos cargos en Changi Airports International en Singapur y en aeropuertos en London City, Bruselas y Bristol. Cuenta con 16 años de experiencia en el negocio de las aerolíneas, habiendo trabajado en Virgin Blue y Qantas Airways. En mayo de 2021 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.

Carlos Cerezo

Director General de Recursos Humanos



Licenciado en Filosofía por la Universidad Complutense de Madrid, Máster en Dirección de RR.HH. por el CEU y Executive MBA por el Instituto de Empresa. Se incorporó a Ferrovial en el año 2006, ocupando desde 2015 el puesto de Director de Recursos Humanos y Comunicación de Ferrovial Servicios. Con anterioridad fue Director de Desarrollo Corporativo de RR.HH. y Director de RR.HH. de Corporación. En 2020, fue nombrado Director General de Recursos Humanos. Antes de su incorporación a la compañía, desempeñó diversos puestos de responsabilidad en el ámbito de la consultoría de Recursos Humanos en IBM y en PWC.

María José Esteruelas*Consejera Delegada de Ferrovial Energía*

Ingeniera Industrial Eléctrica por ICAI, Máster de Dirección de Operaciones por el Instituto de Empresa y PDG por el IESE. Se incorporó a Ferrovial en 2021 como directora general del área de Soluciones Energéticas dentro de Ferrovial Construcción. Anteriormente, desarrolló su carrera en Abengoa, donde ocupó diversos cargos en distintas sociedades, entre otros Directora de Concesiones, Directora de Latinoamérica, Directora de la División de Energía, Directora de la Región de América y miembro del Comité Ejecutivo. Desde febrero de 2019 fue miembro del Consejo de Administración de Applus+.

Juan Ignacio Gastón*Consejero Delegado de Ferrovial Construcción*

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Cantabria y MBA por la London Business School. Se incorporó a Ferrovial en 1995 y durante su carrera profesional ha ocupado distintos cargos de responsabilidad en las divisiones de Construcción y Servicios. En 2003 se incorporó a Amey, pasando en 2007 a ocupar la posición de Director de Ferrovial Construcción en Reino Unido. En 2013 fue nombrado Director General de Ferrovial Servicios España, posición que ocupó hasta ser elegido Consejero Delegado de Ferrovial Construcción en noviembre de 2018.

Ernesto López Mozo*Director General Económico-Financiero*

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por The Wharton School de la Universidad de Pensilvania. En octubre de 2009 fue nombrado Director General Económico-Financiero de Ferrovial. Anteriormente ocupó diversos cargos directivos en el Grupo Telefónica, JP Morgan y Banco Santander. Trabajó en Obra Civil antes de obtener el título MBA. Miembro del IFRS Advisory Council (2013-2015). Nombrado Presidente del Consejo de Administración de Aegon España, S.A. en 2023 (miembro del Consejo durante 2016-2023). También es vicepresidente del Comité de Auditoría.

Geerte Gudule Heslen*Directora General Legal y de Cumplimiento*

Doctora en Ciencias Económicas y Derecho por la Universidad de Maastricht, con becas de investigación en el Scandinavian Consortium for Organisational Research (SCANCOR) de la Universidad de Stanford, la Facultad de Derecho de UC Berkeley y la Facultad de Derecho de Columbia. Máster en Economía Internacional y Derecho por la Universidad de Maastricht. Directora General Legal y de Cumplimiento y del Consejo de Administración de Ferrovial SE desde 2024. Actualmente es presidenta de la Junta de la Asociación Holandesa de Abogados In-House (NGB) y miembro del Consejo de Supervisión y del Comité de Auditoría de CARE Netherlands. Anteriormente ocupó el cargo de Secretaria General en Lumicks, Secretaria General adjunta en ASML y Directora del Departamento Jurídico en Philips Personal Health, y fue asociada senior en el bufete de abogados De Brauw Blackstone Westbroek.

Ignacio del Pino*Director General de Inversiones*

Ingeniero Mecánico por el Massachusetts Institute of Technology (MIT) y MBA por la Stanford Graduate School of Business. Comenzó su carrera profesional trabajando en banca de inversión y capital riesgo en JP Morgan y Oaktree Capital Management. Se incorporó a Ferrovial en 2017, ha ocupado anteriormente diferentes cargos en Cintra en Estados Unidos. Fue nombrado Director Financiero Corporativo de Ferrovial en enero de 2023, reportando a Ernesto López Mozo, Director General Financiero. En esta posición, ha sido responsable de financiación y tesorería, relaciones con los inversores y análisis de inversiones.

María Teresa Pulido

Licenciada en Economía por la Universidad de Columbia y MBA por la Sloan School of Management del MIT. Ha desarrollado su carrera en Estados Unidos, España y Venezuela. En 2011 se incorporó a Ferrovial como Directora de Estrategia Corporativa. Anteriormente ocupó puestos directivos en banca en Citi, Deutsche Bank, Bankers Trust, Wolfensohn y en consultoría en McKinsey. Desde 2014 es miembro del Consejo de Administración de Bankinter, desde 2006 forma parte del MIT Sloan Executive Board (EMSAEB) y del Consejo de la Fundación Eugenio Mendoza.

Andrés Sacristán*Consejero Delegado de Cintra*

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, Andrés Sacristán se unió a Cintra en 2001. Comenzó su carrera en la compañía en la división de aparcamientos donde tras varias posiciones fue Director de Desarrollo, pasando posteriormente al área de autopistas de Cintra, ocupando el cargo de Director de Operaciones de Eurolink M4 y posteriormente Director General de la Radial 4 en España. En 2010 fue nombrado Director de España y miembro del Comité de Dirección de Cintra. Tres años después, en 2013, fue nombrado director de Europa, asumiendo además desde 2015 el negocio en los nuevos mercados de Australia y Colombia. En 2017 da el salto a Norteamérica, principal mercado de la compañía. Desde entonces, asume nuevas responsabilidades al ser nombrado Consejero Delegado de la autopista 407 ETR, en Toronto (Canadá). En 2020 Andrés Sacristán inicia una nueva etapa, asumiendo la dirección de Cintra en Estados Unidos, donde la empresa tiene cinco Managed Lanes, sus activos más innovadores. En 2021, es nombrado CEO de Cintra.

BIOGRAFÍAS DE OTROS MIEMBROS DE LA ALTA DIRECCIÓN

Valentín Alfaya*Director de Sostenibilidad*

Doctor cum laude en Biología (Universidad Complutense, Madrid), y Máster en Ingeniería Ambiental (EOI, Madrid). Con una experiencia de 30 años en diversos sectores, actualmente es Director de Sostenibilidad de Ferrovial, donde entre 2004 y 2008 desempeñó también el cargo de Director Corporativo de Riesgos. Fundador y expresidente del Grupo Español para el Crecimiento Verde, ha sido miembro del Consejo de la EIT Climate-KIC y del Consejo Asesor de la fundación Biodiversidad (MITERD), entre otras instituciones. Investigador adscrito al Instituto de Investigación en Cambio Global (URJC), ejerce también como profesor asociado en la Universidad Rey Juan Carlos (Madrid) y en la Universidad Pontificia de Comillas (ICAI).

Alberto Ferreiro*Director de Auditoría y Riesgos*

Licenciado en Empresariales por ICADE, Máster en Finanzas por CUNEF, AMP por el IESE y GSMP por la Booth School de la Universidad de Chicago. En el año 2008 se incorporó a Ferrovial como Director de Auditoría. Su trayectoria profesional ha estado dedicada a la auditoría interna en grupos internacionales líderes y diversificados, comenzando en el Banco Santander, pasando a Unión Fenosa (ahora Naturgy) en 2000, antes de incorporarse a Ferrovial en 2008. Colabora activamente en el sector de la auditoría interna para promover su valor para las organizaciones.

En 2024, asumió además la responsabilidad de la función de Riesgos con el objetivo de potenciar su alcance, para que sirva como una herramienta útil para la toma de decisiones de gestión y adaptándola a los mejores estándares internacionales.

Patricia Leiva*Directora de Comunicación y Responsabilidad Corporativa*

Patricia es licenciada en Ciencias de la Información por la Universidad Complutense de Madrid y PDD por el IESE Business School.

Cuenta con más de 25 años de experiencia en Comunicación y Gestión de la Reputación Corporativa. Como periodista, trabajó en el diario ABC, la Cadena COPE y Europa Press, donde se especializó en información económica. En comunicación empresarial, fue responsable de Comunicación Externa y Relaciones con los Medios de KPMG y vicepresidenta ejecutiva de Comunicación, Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales en ING DIRECT. Hasta su incorporación en Ferrovial, fue directora de Comunicación, Relaciones Institucionales y Sostenibilidad para Mahou San Miguel.

Gonzalo Nieto*CEO Ferrovial Mobility and Services*

Gonzalo Nieto es licenciado en Física por la Universidad Complutense, de Madrid, y MBA por Stern School of Business, de Nueva York. Se incorporó a Ferrovial Servicios en 2004 donde desempeñó diferentes funciones en Desarrollo de Negocio, Amey, Cespa o como director de sus divisiones de Internacional y de Transformación. Antes de Ferrovial trabajó, entre otras compañías, en McKinsey y Merrill Lynch.

András Szakonyi*Consejero Delegado de Infraestructura Digital*

András Szakonyi posee un MBA en Finanzas y Economía por la Universidad Corvinus de Budapest y es graduado del programa LEAP (Leadership Excellence through Awareness and Practice Program) de INSEAD Business School. A lo largo de su dilatada experiencia profesional, ha ocupado diversos puestos de liderazgo internacional. Comenzó su carrera como profesional de las finanzas en General Electric, donde pasó 6 años dirigiendo diferentes áreas financieras en Estados Unidos. Posteriormente, y durante 21 años desempeñó múltiples roles de liderazgo en Iron Mountain (IRM), empresa de servicios B2B con sede en Boston y enfocada en centros de datos y servicios de gestión de la información, donde desempeñó, en sus últimos años, un papel clave en el desarrollo del negocio de centros de datos en su posición de COO global. Adicionalmente, desde 2020 es miembro del Consejo de Supervisión y del Comité de Auditoría de Magyar Telekom (filial de Deutsche Telekom), una empresa húngara líder en tecnologías de la información y las comunicaciones.

4. JUNTA GENERAL, CAPITAL SOCIAL Y DERECHOS DE VOTO

4.1 LA JUNTA GENERAL Y SUS COMPETENCIAS

4.1.1 Lugar y hora de la Junta General

Las Juntas Generales, a menos que se celebren íntegramente por vía electrónica en la medida permitida por la ley, se celebran normalmente en el municipio donde la Compañía tiene su sede (Amsterdam), o pueden celebrarse en Rotterdam, La Haya o Utrecht, en los Países Bajos. Cada año, el Consejo convoca al menos una Junta General que se celebrará dentro de los seis meses siguientes al cierre del ejercicio financiero de la compañía. Podrán celebrarse Juntas Generales Extraordinarias con la frecuencia que el Consejo estime conveniente. Además, con sujeción a la legislación aplicable, una o más personas con derecho, en virtud de la legislación neerlandesa, a asistir a una junta general ("Derecho de Participación") que representen, individual o conjuntamente, al menos el 10% del capital social en circulación, podrán solicitar por escrito al Consejo la convocatoria de una Junta General.

4.1.2 Convocatoria y orden del día de la Junta General

La convocatoria de una Junta General se efectúa mediante un anuncio, que se publica por vía electrónica y debe darse a conocer al menos 42 días antes del día de la Junta General.

El orden del día de la Junta General de accionistas suele incluir, entre otras cosas, el informe anual y la aprobación de las cuentas anuales, la aprobación de la gestión de los Consejeros y ciertas autorizaciones al Consejo. Al menos cada cuatro años, se incluye en el orden del día la adopción de la política de retribución del Consejo.

Con sujeción a la legislación aplicable, los puntos cuya inclusión en el orden del día sea solicitada por escrito por una o varias personas con derecho de voto que representen, individual o conjuntamente, al menos el 3% del capital social en circulación, se incluirán en la convocatoria de la Junta General o se anunciarán de la misma manera si la Compañía ha recibido la solicitud justificada al menos 60 días antes del día de la Junta General.

4.1.3 Desarrollo de la Junta General

Las Juntas Generales están presididas por el Presidente o por cualquier otra persona que se determine de conformidad con los Estatutos.

Cada accionista (así como otras personas con derechos de voto o derechos de reunión) puede asistir a la Junta General, tomar la palabra en la Junta General y ejercer los derechos de voto a prorrata de su participación, ya sea en persona o por poder.

Los accionistas podrán ejercer estos derechos si son titulares de acciones en la fecha de registro, es decir, el 28º día anterior al día de la Junta General, y se han inscrito a tiempo para asistir a la Junta General.

4.1.4 Acuerdos de la Junta General y modificaciones de los Estatutos

Las resoluciones se adoptan por mayoría simple de los votos emitidos, sin que sea aplicable el requisito de quorum, salvo determinadas excepciones previstas por la legislación neerlandesa o los Estatutos. De conformidad con la legislación neerlandesa, en la Junta General no podrá votarse ninguna acción de la que sea titular la Compañía o una filial. En caso de empate en la votación, la propuesta será rechazada.

Los Estatutos estipulan que determinadas resoluciones requieren una mayoría superior a la mayoría simple de los votos emitidos. En concreto, la limitación y exclusión de los derechos preferentes, la reducción del capital social y las modificaciones de los estatutos requieren una mayoría de al menos dos tercios de los votos emitidos si en la junta está representada menos de la mitad del capital social emitido. Los Estatutos estipulan que determinados acuerdos sólo pueden adoptarse a propuesta del Consejo. Se trata de resoluciones sobre la modificación de los estatutos, las fusiones y escisiones legales, el nombramiento de Consejeros, la emisión de acciones, la limitación o exclusión del derecho de suscripción preferente, la reducción del capital social, las distribuciones en especie, la política de retribución y la disolución.

4.1.5 Junta General en 2024

La Junta General de Accionistas de Ferrovial se celebró el 11 de abril de 2024 en Amsterdam, Países Bajos, con una asistencia del 72,25% del capital social en circulación. Todas las resoluciones del orden del día fueron aprobadas y están disponibles en la página web de Ferrovial.

4.2 CAPITAL SOCIAL

De conformidad con los Estatutos, el capital social autorizado de Ferrovial asciende a 30.000.000 de euros, que representan 3.000.000.000 de acciones de 0,01 euros de valor nominal cada una.

El capital social emitido a 31 de diciembre de 2024 era de:

Capital social emitido (€)	Número de acciones	Número de derechos de voto
7.295.599,51	729.559.951	729.559.951

7.753.399 acciones en autocartera a 31 de diciembre de 2024.

Todas las acciones emitidas están totalmente desembolsadas.

Cada acción da derecho a emitir un voto en las Juntas Generales. Todos los accionistas tienen los mismos derechos de voto. No existen diferentes tipos de acciones con diferentes derechos asociados.

4.3 TRANSMISIÓN DE ACCIONES, DERECHOS ESPECIALES DE VOTO Y DERECHOS DE VOTO RESTRINGIDOS

La transmisión de acciones (que no sea, para evitar dudas, un derecho efectivo a una acción mantenida a través de los sistemas de Depository Trust Company ("DTC"), Iberclear, Euroclear Bank o Euroclear Nederland) requiere una escritura otorgada a tal efecto y, salvo en el caso de que la propia Compañía sea parte en la transacción, el reconocimiento por escrito de dicha transferencia por parte de la Compañía.

La entrega a la Compañía de la escritura de transmisión o de una copia o extracto notarial certificado de dicha escritura equivaldrá a la toma de razón. Esto se aplica igualmente a la creación de un derecho de prenda o un derecho de usufructo sobre una acción, siempre que un derecho de prenda también pueda establecerse sin reconocimiento por parte de la Compañía o notificación a la misma, con la debida observancia de la sección 2:86c(4) BW.

No existen restricciones a la transmisión de acciones en los Estatutos ni en la legislación neerlandesa. No obstante, la transferencia de las acciones a jurisdicciones distintas de los Países Bajos y España puede estar sujeta a normativas o restricciones específicas.

No existen acuerdos entre accionistas de los que tenga conocimiento la Compañía que puedan dar lugar a restricciones a la transferencia de acciones o al ejercicio de los derechos de voto.

4.4 EMISIÓN Y RECOMPRA DE (DERECHOS SOBRE) ACCIONES

4.4.1 Emisión de acciones y exclusión del derecho de suscripción preferente

De conformidad con los Estatutos y con la debida observancia de las disposiciones estatutarias aplicables, el Consejo decide sobre la emisión de acciones y determina el precio de emisión, así como los demás términos y condiciones de la emisión, siempre y cuando el Consejo haya sido autorizado por la Junta General a emitir acciones. Salvo estipulación en contrario en el momento de su concesión, la autorización no podrá retirarse sin que lo proponga el Consejo. La autorización del Consejo podrá prorrogarse por periodos específicos consecutivos. Si el Consejo no ha sido autorizado, y en la medida en que no lo haya sido, la Junta General, a propuesta del Consejo, acuerda la emisión de acciones y determina el precio de emisión, así como los demás términos y condiciones de la emisión. Lo anterior se aplica igualmente a la concesión de derechos de suscripción de acciones, como las opciones, pero no es necesario para una emisión de acciones en virtud del ejercicio de un derecho de suscripción de acciones previamente adquirido. La Compañía no puede suscribir sus propias acciones en emisión.

El Consejo ha sido autorizado por la Junta General, por un periodo de 18 meses a partir de la fecha de la Junta General de Accionistas de 2024 que tuvo lugar el 11 de abril de 2024, es decir, hasta el 10 de octubre de 2025 inclusive, a emitir acciones, o conceder derechos de suscripción de acciones, hasta un máximo del 10% del capital social emitido de la Compañía para fines generales. Además, se ha autorizado al Consejo, por un periodo de 18 meses a partir del 11 de abril de 2024, hasta un máximo del 5% del capital social emitido de la Compañía acordar la emisión de acciones en relación con uno o más scrip dividends. La Junta General también ha autorizado al Consejo para el mismo periodo excluir el derecho de suscripción preferente para cualquier emisión al amparo de estas autorizaciones.

4.4.2 Adquisición de acciones por la Compañía

La Compañía podrá adquirir acciones totalmente desembolsadas siempre y cuando la Junta General haya autorizado al Consejo a hacerlo con la debida observancia de las disposiciones legales. No se requiere autorización de la Junta General si la Compañía recompra acciones totalmente desembolsadas con el fin de transferir dichas acciones empleados de la Compañía o de una Compañía del Grupo de conformidad con cualquier plan de acciones aplicable, siempre que las acciones coticen en una lista oficial de una bolsa de valores.

El Consejo ha sido autorizado por la Junta General, por un periodo de 18 meses a partir de la fecha de la Junta General de Accionistas de 2024 que tuvo lugar el 11 de abril de 2024, es decir, hasta el 10 de octubre de 2025 inclusive, a adquirir acciones siempre que la Compañía y las Sociedades del Grupo no posean más del 10% del capital social emitido de la Compañía, y contra un precio de hasta el 110% de su cotización en un mercado en el que coticen las acciones, según determine el Consejo, en la fecha de recompra. Para más información sobre los programas de recompra de acciones de la Compañía en virtud de esta autorización, véase la nota 5.1 de los Estados Financieros Consolidados.

4.4.3 Reducción de capital

A propuesta del Consejo de Administración, la Junta General podrá decidir la reducción del capital social emitido, observando lo dispuesto en el artículo 2:99 BW. El capital social emitido puede reducirse disminuyendo el valor nominal de las acciones mediante una modificación de los estatutos o anulando acciones.

Una resolución de la Junta General para reducir el capital social requiere una mayoría de al menos dos tercios de los votos emitidos, si menos de la mitad del capital social emitido está presente o representado en la Junta General, o una mayoría simple si la mitad o más del capital social emitido está presente o representado en la Junta General.

La Junta General ha acordado cancelar las acciones que la Compañía posea en cada momento. El número de acciones que se anularán será determinado por el Consejo. El Consejo podrá proceder a la anulación en uno o varios tramos. Esta resolución caducará 18 meses después de la fecha de la Junta General de Accionistas de 2024, que tuvo lugar el 11 de abril de 2024, es decir, hasta el 10 de octubre de 2025 inclusive.

4.5 PRINCIPALES ACCIONISTAS Y OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

4.5.1 Accionistas significativos

En la siguiente tabla figuran los accionistas que poseen (directa o indirectamente) una participación significativa (*substantiële deelneming*) (es decir, una participación de al menos el 3% del capital social o de los derechos de voto) en la Compañía (los "Accionistas Significativos"). Esta lista de Accionistas Significativos se basa en la información publicada en el sitio web de la Autoridad neerlandesa de los Mercados Financieros (*Stichting Autoriteit Financiële Markten*, AFM) sobre los accionistas Significativos de la Compañía a 31 de diciembre de 2024.

Importe del capital social en propiedad			
Accionista	Número / clase de acciones	Porcentaje del capital social	Porcentaje de derechos de voto
Rafael del Pino Calvo-Sotelo* ¹	155.481.565	21,31 %	21,31 %
TCI Fund Management Ltd.* ²	72.970.294	10,03 %	10,03 %
María del Pino y Calvo-Sotelo	62.438.916	8,56 %	8,56 %
Lazard Asset Management LLC	37.013.798	5,00 %	4,73 %
Leopoldo Del Pino y Calvo-Sotelo	30.924.323	4,25 %	4,25 %
BlackRock Inc.* ³	26.230.524	3,58 %	4,36 %

*¹ D. Rafael del Pino también tiene asignadas 146.321 unidades

*² Esta cifra incluye también swaps.

*³ Esta cifra incluye también contratos por diferencias.

La Compañía no está controlada directa ni indirectamente. La Compañía no tiene conocimiento de ningún acuerdo que pueda, en una fecha posterior, dar lugar a un cambio de control.

4.5.2 Operaciones con partes vinculadas

La información sobre operaciones con partes vinculadas se incluye en la nota 6.8 de los Estados Financieros Consolidados de Ferrovial y su grupo de empresas.

5. ACUERDOS DE CAMBIO DE CONTROL Y DERECHOS ESPECIALES DE CONTROL.

5.1 ACUERDOS SIGNIFICATIVOS CON CLÁUSULAS DE CAMBIO DE CONTROL

Entre los acuerdos significativos de la Compañía que incorporan cláusulas de cambio de control se incluyen:

- En enero de 2025, Ferrovial emitió bonos admitidos a cotización en Euronext Dublin, con vencimiento en 2030. El apartado 6 (c) del Pliego de Condiciones incluido en el folleto de emisión, establece como supuesto de amortización anticipada total o parcial, a opción de los bonistas, el acaecimiento de un cambio de control de Ferrovial, que además conlleve la pérdida o rebaja de la calificación de Ferrovial.
- En enero de 2025, Ferrovial suscribió un nuevo contrato de línea de crédito renovable multidivisa vinculado a la sostenibilidad con determinadas entidades financieras que sustituyó a la línea de crédito renovable existente desde abril de 2014 que fue prepagada y cancelada. En él se estipula el reembolso anticipado en caso de cambio de control en Ferrovial, autorizando a cada una de estas instituciones a retirar la financiación concedida de forma individual durante los 90 días siguientes.
- En marzo de 2017 y mayo, junio y noviembre de 2020, Ferrovial Emisiones, S.A. (filial de la Compañía) emitió bonos admitidos a negociación en el mercado AIAF de renta fija, garantizados por Ferrovial y con vencimiento en 2025, 2026, 2027 y 2028, respectivamente. El apartado 7(c) de los Términos y Condiciones incluidos en los folletos de emisión establece como supuesto de amortización anticipada total o parcial, a opción de los bonistas, el acaecimiento de un cambio de control de Ferrovial que suponga además la pérdida o rebaja de la calificación de Ferrovial.
- En septiembre de 2023, Ferrovial emitió bonos sostenibles admitidos a negociación en Euronext Dublin, con vencimiento en 2030. El apartado 6 (c) del Pliego de Condiciones incluido en el folleto de emisión, establece como supuesto de amortización anticipada total o parcial, a opción de los bonistas, el acaecimiento de un cambio de control de Ferrovial SE, que además conlleve la pérdida o rebaja de la calificación de Ferrovial.
- En diciembre de 2016 y noviembre de 2017, Ferrovial y varias de sus filiales suscribieron contratos de reafianzamiento con varias compañías aseguradoras para la emisión de garantías de caución por cuenta de sociedades del Grupo Ferrovial. Los contratos incluyen la posibilidad de que las aseguradoras soliciten contragarantías en efectivo si se produce un cambio de control en Ferrovial.
 - La Compañía y su grupo también son parte en contratos menos significativos, principalmente de naturaleza financiera, que requieren autorizaciones o establecen condiciones para un cambio de control u operaciones corporativas como una fusión o escisión. Entre los motivos de resolución anticipada se incluye un cambio de control en Ferrovial.
 - También existen contratos con proveedores de servicios informáticos que incluyen entre las causas de resolución anticipada un cambio de control en Ferrovial.

5.2 ACUERDOS DE EMPLEO, PRESTACIÓN DE SERVICIOS E INDEMNIZACIÓN POR DESPIDO

No existen acuerdos entre la Compañía y sus Consejeros o altos directivos que prevean indemnizaciones, garantías o cláusulas de blindaje en caso de dimisión o despido sin causa justificada o si la relación contractual llega a su fin como consecuencia de una oferta pública de adquisición.

6. CUMPLIMIENTO Y OTRAS POLÍTICAS DE FERROVIAL

El informe de gestión contiene secciones específicas sobre sostenibilidad y medio ambiente; derechos humanos; salud, seguridad y bienestar; integridad; y gestión fiscal. Consulte las secciones correspondientes para obtener información detallada sobre estas cuestiones.

6.1 CÓDIGO ÉTICO Y DE CONDUCTA EMPRESARIAL Y CÓDIGO ÉTICO DE PROVEEDORES

El Código Ético y de Conducta Empresarial (el "Código") es la norma interna más importante de Ferrovial y constituye la piedra angular de su programa de cumplimiento, cuyo objetivo es promover una cultura de integridad y establecer un proceso común de seguimiento y control de los

riesgos de cumplimiento de la Compañía bajo el principio de "tolerancia cero" ante la comisión de irregularidades o actos delictivos. El Código está disponible en el sitio web de Ferrovial.

El Código es aplicable a todas las sociedades del grupo y establece los principios básicos a los que deben atenerse sus consejeros, directivos y empleados.

De acuerdo con el Código, los principios clave de la conducta empresarial de Ferrovial son:

- Cumplimiento de la ley: Las actividades de Ferrovial se desarrollarán en estricto cumplimiento de la legislación aplicable y de la normativa vigente en cada momento.
- Respeto de los derechos humanos: Todas las actuaciones llevadas a cabo por Ferrovial y sus empleados se ajustarán estrictamente a los derechos humanos recogidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos.
- Integridad: Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y sus empleados se basarán en la integridad, la honestidad, la prevención de cualquier tipo de corrupción y el respeto a las circunstancias y necesidades individuales de cada persona implicada.

El Programa de Cumplimiento lo supervisa directamente el Consejo a través de la Comisión de Auditoría y Control. El Director de Cumplimiento informa periódicamente a la Comisión de Auditoría y Control, y al menos una vez al año al Consejo, sobre la eficacia del Programa de Cumplimiento. Este último incluye una revisión de los controles establecidos para el cumplimiento del Código Ético y de Conducta Empresarial y otras normas de cumplimiento.

Asimismo, el Director de Cumplimiento informa en cada reunión de la Comisión de Auditoría y Control sobre el funcionamiento del Canal Ético, que es el mecanismo establecido por la compañía para facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas internas de Ferrovial por parte de empleados de Ferrovial o de terceros. Consulte la sección Gestión Ética y Responsable del informe de gestión para obtener más información sobre el Canal Ético.

Asimismo, Ferrovial se ha dotado de un Código Ético de Proveedores, que establece los principios básicos que rigen la actuación de los proveedores en su relación comercial con Ferrovial. Ferrovial espera de sus proveedores tolerancia cero ante cualquier acto que pueda ser considerado corrupción o soborno de cualquier tipo y exige el estricto cumplimiento de la legislación anticorrupción aplicable en cada momento en los países en los que operamos. Ferrovial promueve que estos principios sean compartidos por sus proveedores, para que los asuman y, a su vez, los trasladen a sus propios proveedores y subcontratistas en sus relaciones comerciales con Ferrovial.

6.2 POLÍTICA ANTICORRUPCIÓN

Ferrovial cuenta con una Política Anticorrupción, disponible en la página web de Ferrovial.

La Política Anticorrupción rige el comportamiento de todos los consejeros, directivos y empleados de Ferrovial y su grupo de empresas, así como de sus socios comerciales, en el desarrollo de su actividad, teniendo en cuenta que Ferrovial tiene implantada una política de "tolerancia cero" ante cualquier práctica que pueda ser considerada como corrupción o entrega o recepción de sobornos. La Política Anticorrupción regirá las interacciones entre Ferrovial o cualquier sociedad que forme parte del grupo y cualquier persona, incluidos, entre otros, los funcionarios públicos.

Además de los compromisos voluntarios con la integridad y la ética empresarial, la Política Anticorrupción obliga al estricto cumplimiento de la legislación anticorrupción aplicable en todo el mundo, incluida cualquier ley que prohíba dar o recibir sobornos y prácticas corruptas, entre otras, el Código Penal neerlandés, el Código Penal español, la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero de Estados Unidos, la Ley de Soborno del Reino Unido de 2015, la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción y la Convención Antisoborno de la OCDE.

6.3 POLÍTICA Y PROCEDIMIENTOS DE CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE INFORMACIÓN PRIVILEGIADA Y COMITÉ DE DIVULGACIÓN

Ferrovial cuenta con una Política y Procedimientos de Cumplimiento en Materia de Información Privilegiada, también disponible en la página web de Ferrovial. La Política establece las directrices y prohibiciones para los Consejeros y directivos (y las personas estrechamente vinculadas a ellos), y los empleados en relación con las obligaciones legales y reglamentarias y las sanciones aplicables al uso de información privilegiada y la divulgación ilícita de información privilegiada/información material no pública. Además, la Política regula otras cuestiones, como los periodos de bloqueo, la lista de iniciados, la autorización previa de operaciones, las operaciones prohibidas o las obligaciones de notificación que deben cumplir los miembros del Consejo u otras Personas con Responsabilidades de Dirección cuando negocien con valores de Ferrovial.

6.4 POLÍTICA DE REGULACIÓN DE DIVULGACIÓN JUSTA

Ferrovial también cuenta con una Política de Divulgación Justa, publicada en el sitio web de Ferrovial.

El Reglamento sobre divulgación justa prohíbe la divulgación selectiva de información material no pública a determinadas personas y tiene por objeto eliminar situaciones en las que una compañía puede divulgar información material no pública a analistas de valores o inversores institucionales seleccionados, antes de divulgar esta información al público en general.

La Política contiene una serie de directrices para evitar la divulgación selectiva de información material no pública y relativa a la divulgación de información privilegiada. Entre ellos, se incluye quién está autorizado a comunicar en nombre de Ferrovial a los participantes en los mercados de valores, cómo gestiona la Compañía las conferencias telefónicas trimestrales de publicación de resultados y las actualizaciones, la política de la compañía en relación con los rumores, las divulgaciones involuntarias, el retraso en la divulgación de información privilegiada y la lista de personas con información privilegiada.

6.5 COMITÉ DE DIVULGACIÓN

Ferrovial cuenta con un Comité de Divulgación con sus propios estatutos, que abordan las competencias, responsabilidades y organización del Comité de Divulgación. El Comité de Divulgación pretende facilitar el objetivo de la compañía de que las divulgaciones públicas realizadas por la compañía a sus tenedores de valores, a la comunidad inversora y a otras partes interesadas (i) sean precisas, completas y oportunas; (ii) presenten fielmente la situación financiera y los resultados de las operaciones de la compañía en todos los aspectos materiales; y (iii) cumplan todas las leyes y requisitos bursátiles aplicables.

7. INFORMACIÓN FINANCIERA Y AUDITORÍA

7.1 INTRODUCCIÓN

El 9 de mayo de 2024, Ferrovial empezó a cotizar en el Nasdaq Stock Exchange. Cotizar en una bolsa de valores estadounidense obliga a la organización a cumplir varios requisitos normativos, entre ellos la Ley Sarbanes-Oxley ("SOX" o la "Ley"). Esta Ley, promulgada el 30 de julio de 2002, obliga a las empresas públicas a definir, aplicar y supervisar controles internos para garantizar que la información financiera esté libre de errores materiales y fraudes, protegiendo así a los inversores y a quienes confían en la información financiera pública.

Ferrovial, como compañía cotizada en España, contaba con un Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (en adelante, "SCIIF") desde 2010, cuando el regulador de la Bolsa española (CNMV) recomendó a las empresas cotizadas seguir el marco COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), que incluye una serie de buenas prácticas y principios operativos relacionados con aspectos del Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera.

Como parte del trabajo realizado para la cotización de nuestras acciones ordinarias en el Nasdaq, iniciamos un proceso para determinar si nuestro sistema SCIIF cumplía la Sección 404 de la Ley Sarbanes-Oxley. El primer paso de ese proceso fue un análisis de las diferencias entre el modelo SCIIF existente y los requisitos SOX, realizado con el apoyo de nuestro asesor, en mayo de 2023.

A través de este ejercicio se identificaron tres debilidades materiales en nuestro control interno sobre la información financiera, tal como se definen en la Exchange Act y por el U.S. Public Company Accounting Oversight Board, o PCAOB, ya que los controles de nuestro anterior sistema SCIIF no estaban diseñados al nivel exigido por la ley SOX. Una debilidad material es una deficiencia, o una combinación de deficiencias, en el control interno sobre la información financiera, de tal forma que existe una posibilidad razonable de que no se evite o detecte a tiempo una incorrección material en los estados financieros anuales de la Compañía.

Las debilidades materiales identificadas se referían específicamente a: (i) falta de evidencia de los controles de revisión de la dirección en relación con los atributos de control, el nivel de precisión aplicado y la documentación de los asuntos resueltos, así como sobre la integridad y exactitud de los informes utilizados en los controles, (ii) falta de evidencia de diseño, implantación y eficacia operativa de los controles internos sobre los controles generales de las tecnologías de la información que afectan a los sistemas y aplicaciones utilizados en procesos significativos, y (iii) falta de diseño de los controles para garantizar que se mantiene una adecuada segregación de funciones en el registro de las transacciones.

Tras la evaluación inicial de las deficiencias, la Compañía inició en junio de 2023, junto con nuestro asesor, un proyecto, "el proyecto de implantación de la ley SOX", con el fin de aplicar los cambios necesarios en el modelo SCIIF existente para garantizar el cumplimiento de los requisitos de la ley SOX; asimismo, se han realizado trabajos específicos para subsanar las deficiencias materiales identificadas el año pasado.

7.2 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO SOBRE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF)

El sistema SCIIF de Ferrovial se basa en el Marco de Control Interno elaborado por el Committee of Sponsoring Organizations of Treadway Commission (el "COSO"). Este marco define el sistema de control interno como un conjunto de normas, procedimientos e instrumentos destinados a garantizar razonablemente que la información financiera (i) refleje fielmente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera, los flujos de caja y los resultados de las operaciones de la Compañía y (ii) esté exenta de errores significativos. La fiabilidad, exactitud, e integridad de la información contribuyen significativamente al cumplimiento de este objetivo. La evaluación periódica del sistema de control interno es esencial para garantizar que sigue siendo eficaz.

Los párrafos siguientes profundizan en las especificidades del marco SCIIF actualmente en vigor.

7.3 RESPONSABILIDADES

- **El Consejo de Administración** es responsable de supervisar el sistema de control interno sobre la información financiera y de "Supervisar, al menos trimestralmente, la evolución de los estados financieros de la Compañía, y aprobar la información que deba facilitarse periódicamente a los mercados o a las autoridades supervisoras, velando por que dicha información se elabore observando los mismos principios que para las cuentas anuales".
- **Los Estatutos de la Comisión de Auditoría y Control (la "CAC")** indican lo siguiente: *"El principal objetivo de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración (el "Consejo") de Ferrovial SE (la "Sociedad") es supervisar los procesos contables y de información financiera de la Sociedad y las auditorías de los estados financieros de la Sociedad, así como **asistir al Consejo** en su proceso de toma de decisiones en relación con la supervisión de la integridad y calidad de la información financiera y de sostenibilidad de la Sociedad y la **eficacia de los sistemas internos de control y gestión de riesgos de la Sociedad...**"*.
- El diseño práctico, la implantación y el mantenimiento del SCIIF son responsabilidades asignadas a los miembros del **Comité de Dirección**, que se apoyan en la Dirección Económico-Financiera Corporativa para liderar y supervisar globalmente todas las fases del proceso, tal como se recoge en el "Procedimiento Marco del SCIIF bajo SOX" para el Funcionamiento del Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera". Este marco está a disposición de todos los empleados a través de la intranet de la Compañía. En concreto, esta responsabilidad se extiende más allá de la Dirección Económico-Financiera, abarcando a toda la organización, incluidos Recursos Humanos, Asesoría Jurídica, Sistemas de Información y todas las Divisiones de Negocio, ya que la información financiera se elabora a partir de la actividad, la información, los juicios y las estimaciones realizadas por todos ellos.
- **El Departamento de Control Interno**, dentro de la **Función Financiera**, es responsable de supervisar todas las fases del proceso y de informar a la CAC sobre el progreso de su aplicación y funcionamiento. Sus principales tareas son:
 1. Definición del ámbito de aplicación: Determinar las entidades jurídicas, los procesos y las aplicaciones informáticas cuyos controles internos son esenciales para garantizar la fiabilidad de los estados financieros consolidados.
 2. Actualización de procesos y controles: Revisar anualmente la documentación de procesos y aplicaciones junto con sus responsables, para asegurarse de que refleja la situación real, actualizando toda la información necesaria y facilitando el diseño de controles.
 3. Supervisar la evidencia de los controles realizados, cargada en nuestra herramienta de control interno (ARCHER) para garantizar que los propietarios de los controles cumplen la frecuencia definida en sus controles.

4. Supervisar el progreso de las medidas correctoras identificadas por la compañía, Auditoría Interna, Auditoría Externa o Control Interno para asegurar que, efectivamente, se hayan puesto en marcha, y que estén finalizadas al cierre del ejercicio.
 5. Evaluar las deficiencias identificadas por la Dirección de Auditoría Interna para determinar el impacto global en los Estados Financieros Consolidados del Grupo.
 6. En relación con el punto anterior, aportar una certificación anual a la Comisión de Auditoría y Control de la evaluación del estado del SCIIF y coordinar la elaboración de certificaciones en la organización.
 7. Impartir formación SOX a la organización.
- La Dirección de Auditoría Interna también desempeña un papel muy importante en el proceso SCIIF, ya que será responsable de probar el diseño y la eficacia de los controles clave implementados para todos los procesos de negocio, aplicaciones informáticas y controles generales a nivel de entidad, así como de evaluar la gobernanza del modelo SOX. Dicha verificación es esencial para identificar con prontitud cualquier posible laguna de control y definir medidas correctoras antes del cierre del ejercicio, así como para apoyar a la dirección en su evaluación global del SCIIF con arreglo a la Sección 404 a.
- Otras tareas emprendidas por la Dirección de Auditoría Interna en relación con el SCIIF:
1. Diseñar, ejecutar y coordinar el calendario y el alcance del plan de pruebas con los auditores externos.
 2. Comunicar los resultados a los propietarios/revisores y el Departamento de Control Interno.
 3. Mantener un registro (Resumen de Deficiencias de Control) de todas las deficiencias encontradas y supervisar su estado en coordinación con el Departamento de Control Interno, que supervisará el diseño y la finalización de los planes de corrección correspondientes.
 4. Evaluación de las deficiencias identificadas para determinar el impacto global en los Estados Financieros Consolidados del Grupo.
 5. Presentar una certificación anual a la Comisión de Auditoría y Control sobre la evaluación del estado del SCIIF.
 6. Informar periódicamente al CAC y al Comité de Dirección.
- El **Departamento de IT** contribuye a la definición de las aplicaciones de negocio y las herramientas de soporte de la actividad de IT que están incluidas en el alcance de SCIIF cada año, junto con el Control Interno. También desempeña un papel muy activo en la identificación de riesgos, en la definición y aplicación de controles coherentes y homogéneos, y en la aplicación de las medidas correctoras de las lagunas de control que puedan detectarse durante cada año.

7.4 COMPONENTES DEL MARCO DE FERROVIAL

Como se indica en el apartado 7.1, el proceso SCIIF de Ferrovial está alineado con el Marco de Gestión de Riesgos Empresariales COSO III, que proporciona un enfoque estructurado para gestionar el control interno de forma sistemática a lo largo del año, garantizando la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de la normativa contable. **El proceso consta de los 5 pasos siguientes, que se describen en las secciones que siguen:**

7.4.1 Entorno de control

El entorno de control se refiere a las políticas, normas, procesos y estructuras que constituyen la base sobre la que se despliega el sistema de control interno del Grupo. El Consejo de Administración y la CAC establecen directrices sobre la importancia del control interno y las normas de conducta esperadas. Todos ellos se consideran controles a nivel de entidad.

7.4.2 Evaluación de riesgos y definición del ámbito de aplicación

La identificación de los riesgos de incorrecciones materiales debidas a fraudes y errores en la información financiera es una de las etapas más importantes del proceso del SCIIF. Se trata de un proceso dinámico e iterativo que se basa en la determinación del alcance de los componentes (procesos, aplicaciones y entidades jurídicas) y la identificación de los controles clave.

Cada año, el Departamento de Control Interno, junto con el Departamento de IT, evaluarán los procesos de negocio en el alcance de ese año. Identificará los procesos que son materiales tanto desde un punto de vista cuantitativo, considerando las 'líneas de los Estados Financieros del año anterior asociadas a cada proceso, como atendiendo a factores cualitativos (naturaleza de la cuenta/desglose, exposición a pasivos contingentes, volumen de transacciones, complejidad y homogeneidad, existencia de operaciones con partes vinculadas, cuestiones de segregación de funciones, etc.). Esta evaluación cualitativa nos ayuda a determinar qué afirmaciones de los estados financieros son relevantes para cada línea de negocio de Estados Financieros:

- Existencia (activo y pasivo) y ocurrencia (operaciones - cuenta de resultados)
- Integridad
- Valoración o asignación (operaciones - cuenta de resultados)
- Presentación y desglose
- Derechos y obligaciones

Como se ha indicado, anualmente y en función de los procesos empresariales identificados en el ámbito de aplicación, habrá que considerar dos tipos de sistemas y aplicaciones:

- a. Aquellos sistemas y aplicaciones que intervienen en los controles clave de los procesos de negocio, en concreto, los que producen informes para los controles clave de los procesos de negocio (IPES) o proporcionan controles de aplicación en los procesos (ITACS).
- b. Asimismo, al definir el alcance deben tenerse en cuenta las aplicaciones de gestión de actividad de sistemas (herramientas informáticas) utilizadas en las actividades informáticas cotidianas (acceso, cambios, etc.).

Para completar la definición del alcance, la dirección debe determinar las capas de IT (Aplicación, Sistema Operativo y, bases de datos) dentro del sistema de IT de la entidad y, a continuación, identificar sus riesgos relevantes.

Una vez establecido el ámbito de aplicación, se comprueba la adecuación de la cobertura. El ámbito de aplicación se comparte con la Dirección de Auditoría Interna, que también lo revisa.

Cualquier cambio importante en el entorno empresarial, como nuevas adquisiciones, desinversiones, cambios macroeconómicos importantes (inflación), cambios normativos que pueden incluir modificaciones importantes de las NIIF, y cambios/transformaciones importantes de IT, deberán evaluarse para determinar los cambios correspondientes en el ámbito de aplicación de la SOX.

El alcance anual se revisará con las cifras de los Estados Financieros Intermedios del Grupo.

7.4.3 Actividades de control

Documentación de procesos empresariales y controles informáticos

Como parte del proyecto de implantación de la SOX, se llevó a cabo un análisis detallado de los principales riesgos en cada proceso de negocio y aplicación, que se documentó en (i) diagramas de flujo complementados con una breve narrativa, y (ii) matrices de riesgos y controles (RCM) que identifican los riesgos específicos de cada proceso de negocio/aplicación informática y los controles definidos para mitigar dichos riesgos.

Tipos de controles

Dentro de las actividades de control, hay tres grandes grupos de controles:

- **Controles a nivel de entidad**, como se ha mencionado anteriormente, en la cúspide de la organización, la CAC y la alta dirección de Ferrovial han creado un conjunto de Controles a Nivel de Entidad que son actividades, por lo tanto, tienen un amplio impacto en una empresa. Entre ellas figuran las políticas, los procedimientos y la estructura organizativa.
- **Controles de procesos de negocio**: Hemos asignado todas las líneas de los Estados Financieros del Balance y de la Cuenta de Resultados a los 10 procesos empresariales siguientes: Cierre, consolidación y elaboración de informes; Tesorería; Derivados; financiación; Recursos humanos; Inmovilizado / Inmovilizado inmaterial; Impuestos; Ingresos y cuentas a cobrar; Compras y cuentas a pagar, y Jurídico.
- **Los Controles Generales de Tecnología de la Información (ITGC)** garantizan que los sistemas y aplicaciones se desarrollan, mantienen y operan para proporcionar la funcionalidad necesaria para procesar las transacciones asegurando que la información es completa, disponible para aquellos con acceso aprobado. También garantizan el correcto funcionamiento de las aplicaciones y la protección tanto de los datos como de los programas frente a cambios no autorizados. Los principales bloques cubiertos dentro de los Controles Generales de IT son:
 - Gestión de accesos (acceso a aplicaciones e infraestructura)
 - Gestión de cambios (cambios en aplicaciones e infraestructura)
 - Gestión del desarrollo de programas
 - Operaciones informáticas (por ejemplo, copias de seguridad, etc.)

Ferrovial ha definido un marco de control de IT que comprende todos los riesgos potenciales procedentes de IT con los controles correspondientes. Mediante una evaluación individual de los riesgos que plantea cada sistema/aplicación, se definen los controles correspondientes para cada aplicación.

Atributos especiales de control: MRC e IPE

- **MRC - Controles de revisión por la dirección**
 - Algunos controles se consideran "MRC". Los MRC son revisiones realizadas por el personal directivo de la Compañía sobre la razonabilidad de la información financiera para alcanzar o evaluar una conclusión que afecta a la información financiera de una entidad.
 - Un MRC es un control de revisión que (i) requiere un juicio significativo y experiencia sobre la organización o conocimiento del sector; (ii) requiere una reunión entre miembros de la dirección para producir una conclusión; y/o (iii) se refiere al valor de una entrada/ajuste basado en una estimación no proporcionada a partir de una transacción objetiva.
 - Estos controles siempre requieren: (i) Incluir un umbral de revisión; (ii) claridad requerida sobre exactamente "Qué hizo el revisor" y "Cuál fue el seguimiento / resolución", y (iii) documentación suficiente para evidenciar la conclusión del control.
 - Hay que cumplimentar plantillas estándar para los controles con MRC.
- **IPE**
 - Un IPE es un documento preparado por el propietario de un control con información relevante para la ejecución del control o un informe de una aplicación informática que apoya la ejecución del control. IPE es cualquier información relevante utilizada por la entidad o creada por la entidad.
 - El principal objetivo en relación con esta información utilizada en la ejecución del control es garantizar su exhaustividad y exactitud, ya que de lo contrario la conclusión del control podría ser incorrecta.
 - Hemos definido plantillas estándar que deben cumplimentarse para los controles con IPE de procesos y aplicaciones.

Ejecución del control

Los propietarios de los controles serán responsables de ejecutar los controles definidos en las Matrices de Control de Riesgos con la frecuencia establecida (mensual, anual, etc.) y de presentar la evidencia adecuada del funcionamiento de los controles en cada ocasión. La evidencia debe cargarse en nuestra herramienta SCIF (ARCHER).

Asimismo, los revisores de los controles son responsables de revisar la evidencia preparada para respaldar la ejecución de los controles y de proporcionar pruebas justificativas de la revisión que han realizado (correo electrónico con conclusiones, preguntas de seguimiento, reuniones en el calendario, versiones de los documentos, etc.).

La tarea clave de los propietarios y revisores de controles es garantizar que cada control cumpla el objetivo de control y que el riesgo correspondiente se aborde o mitigue realmente.

7.4.4 Información y comunicación

La información es necesaria para que la entidad desempeñe sus responsabilidades de control interno. La dirección obtiene o genera y utiliza información pertinente y de calidad, tanto de fuentes internas como externas, para apoyar el funcionamiento de otros componentes del control interno. Para reforzar la comunicación interna en el entorno de cumplimiento de la SOX, el Departamento de Control Interno promueve la formación continua de los empleados en materia de SCIF.

La Dirección Económico-Financiera es responsable de definir, establecer, mantener actualizadas y comunicar formalmente a través de los canales establecidos a todas las personas involucradas en la elaboración de la información financiera de Ferrovial, las políticas, criterios y cuentas contables necesarias para que los procedimientos de captura y elaboración de la información financiera se realicen con formatos homogéneos de estados financieros individuales y consolidados, notas y desgloses.

La Dirección Económico-Financiera es la responsable de definir y establecer formalmente los canales externos de información financiera y del SCIF, considerando el tipo de información a divulgar públicamente, el origen, los responsables de su elaboración y distribución, el destino y la periodicidad.

Por otra parte, Ferrovial ha creado un Comité de Comunicaciones y desgloses de información, que supervisa la preparación y revisión de los estados financieros anuales. Dicho Comité evalúa la importancia de la información que debe divulgarse y supervisa los controles y procedimientos diseñados para garantizar que la información divulgada en los estados financieros sea exacta y se registre a su debido tiempo.

7.4.5 Supervisión

Es necesario supervisar el sistema de control interno para garantizar su correcto funcionamiento a lo largo del tiempo. En Ferrovial, las actividades de supervisión se llevan a cabo a varios niveles:

- La Dirección de Auditoría Interna comprobará anualmente el diseño de todos los controles implantados para todos los procesos de negocio, aplicaciones y controles a nivel de entidad, así como su eficacia operativa, basándose en muestras representativas.

El alcance del trabajo de la Dirección de Auditoría Interna incluye todas las sociedades del Grupo Ferrovial y va más allá de las pruebas de control interno, incluyendo auditorías de:

- estados financieros
- planes de negocio, presupuestos y modelos financieros
- el cumplimiento de la normativa interna y externa aplicable
- integridad y suficiencia funcional de los sistemas de información, y
- la adecuación de las responsabilidades organizativas.

El Departamento de Auditoría Interna proporciona actualizaciones periódicas tanto al Comité de Dirección como a la CAC.

- El Departamento de Control Interno también supervisa que la evidencia de control se cargue regularmente en la herramienta. También revisa los resultados de los tests y el progreso de las soluciones para los fallos de control. Una vez resueltas las medidas correctoras de los fallos de control, se comunicará a Auditoría Interna, que volverá a testear el control correspondiente para asegurarse de que funciona correctamente.
- Por último, la Dirección y TI también desarrollan diversas actividades de supervisión mediante, por ejemplo, el seguimiento de los informes SOC facilitados por los proveedores de servicios. La dirección supervisa las organizaciones de servicios y las organizaciones de subservicios estableciendo una comunicación coherente y continua y revisando los informes SOC de las organizaciones.

Estas etapas se apoyan en ARCHER, lo que facilita la gestión global del proceso y permite asignar claramente las responsabilidades de ejecución y documentación de los controles.

7.5 PROCESO DE ELABORACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

La preparación de las Cuentas Anuales comienza con la creación del calendario de cierre anual por parte del Departamento Financiero, que incluye las principales tareas a realizar para preparar las Cuentas Anuales consolidadas del Grupo. Se trata de un proceso ascendente en el que se definen controles para las actividades clave: todos los riesgos clave dentro de las actividades de cierre realizadas a nivel empresarial (contratos, concesiones, etc.) y a nivel corporativo, como el proceso de consolidación total, el desglose de las notas a los estados financieros y la preparación del estado de flujos de efectivo, tienen sus propios controles.

A nivel de sistemas transaccionales, Ferrovial ha implantado SAP en la mayoría de las sociedades del Grupo como ERP corporativo. Las empresas ajenas a este SAP "corporativo" tienen sus propios sistemas transaccionales. El mecanismo de captura y preparación de la información que soporta los estados financieros consolidados de Ferrovial se basa principalmente en una herramienta de consolidación denominada SAP BPC. Las empresas y subgrupos no incluidos en la aplicación SAP corporativa cargan su información financiera de cierre del ejercicio en esta aplicación. Gran parte de la información de apoyo a los desgloses y las notas de los estados financieros se incluye en la herramienta de consolidación, y el resto se captura mediante hojas de cálculo de formato estándar, denominadas Reporting Packages, que se preparan para los cierres semestrales y anuales.

Para apoyar al CEO y al CFO en relación con las certificaciones públicas que tienen que firmar en relación con los estados financieros, se prepararán las siguientes CERTIFICACIONES INTERNAS:

- La Auditoría Interna informa de los resultados del trabajo anual sobre el diseño y el funcionamiento del marco de control interno, proporcionando una evaluación global de la situación del control interno.
- La Dirección Económico-Financiera, basándose en el trabajo de Auditoría Interna, también evalúa la seriedad de las deficiencias identificadas y determina si existen debilidades materiales y/o deficiencias significativas que deban ser comunicadas a la Comisión de Auditoría, y, basándose en lo anterior, propone la evaluación que deben realizar el CEO y el CFO en relación con el SCIF.
- El Departamento de IT también proporciona una certificación del estado de las aplicaciones dentro del ámbito SOX.
- Por último, existe un proceso de certificación interna ascendente, mediante el cual el CEO y el CFO de las áreas de negocio, así como la Dirección Económico-Financiera Corporativa, firman una certificación.

Estas certificaciones incluyen una mención explícita a su responsabilidad de mantener un sistema de control interno que permita que la información financiera esté libre de errores materiales o fraude.

Los estados financieros se presentan al Consejo para su formulación. Además, antes de su publicación y aprobación por el Consejo, la Dirección Económico-Financiera Corporativa presenta al mencionado Comité de Comunicaciones y desgloses, y posteriormente a la CAC, los estados financieros anuales, destacando los principales juicios y estimaciones realizados en las áreas más complejas o con mayor impacto contable.

El auditor externo participa periódicamente en la CAC, presentando su alcance o trabajo (auditoría anual, revisión limitada, etc.), planificación, identificación de riesgos clave, conclusiones del trabajo provisional y conclusiones finales de la auditoría. También presentan anualmente a la CAC las deficiencias de control interno detectadas durante su labor de auditoría. Estas deficiencias se incorporan al plan de acción del SCIF; la Dirección Económico-Financiera Corporativa es responsable de diseñar un plan de acción para corregir dichas deficiencias y de informar de los avances a la CAC para que supervise su finalización.

7.6 NOMBRAMIENTO DEL AUDITOR EXTERNO DEL GRUPO

De conformidad con la legislación neerlandesa, el auditor externo de Ferrovial es nombrado por la Junta General de Accionistas sobre la base de una propuesta de nombramiento presentada por el Consejo. La CAC asesora al Consejo sobre el nombramiento del auditor externo. La CAC presenta anualmente al Consejo un informe sobre los resultados de la auditoría legal, que incluye de qué manera ésta ha contribuido a la integridad de la información financiera y el papel que la CAC ha desempeñado en este proceso. La CAC también recibe anualmente una declaración de independencia del auditor jurídico.

Ernst & Young, S.L., auditor externo anterior de Ferrovial, fue nombrado inicialmente por la Junta General como auditor externo de Ferrovial, S.A. (antigua matriz del grupo Ferrovial) el 17 de abril de 2020 por un periodo de tres años, a contar desde el 31 de diciembre de 2020. Tras la Fusión por la que la Compañía adquirió todos los activos y pasivos de Ferrovial, S.A. a título universal, EY Accountants B.V. (en aquel momento Ernst & Young Accountants LLP) actúa como auditor de Ferrovial. El 31 de julio de 2024, Ferrovial anunció que el Consejo, siguiendo una recomendación de la Comisión de Auditoría y Control, ha decidido proponer a la Junta General, el nombramiento de PricewaterhouseCoopers (PwC) como auditor externo de Ferrovial y su grupo consolidado a partir del ejercicio 2025 y sujeto a la aprobación del nombramiento de PwC durante la Junta General de Accionistas de 2025, cuya celebración está prevista para el 24 de abril de 2025.

7.7 SITUACIÓN ACTUAL DE LAS DEFICIENCIAS MATERIALES DETECTADAS EN 2023

Durante 2024, hemos completado la definición de nuestro modelo SOX general y el marco aplicable para la generación y conservación de evidencia de funcionamiento de los controles, hemos empezado a generar evidencia de todos los controles aplicables con arreglo a nuestro nuevo marco de forma recurrente y hemos iniciado un programa de testeo recurrente por parte de nuestra función de Auditoría Interna para concluir si los controles se han diseñado adecuadamente para mitigar los riesgos, y si los controles se han implantado tal y como se diseñaron.

Asimismo, como parte del programa general de cumplimiento de la SOX, hemos completado el diseño y la aplicación de las siguientes medidas correctoras y, por tanto, hemos llegado a la conclusión de que, a excepción de la insuficiencia de los controles de supervisión en relación con la actividad de los usuarios privilegiados de las aplicaciones informáticas, las anteriores deficiencias materiales identificadas en los estados financieros de 2023 presentados para la solicitud de cotización en la Bolsa americana (Registro 20-F de 2023) han sido subsanadas a 31 de diciembre de 2024. Estas han sido las principales medidas correctoras:

- En relación con los controles de revisión de la gestión y los informes utilizados en los controles:
 - Respecto de los controles de revisión de la gestión, hemos identificado una población completa de controles de revisión de la gestión que operan en todos nuestros procesos empresariales en los que hemos centrado nuestros esfuerzos de corrección. Además, hemos incluido en nuestros procedimientos internos SOX un marco pormenorizado relativo a la preparación y conservación de la documentación de ejecución del control, incluidos los atributos de control requeridos, el nivel de precisión aplicado y la investigación y resolución de los asuntos de revisión. Por último, hemos comprobado el diseño y la aplicación de aquellos controles de revisión por la dirección que abordan directamente un riesgo de incorrección material en nuestros estados financieros consolidados.
 - Para los informes utilizados en los controles, como en el caso de los controles de revisión de la gestión, hemos identificado la población completa de Informes utilizados en los Controles (lo que denominamos Información Preparada por la Entidad, o IPE), hemos definido un marco de los requisitos de documentación de dichos Informes para probar su exactitud e integridad, hemos implementado dicho marco en la población completa y, por último, hemos probado el diseño y la implementación de aquellos IPE que abordan directamente un riesgo de incorrección material en nuestros estados financieros consolidados.
- En relación con los controles generales de las tecnologías de la información, o ITGC, hemos identificado las aplicaciones clave utilizadas en los procesos de negocio que se utilizan para la elaboración de los estados financieros consolidados; hemos identificado para esas aplicaciones los controles que afectan a los riesgos relacionados con la gestión de accesos, la gestión de cambios, las operaciones informáticas y el desarrollo de programas; hemos establecido un marco relativo a los requisitos de documentación de los controles, implantado el marco y, por último, hemos comprobado el diseño y la implantación de los CGTI que están relacionados con un riesgo de incorrecciones materiales en nuestros estados financieros. Con respecto a los insuficientes controles de supervisión de la actividad de los usuarios privilegiados de las aplicaciones informáticas,

hemos completado un proceso para activar y supervisar los registros de actividad por los usuarios en las aplicaciones financieras básicas a fin de permitir una supervisión adecuada de la actividad de los usuarios privilegiados. El testeo recurrente de la función de Auditoría Interna está diseñada para garantizar que los controles sobre la supervisión de estos usuarios se realizan, evidencian y documentan adecuadamente.

- En relación con la segregación de funciones, hemos definido, formalizado y aprobado un marco interno que identifica los principales riesgos relacionados con la segregación de funciones, las funciones relacionadas con esos riesgos y las aplicaciones relacionadas con esas funciones. Tras ese análisis, hemos identificado los conflictos de segregación de funciones detectados en las aplicaciones informáticas pertinentes y hemos ajustado las funciones de los usuarios, la autorización de transacciones y los accesos para minimizar el número de conflictos, y hemos identificado controles compensatorios en los casos en que no se han podido eliminar los conflictos. Asimismo, hemos incorporado los conflictos de segregación de funciones identificados en el análisis mencionado a la provisión de acceso a nuevos usuarios. Por último, hemos diseñado e implantado para las aplicaciones financieras básicas controles de supervisión periódicos para garantizar que la posición de segregación de funciones se revisa de forma recurrente.

Por último, hemos revisado los resultados del testeo realizado por la función de Auditoría Interna, centrado en el diseño y la implantación de controles en los procesos empresariales clave y en las aplicaciones informáticas que abordan los riesgos de incorrecciones materiales, para evaluar si alguna deficiencia o una combinación de deficiencias podría calificarse de debilidad material. Tras esta evaluación, hemos llegado a la conclusión de que las debilidades materiales identificadas en el Registro 20-F de 2023, han sido subsanadas a 31 de diciembre de 2024, excepto por cuanto se refiere a la insuficiencia de los controles de supervisión en relación con la actividad de los usuarios privilegiados de las aplicaciones informáticas. Asimismo, en relación con esta evaluación, se han detectado otras deficiencias y se han puesto en marcha rápidamente medidas correctoras para subsanarlas.

DECLARACIONES DEL CONSEJO

El Consejo, basándose en los procedimientos de control interno llevados a cabo durante 2024 descritos en la sección 7.3 y en la evaluación de empresa en funcionamiento incluida en la nota 1.2.1 "Evaluación de empresa en funcionamiento" de los Estados Financieros Consolidados, declara que:

- el informe de gestión de Ferrovial proporciona información suficiente sobre cualquier deficiencia en la eficacia de los sistemas internos de gestión y control de riesgos en relación con los riesgos a que se refiere la recomendación 1.2.1 del Código de Gobierno Corporativo neerlandés;
- los sistemas mencionados ofrecen garantías razonables de que la información financiera de la compañía no contiene inexactitudes importantes;
- basándose en la situación actual, está justificado que la información financiera se elabore sobre la base de una empresa en funcionamiento; y
- el citado informe recoge los riesgos importantes, según la recomendación 1.2.1 del Código de Gobierno Corporativo neerlandés, y las incertidumbres, en la medida en que sean relevantes para la expectativa de continuidad de la Compañía durante el periodo de doce meses posterior a la elaboración del informe.

8. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE GOBIERNO CORPORATIVO

El Código de Gobierno neerlandés (<https://www.mccg.nl/english>) se aplica a todas las empresas neerlandesas cuyas acciones cotizan en una bolsa de valores reconocida por el gobierno, ya sea en los Países Bajos o en otro lugar, y por lo tanto también se aplica a Ferrovial.

La Compañía reconoce la importancia del buen gobierno, tanto según lo establecido en el Código de Gobierno neerlandés como en el contexto español y estadounidense y en la práctica del mercado internacional. Ferrovial cumple la mayoría de recomendaciones del Código de Gobierno neerlandés, excepto las que se enumeran a continuación:

Recomendación 2.2.2 - Incluyendo el periodo en que formó parte del Consejo de Ferrovial S.A., los Consejeros No Ejecutivos D.ª María del Pino y D. José Fernando Sánchez-Junco han formado parte del Consejo durante más de doce años. Ambos tienen un profundo conocimiento de Ferrovial y su Grupo, habiendo contribuido a su importante desarrollo e internacionalización y a su consolidación como operador global en el sector de las infraestructuras. Asimismo, los currículos de D.ª María del Pino y D. José Fernando Sánchez-Junco también demuestran su amplia formación con sólidos conocimientos de estrategia empresarial, ESG y comercial.

Recomendación 2.3.7 - El Código de Gobierno neerlandés recomienda el nombramiento de un vicepresidente que acompañe al presidente del Consejo. Ferrovial ha implantado un modelo de gobierno relativo al presidente ejecutivo. Esto significa que uno de los Consejeros No Ejecutivos de Ferrovial, con el título de Consejero Coordinador, actúa como "presidente" según lo contemplado en el Código de Gobierno neerlandés, y que uno de los Consejeros Ejecutivos de Ferrovial ostenta el título de Presidente. El Vicepresidente de Ferrovial sustituye al Presidente de Ferrovial, y no al Consejero Coordinador de Ferrovial. Varias de las funciones contempladas en el Código de Gobierno neerlandés para el "presidente" son ejercidas por el Presidente de Ferrovial (en su caso, junto con el Consejero Coordinador de Ferrovial) y, en consecuencia, el hecho de que el Vicepresidente sustituya al Presidente (y no al Consejero Coordinador) es coherente con la elección de Ferrovial de un modelo de gobierno de presidente ejecutivo.

Recomendación 2.4.2 - El Reglamento del Consejo establece una limitación al número de consejos ajenos a Ferrovial en los que los Consejeros pueden ocupar el cargo (cinco sociedades cotizadas distintas de la Compañía y sus Filiales, computándose como uno solo los cargos en el mismo grupo de sociedades). La Compañía considera que esta limitación garantiza suficientemente un nivel adecuado de participación de los Consejeros de Ferrovial. Asimismo, y con la misma finalidad, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones supervisa anualmente los cargos ajenos a Ferrovial en los que se integran los Consejeros No Ejecutivos.

Recomendación 2.6.2 - La Política del Canal Ético establece que las comunicaciones que impliquen una conducta indebida real o presunta de un miembro del Consejo se gestionarán bajo la supervisión directa del Presidente de la Comisión de Auditoría y Control. La Compañía considera que es la más adecuada teniendo en cuenta el gobierno global de Ferrovial, dado que la Comisión de Auditoría y Control, compuesta únicamente por Consejeros No Ejecutivos independientes, tiene entre sus funciones el establecimiento de procedimientos para la recepción, retención y tratamiento de quejas, inquietudes y consultas de empleados y terceros. Además, el Director de Cumplimiento, responsable del sistema de denuncia de irregularidades, depende del Presidente de la Comisión de Auditoría y Control, que conoce por tanto los procedimientos de investigación de las denuncias.

Recomendación 3.1.2 vi) - La Política de Remuneraciones de Ferrovial establece que una vez atribuidas las acciones correspondientes a los sistemas retributivos, los Consejeros Ejecutivos no podrán transmitir su titularidad ni ejercerlas hasta transcurrido un plazo mínimo de tres años. Se hace una excepción si un Consejero Ejecutivo mantiene, en el momento de la transmisión o el ejercicio, una exposición económica neta a la variación del precio de las acciones por un valor de mercado equivalente a un importe de al menos dos veces su retribución fija anual mediante la titularidad de acciones, opciones u otros instrumentos financieros. El objetivo del periodo de tenencia de las acciones entregadas por la Compañía es alinear sus intereses y los

de sus accionistas. Ferrovial entiende que estos intereses se alinean cuando se alcanza un importe equivalente al menos a dos veces la retribución fija, ya que representa una exposición relevante al valor de la Compañía.

Recomendación 3.2.3 - De conformidad con la Política de Retribución, el contrato con el CEO establece que éste tendrá derecho a percibir una retribución bruta igual a la mayor de las dos cantidades siguientes en algunos casos de extinción de su contrato: (i) la cantidad resultante de sumar el importe anual de la retribución fija y la retribución variable anual por objetivos correspondiente al año de extinción del contrato; o (ii) las cantidades acumuladas en la fecha de extinción del contrato en el plan extraordinario de retribución diferida a que se refiere el Sistema de Ahorro a Largo Plazo con el límite de dos anualidades del total de la retribución anual. Este acuerdo se adoptó cuando la sociedad matriz última del grupo Ferrovial era todavía Ferrovial S.A. y está en línea con las recomendaciones españolas de buen gobierno.

Recomendación 3.3.3 - Los Consejeros No Ejecutivos no perciben retribución en acciones.

En este sentido, Ferrovial no ha adoptado ninguna directriz accionarial formal para los Consejeros No Ejecutivos.

Recomendación 5.1.2 - De conformidad con el Reglamento del Consejo, el Presidente de Ferrovial es el máximo responsable del eficaz funcionamiento del Consejo, teniendo la facultad ordinaria de convocarlo, de fijar el orden del día de las reuniones y de dirigir las discusiones y deliberaciones. Como se ha explicado en relación con la recomendación 2.3.7, Ferrovial cuenta con un modelo de gobierno de presidente ejecutivo y la asignación de estas funciones resulta coherente con dicho modelo.

9. DECLARACIÓN DE GOBIERNO CORPORATIVO

El Código de Gobierno neerlandés prescribe que las empresas neerlandesas emitan una declaración en la que expongan su enfoque de gobierno empresarial y el cumplimiento del Código de Gobierno neerlandés, al que se hace referencia en el artículo 2a del Decreto sobre el Informe de Gestión. Los detalles requeridos para su inclusión en esta declaración de gobierno corporativo, descritos en la sección 3 del Decreto sobre el Informe de Gestión, se incorporan y reiteran aquí por referencia. Esta información se encuentra en las siguientes secciones del Informe Anual:

- La sección 8 incluye detalles relativos al cumplimiento del Código de Gobierno neerlandés, tal como exige el artículo 3 del Decreto sobre el Informe de Gestión.
- La sección 7 contiene información relativa al marco de gestión y control de riesgos de Ferrovial en relación con el proceso de información financiera, tal como exige el artículo 3a sub a del Decreto sobre el Informe de Gestión.
- Para más detalles sobre el funcionamiento de la Junta General y la autoridad y los derechos de sus accionistas, según lo dispuesto en el artículo 3a sub b del Decreto sobre el Informe de Gestión, consulte la Sección 4.1.
- La sección 2 contiene detalles sobre la composición y el funcionamiento del Consejo y sus Comisiones, ajustados a una estructura de gobierno de un solo nivel para cumplir con el artículo 3a sub c del Decreto sobre el Informe de Gestión.
- La Política de Diversidad e Inclusión de Ferrovial, un requisito según el artículo 3a sub d del Decreto sobre Informe de Gestión, está documentada en la Sección 2.8.1.
- En los apartados 2.3, 2.8.1 y 3 se ofrece información detallada sobre el número de hombres y mujeres en el Consejo, los puestos directivos por debajo del Consejo, los objetivos correspondientes y los planes para alcanzar dichos objetivos, de conformidad con el artículo 3d del Decreto sobre el Informe de Gestión.
- Las secciones 4.2 a 4.4 y la sección 5 incluyen información relativa a la inclusión de los datos exigidos por el Decreto neerlandés sobre ofertas públicas de adquisición (*Besluit openbare biedingen*), por el que se aplica la Directiva europea 2004/25/CE, según lo estipulado en el artículo 3b del Decreto sobre el Informe de Gestión.

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

De conformidad con el artículo 5:25c (2) de la Ley neerlandesa de Supervisión Financiera (*Wet op het financieel toezicht*), los miembros del Consejo de Administración de Ferrovial SE declaran por la presente que, según su leal saber y entender:

- los estados financieros individuales de Ferrovial SE y los estados financieros consolidados de Ferrovial SE correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2024 ofrecen una imagen fiel de los activos, de la situación financiera y de los resultados de Ferrovial SE y de las entidades incluidas en la consolidación tomados en su conjunto; y
- que el informe de gestión de Ferrovial SE correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2024 ofrece una imagen fiel de la situación a la fecha del balance, de la evolución de los negocios durante el ejercicio de Ferrovial SE y de las empresas vinculadas a ella cuyos datos se incluyen en sus estados financieros, y que el informe de gestión describe los riesgos sustanciales a los que se enfrenta Ferrovial SE.

Ámsterdam, a 27 de febrero de 2025

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Consejero Ejecutivo (Presidente)
- D. Óscar Fanjul Martín, Consejero No Ejecutivo (Vicepresidente)
- D. Ignacio Madríguez Fernández, Consejero Ejecutivo (Consejero Delegado)
- D.ª María del Pino y Calvo-Sotelo, Consejera No Ejecutiva
- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, Consejero No Ejecutivo
- D. Philip Bowman, Consejero No Ejecutivo
- D.ª Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen, Consejera No Ejecutiva
- D. Bruno Di Leo, Consejero No Ejecutivo
- D. Juan Hoyos Martínez de Irujo, Consejero No Ejecutivo (Consejero Coordinador)
- D. Gonzalo Urquijo Fernández de Aroz, Consejero No Ejecutivo
- D.ª Hildegard Wortmann, Consejera No Ejecutiva
- D.ª Alicia Reyes Revuelta, Consejera No Ejecutiva

INFORME DE REMUNERACIONES

1. Introducción a cargo del Presidente de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones	230
2. Política de Remuneraciones de los Consejeros en 2025	231
3. Aplicación de la Política de Remuneraciones de los Consejeros en 2024	239
4. Alineación de la remuneración en el grupo con el rendimiento sostenible y a largo plazo de la compañía y a la reducción de riesgos	245
5. Procedimientos y órganos de la sociedad involucrados en la Política de Remuneraciones. Principales actividades llevadas a cabo por la Comisión de Nombramientos y Retribuciones durante el ejercicio 2024	246
6. Tablas resumen de la remuneración	249

INFORME DE REMUNERACIONES

Crecimiento Sostenible

1. INTRODUCCIÓN A CARGO DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

Estimado accionista,

En nombre de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Ferrovial, es un placer presentar el informe anual sobre remuneraciones de los consejeros de 2024 (IARC), el cual incluye información sobre la política de remuneraciones de los consejeros aplicable al ejercicio en curso, un resumen sobre la aplicación de la política de remuneraciones y el detalle individual de las remuneraciones percibidas por los Consejeros durante el ejercicio cerrado.

Decisiones sobre remuneraciones

Se ha realizado el abono en el primer trimestre de 2025 de la retribución variable anual correspondiente a los resultados del ejercicio 2024, cuyo nivel de pago para el Presidente asciende a 144,62% del objetivo, y para el Consejero Delegado asciende a 148,59% del objetivo. Este proceso se detalla en el apartado 3 "Aplicación de la Política de Remuneraciones de los Consejeros en 2024".

Por otro lado, se ha llevado a cabo la liquidación en marzo de 2024 de la asignación del año 2021 correspondiente al Plan de Incentivos a Largo Plazo 2021, cuyo nivel de pago ascendió a un 80% del incentivo máximo.

Adicionalmente, para el Plan de Incentivos a Largo Plazo 2025 (la última concesión del plan actual), se ha aprobado ajustar el Retorno Total para los Accionistas (RTA) para enfocarse más en el mercado estadounidense. La métrica actual RTA se dividirá en dos partes: 70% RTA, con un mayor énfasis en el grupo de pares del sector de infraestructura, y 30% RTA comparado con el índice S&P 500.

Asimismo, el Consejo de Administración, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, ha decidido someter a la Junta General de Accionistas de 2025 una nueva Política de Remuneraciones que incorpora modificaciones en la remuneración de los Consejeros en su condición de tales, y para los Consejeros Ejecutivos, tal como se explica en el capítulo correspondiente.

El nivel de apoyo obtenido en la Junta General de Accionistas celebrada el 11 de abril de 2024, para los puntos del orden del día relacionados con la remuneración, fue significativamente alto y en línea con los resultados obtenidos en 2023.

Personas y diversidad

El Consejo de Administración de Ferrovial está compuesto por 12 miembros, de los cuales el 33,3% son mujeres. Excluyendo a los Consejeros Ejecutivos, el porcentaje sube al 40%, cumpliendo con la Directiva Europea (Directiva (UE) 2022/2381) sobre el equilibrio de género entre los consejeros.

Observaciones finales

Para finalizar, quisiera agradecer las aportaciones y el apoyo recibido para la elaboración del presente informe. La Comisión está comprometida en seguir alineando la política de remuneraciones con la estrategia empresarial y de sostenibilidad a largo plazo de la Sociedad, así como con los intereses de nuestros accionistas y demás grupos de interés. Asimismo, los miembros de la Comisión están comprometidos en continuar mejorando el nivel de interacción existente con inversores institucionales y proxy advisors.

Conforme a la normativa aplicable, el presente informe anual sobre remuneraciones de los consejeros será sometido a votación consultiva en la Junta General de Accionistas de 2025.

Bruno Di Leo

2. REMUNERACIONES DE LOS CONSEJEROS EN 2025

2.1. ASPECTOS PRINCIPALES DE LA POLÍTICA

La Política de Remuneraciones vigente para los consejeros de Ferrovial (los "Consejeros") es la aprobada, a propuesta del Consejo de Administración de Ferrovial (el "Consejo de Administración"), por la Junta General de Accionistas de Ferrovial (la "Junta General de Accionistas" o la "Junta General") celebrada el 13 de abril de 2023 con motivo de la fusión transfronteriza entre Ferrovial S.A y Ferrovial SE.

La Política de Remuneraciones de los Consejeros es accesible en el siguiente enlace: <https://static.ferrovial.com/wp-content/uploads/2023/06/16130606/politica-de-remuneraciones-consejeros-fse.pdf>

El Consejo de Administración, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, ha decidido someter a la Junta General de Accionistas de 2025 una nueva Política de Remuneraciones que incorpora modificaciones en la remuneración de los Consejeros en su condición de tales, dejando sin efecto la política actual y aplicándose desde la fecha de su aprobación por la Junta de Accionistas (las modificaciones tendrán efecto retroactivo a partir del 1 de enero de 2025) y durante los siguientes cuatro años (es decir, la Política de Remuneraciones se someterá nuevamente a aprobación a más tardar en la Junta General de la Sociedad que se celebrará en 2029).

El Consejo de Administración y, específicamente, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones (la "Comisión") han analizado y proponen los siguientes cambios en la Política de Remuneraciones:

- La estructura de remuneración para los Consejeros en su condición de tales puede simplificarse fusionando las asignaciones fijas y complementarias en una única asignación fija, abonada trimestralmente. Esto tiene como objetivo clarificar la estructura para los Consejeros y los grupos de interés, alineándose con las mejores prácticas de gobernanza.
- La remuneración anual máxima total agregada para los Consejeros en su condición de tales puede aumentar de 1.900.000 € a 2.280.000 €, un incremento del 20%, aplicado uniformemente a todos los componentes de la remuneración. Ferrovial considera que este ajuste es crucial para poder atraer a Consejeros con experiencia en el mercado estadounidense, ya que América del Norte es el principal mercado actual y estratégico de Ferrovial. Sin embargo, la remuneración anual total por Consejero en su condición de tal está por debajo del percentil 10 de las empresas del S&P 500 y en el percentil 33 en comparación con las 26 empresas incluidas en el benchmarking de remuneración de los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad, que se describen en la sección 2.2. de este informe. Además, la cotización en Nasdaq ha ampliado sustancialmente las responsabilidades de los Consejeros No Ejecutivos, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de la SEC y Nasdaq, como el cumplimiento de los requisitos derivados de Sarbanes Oxley. Las responsabilidades de los Consejeros también se han ampliado en otros aspectos, por ejemplo, en lo que respecta a la presentación de informes ESG y la ciberseguridad. A pesar de estas mayores responsabilidades, la remuneración de los Consejeros no se ha revisado desde 2022, después de lo cual se experimentó un aumento significativo de la inflación.
- Un máximo del 20% de la remuneración anual total para los Consejeros en su condición de tales puede pagarse en acciones, y el resto en efectivo. La adjudicación de estas acciones no está vinculada a ningún indicador de rendimiento y se otorgarán para inversión a largo plazo, sujetas a un período de retención de 3 años o hasta el final de su mandato como Consejero, lo que ocurra primero. Esta estructura de remuneración se alinea con las prácticas de las empresas estadounidenses, mejorando la atracción para los Consejeros norteamericanos y coincidiendo con la mayoría de las empresas del S&P 500 y los competidores de Ferrovial en EE.UU., al tiempo que mantiene la alineación con las mejores prácticas europeas.
- En cuanto a la remuneración de los Consejeros Ejecutivos, se propone aumentar la remuneración fija del Presidente en un 10%, de 1.500.000€ a 1.650.000€ y la remuneración fija del Consejero Delegado en un 10,3%, de 1.450.000€ a 1.600.000€.

La Política de Remuneraciones establece un paquete de remuneración competitivo que promueva el desarrollo a largo plazo de la Compañía, evita la asunción de riesgos excesivos o inapropiados y alinea los intereses de los profesionales de Ferrovial con los de los accionistas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Política de Remuneraciones cuenta con los siguientes principios:

Creación de valor a largo plazo	Creación de valor a largo plazo, alineando los sistemas retributivos con el plan estratégico, los intereses de los accionistas y el resto de grupos de interés y la sostenibilidad a largo plazo de la Sociedad
Atracción y retención	Atracción y retención de los mejores profesionales
Competitividad	Competitividad externa en la fijación de las remuneraciones con referencias de mercado a través de análisis con sectores y compañías comparables
Vinculación a la acción y rentabilidad	Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad
Control de riesgos	Logro responsable de objetivos de acuerdo con la política de gestión de riesgos de la Sociedad
Mix retributivo equilibrado	Mantenimiento de un equilibrio razonable entre los distintos componentes de la retribución fija y variable (anual y largo plazo), que refleje una adecuada asunción de riesgos combinada con el logro de los objetivos definidos
Transparencia	Transparencia en la política y en el informe sobre remuneraciones

Adicionalmente, para definir la Política de Remuneraciones se tiene en consideración el entorno económico, los resultados de la Sociedad, la estrategia del grupo Ferrovial (el "Grupo"), las exigencias legales y las mejores prácticas de mercado.

Adoptamos prácticas retributivas sólidas	Evitamos las siguientes prácticas retributivas
Consejeros Ejecutivos	
Vinculación del pago de la retribución a los resultados de la sociedad ("pay for performance")	No existen cláusulas de extinción de la relación para el Presidente
Pago de parte de la retribución en acciones y/u opciones sobre acciones de la Sociedad (salvo en el caso del Presidente si el correspondiente Plan que se aprobara por la Junta General de Accionistas estableciera su pago en metálico)	No existen obligaciones contractuales en supuestos de cambios de control
Análisis retributivo comparativo	No existen compromisos por pensiones
Paquete de beneficios sociales conservador, en línea con la política de los directivos del Grupo	No se conceden préstamos ni anticipos
Tenencia de acciones por valor de 2 veces su retribución fija	
No ejercicio de derechos hasta pasados 3 años desde su atribución	
Sus contratos incluyen cláusulas de recobro de la retribución variable	
Publicación del grupo de comparación	
Proceso periódico de consulta con los accionistas	
Asesoramiento externo	
Consejeros en su condición de tales	

En la propuesta de Política de Remuneraciones que se espera que el Consejo de Administración someta a aprobación en la Junta General de Accionistas, se prevé que participen en esquemas de remuneración que no están vinculados al rendimiento de la Compañía.

2.2. EMPRESAS COMPARABLES UTILIZADAS PARA DETERMINAR LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones evalúa periódicamente la información de mercado en relación con los niveles, el mix y las prácticas retributivas.

En concreto, hasta la fecha de realización de este informe, se han acometido distintos análisis sobre la remuneración de los Consejeros Ejecutivos y de los Consejeros en su condición de tales, con el apoyo de asesores externos de reconocido prestigio en la materia.

En relación con los Consejeros Ejecutivos, el mercado que la Comisión de Nombramientos y Retribuciones toma como referencia para el establecimiento de los distintos componentes de la retribución se establece en función de los siguientes criterios:

- número de compañías suficiente para obtener resultados representativos y estadísticamente fiables y sólidos;
- datos de dimensión: facturación, capitalización bursátil, activos, número de empleados y alcance geográfico;
- ámbito de responsabilidad: compañías cotizadas principalmente en el IBEX35, AEX25 y S&P500 y multinacionales del sector; y
- distribución sectorial: muestra multisectorial con peso relevante de los sectores construcción, infraestructuras y energético.
- coherencia con el grupo de comparación establecido para medir el Retorno Total del Accionista Relativo en el Plan de Incentivo a Largo Plazo.

Por lo tanto, Ahold Delhaize, AECOM, BIP (Brookfield Infrastructure Partners), Fluor, Quanta Services, NVR Inc. y Wolters Kluwer entran en el grupo de este año en lugar de Balfour Beatty, Getlink, Indra y SNC Lavalin.

Como resultado, el grupo de comparación está formado por las siguientes 26 compañías:

Acciona	BIP (Brookfield Infrastructure Partners)	Naturgy	Transurban
ACS	Eiffage	NVR Inc.	Tutor Perini
AECOM	Fluor	Quanta Services	Vinci
AdP	Fraport	Repsol	Webuild
Ahold Delhaize	Granite	Sacyr	Wolters Kluwer
Banco Santander	Iberdrola	Skanska	
BBVA	Inditex	Telefónica	

Ferrovial se encuentra entre la mediana y el percentil 75 del grupo de comparación de 26 empresas en capitalización bursátil.

La Comisión considera la información de mercado en el proceso de toma de decisiones, si bien no aplica un enfoque mecánico en la determinación de los niveles de remuneración.

2.3. REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EJECUTIVOS

La remuneración total de los Consejeros Ejecutivos de Ferrovial se compone de diferentes elementos retributivos que consisten fundamentalmente en: (i) una retribución fija, (ii) una retribución variable anual y (iii) una retribución variable a largo plazo.

Presidente*	Retribución fija (RF)	Retribución variable anual (RVA)	Retribución variable a largo plazo (Planes de incentivos largo plazo)
Importes	1.650.000€	Target: 125% de la RF Máximo: 190% de la RF	Máximo (anualizado): 150% de la RF
Objetivos	N/A	80% Cuantitativos: <ul style="list-style-type: none"> • Resultado Neto (55%) • Flujo de Caja (45%) 20% ESG y Cualitativos	Plan 2023-2025 (otorgamiento 2023 y 2024): <ul style="list-style-type: none"> • 40% Flujo de Caja de actividad • 50% RTA relativo • 10% ESG (reducción de gases de efecto invernadero, diversidad y seguridad y salud en el trabajo)
Diseño	N/A	100% en metálico Cláusulas <i>malus</i> y <i>clawback</i> Discrecionalidad del Consejo ante circunstancias excepcionales	100% en acciones 3 años de medición de objetivos Cláusulas <i>malus</i> y <i>clawback</i>
Consejero delegado*	Retribución fija (FR)	Retribución variable anual (RVA)	Retribución variable a largo plazo (Planes de incentivos largo plazo)
Importes	1.600.000€	Target: 100% de la RF Máximo: 150% de la RF	Máximo (anualizado): 150% de la RF
Objetivos	N/A	70% Cuantitativos: <ul style="list-style-type: none"> • Resultado Neto (55%) • Flujo de Caja (45%) 30% ESG y Cualitativos	Plan 2023-2025 (otorgamiento 2023 y 2024): <ul style="list-style-type: none"> • 40 % Flujo de caja de actividad • 50 % RTA relativo • 10 % ESG (reducción de gases de efecto invernadero, objetivos de diversidad y de seguridad y salud en el trabajo)
Diseño	N/A	100% en metálico Cláusulas <i>malus</i> y <i>clawback</i> Discrecionalidad del Consejo ante circunstancias excepcionales	100% en acciones 3 años de medición de objetivos Cláusulas <i>malus</i> y <i>clawback</i>

* Los Consejeros Ejecutivos pueden destinar una parte de su retribución fija bruta anual a la obtención de algunos de los productos o servicios ofrecidos por la compañía dentro del plan de retribución flexible como, por ejemplo, el seguro de vida, seguro de accidentes, seguro de salud o vehículos de empresa. Adicionalmente, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro de vida para la cobertura del riesgo de fallecimiento e incapacidad de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos.

Adicionalmente, el Consejero Delegado participa en un esquema retributivo de ahorro a largo plazo de carácter diferido que sólo se hará efectivo cuando ocurra su desvinculación por mutuo acuerdo con la Sociedad al alcanzar una determinada edad, no existiendo por tanto derechos consolidados (ver 2.3.1).

Para establecer la compensación fija del Presidente y del Consejero Delegado para el año fiscal 2025, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones ha considerado lo siguiente:

- Su desempeño excepcional en el logro de objetivos estratégicos y la superación de objetivos financieros, creando valor para los accionistas.
- Aumentar la competitividad de su paquete de compensación para asegurar el alineamiento con las empresas comparables analizadas.

En lo que se refiere al mix retributivo, la Política de Remuneraciones de Ferrovial establece un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la remuneración. El peso de la retribución en riesgo para los Consejeros Ejecutivos supone, al menos, un 75% de la retribución total para un escenario máximo que contempla un otorgamiento del incentivo a largo plazo máximo y sobrecumplimiento de los objetivos. Los gráficos detallan el nivel de retribución total, así como el mix retributivo para un escenario de cumplimiento de objetivos mínimo y máximo:

- El valor máximo asume que se devengaría la retribución variable anual máxima (190% de la retribución fija para el Presidente y 150% de la retribución fija para el Consejero Delegado) y la retribución variable a largo plazo anualizada máxima (150% de la retribución fija).
- El valor de la retribución variable a largo plazo máximo anualizado se define en función del precio inicial de la acción a fecha de otorgamiento. No se contempla la potencial variación de la acción durante el periodo de medición de objetivos.



2.3.1. Detalle de los elementos retributivos de los consejeros ejecutivos

Los elementos que componen la retribución de los consejeros ejecutivos son los siguientes:

Retribución fija	Funcionamiento
Recompensar atendiendo al nivel de responsabilidad y a la trayectoria profesional	Se determina teniendo en cuenta el contenido de las funciones ejecutivas asociadas al cargo y la información sobre remuneraciones de sociedades cotizadas comparables a la Sociedad. Se abona mensualmente.
	Importe
	<ul style="list-style-type: none"> Presidente: 1.650.000€ Consejero Delegado: 1.600.000€
Retribuciones en especie	Funcionamiento
Ofrecer un paquete de compensación competitivo	En línea con la política de los directivos del Grupo, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro de vida para la cobertura del riesgo de fallecimiento e incapacidad de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. Además, los Consejeros Ejecutivos son elegibles a otros beneficios sociales como coche de empresa, seguro médico, seguro de vida y accidentes, seguro de responsabilidad civil y otros beneficios no materiales. Los Consejeros Ejecutivos pueden destinar una parte de su retribución fija bruta anual a la obtención de algunos de los productos o servicios ofrecidos por la compañía dentro del plan de retribución flexible.
	Importe máximo
	<ul style="list-style-type: none"> Presidente: 50.000€ Consejero Delegado: 50.000€

Sistemas de ahorro a largo plazo (aplicable solo al Consejero Delegado)

Ferrovial no tiene contraídas obligaciones o compromisos por pensiones con ningún miembro del Consejo de Administración.

De acuerdo con lo previsto en la vigente Política de Remuneraciones de los Consejeros de Ferrovial, el Consejero Delegado es elegible a un esquema retributivo de carácter diferido que sólo se hará efectivo cuando ocurra la desvinculación del Consejero por mutuo acuerdo con la Sociedad al alcanzar una determinada edad, no existiendo por tanto derechos consolidados.

El Consejero Delegado, D. Ignacio Madrideo, participa en dicho esquema retributivo de carácter diferido de conformidad con lo dispuesto en su contrato mercantil suscrito con la Sociedad.

Para la cobertura de esta retribución extraordinaria, la Sociedad anualmente realizará aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad es el tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje que se ha fijado, para 2025, en el 20% de la Retribución Total Anual (retribución fija más retribución variable anual target del 100%) del Consejero Delegado.

El derecho a recibir esta retribución extraordinaria por parte del Consejero Delegado será incompatible con el cobro de cualquier indemnización que pudiera tener derecho a percibir el consejero como consecuencia de la extinción de su relación con la Sociedad.

Retribución variable anual

Funcionamiento

Los Consejeros Ejecutivos participan en el sistema general de retribución variable anual del Grupo. Esta retribución se abona en metálico. En caso de que los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad reciban dietas por su asistencia a los Consejos y Comisiones de otras sociedades del Grupo, las cantidades recibidas por este concepto serán minoradas del importe de la retribución variable anual del Consejero. Se han realizado análisis sobre el impacto en la retribución variable de distintos escenarios de desempeño financiero, considerando diferentes niveles de estrés de las métricas de rendimiento, con el fin de asegurar la alineación entre *pay* y *performance*.

Importe

	Target	Máximo
Presidente	125% de la Retribución fija	190% de la Retribución fija
Consejero Delegado	100% de la Retribución fija	150% de la Retribución fija

Objetivos

La Retribución Variable Anual se vincula al desempeño individual y a la consecución de objetivos económico-financieros, industriales y operativos concretos, predeterminados, cuantificables y alineados con el interés social, contemplados en los planes estratégicos de la Sociedad (por ejemplo y entre otros, Resultado Neto, Flujo de Caja, etc.). Todo ello sin perjuicio de la posibilidad de ponderar otros objetivos, en particular, en materia de gobierno corporativo y responsabilidad social corporativa, pudiendo ser de carácter cuantitativo o cualitativo (por ejemplo y entre otros, relación con grupos de interés, seguridad y salud de los empleados, desarrollo de personas, innovación, etc.). En concreto, para el ejercicio 2025, los objetivos establecidos son los siguientes:

Recompensar la creación de valor a través de la consecución de los objetivos contemplados en los planes estratégicos del Grupo

	Objetivos Cuantitativos		Objetivos Cualitativos y ESG	
	Peso	Métricas	Peso	Métricas
Presidente	80 %	<ul style="list-style-type: none"> • Resultado Neto • Flujo de Caja 	20 %	<ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento Consejo y de la Comisión Ejecutiva • Planificación Estratégica • Factores ambientales, sociales y de gobierno Corporativo (ESG): <ul style="list-style-type: none"> - Gobierno Corporativo. - Plan de sucesiones. - Representación institucional.
CEO	70 %	<ul style="list-style-type: none"> • Resultado Neto • Flujo de Caja 	30 %	<ul style="list-style-type: none"> • Plan Estratégico. • Factores ambientales, sociales y de gobierno Corporativo (ESG): <ul style="list-style-type: none"> - Seguridad y salud. - Innovación, Sostenibilidad y Responsabilidad Social Corporativa. - Desarrollo de equipos profesionales. - Adecuación y seguimiento de los procedimientos vinculados a la asunción de riesgos controlados (Auditorías internas/SOX). - Relación con grupos de interés.

Retribución variable a largo plazo

Funcionamiento

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de retribución variable a largo plazo basado en planes de entrega de acciones, en el que también participan otros directivos y profesionales clave del Grupo. El Plan 2023-2025, similar a los anteriores, fue aprobado por la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023. Las acciones serán entregadas, en su caso, en el ejercicio en que se cumpla el tercer aniversario de la asignación de las unidades correspondientes. En 2025, se encontrarán en vigor la primera asignación (2023-2025), la segunda asignación (2024-2026) y la tercera asignación (2025-2027). Las unidades asignadas se podrán convertir en acciones si (i) se permanece en la Sociedad durante un periodo de maduración de 3 años a contar desde la fecha de asignación de las unidades, salvo en circunstancias excepcionales tales como jubilación, invalidez o fallecimiento, y (ii) se cumplen determinados objetivos ligados a métricas internas o externas que reflejen objetivos económico-financieros y ESG y/o de creación de valor para la compañía, en los términos aprobados por las respectivas Juntas Generales. Se han realizado análisis sobre el impacto en la retribución variable de distintos escenarios de desempeño financiero, considerando diferentes niveles de estrés de las métricas de rendimiento, con el fin de asegurar la alineación entre *pay* y *performance*.

Importe

Conforme a la política de remuneraciones vigente, el valor máximo aproximado de las unidades que se otorguen al amparo de los Planes de incentivos a largo plazo, a precios de la fecha de otorgamiento, puede alcanzar hasta el 150% de la Retribución fija de los Consejeros Ejecutivos.

Objetivos

Recompensar la creación de valor sostenible para el accionista en el largo plazo

			Escala de logro			
			%	Métrica	Grado de consecución	% pago
Plan 2023-2025	Asignación 2023	40 %	Flujo de Caja de actividad	Máximo	836 M€	40%
				Mínimo	571 M€	0%
		50 %	RTA relativo	Máximo	Posición 1 a 3	50%
				Mínimo	Posición 10 a 18	0%
		10 %	Emisiones CO ₂	Máximo	≥26,9%	5%
				Mínimo	≤21,5%	0%
	10 %	Diversidad	Máximo	≥32,0%	2,5%	
			Mínimo	≤27,2 %	0%	
	Asignación 2024	40 %	Flujo de Caja de actividad	Máximo	1.352 M€	40%
				Mínimo	927 M€	0%
		50 %	RTA relativo	Máximo	Posición 1 a 3	50%
				Mínimo	Posición 10 a 18	0%
		10 %	Emisiones CO ₂	Máximo	≥172.021	5%
				Mínimo	<151.737	0%
10 %		Diversidad	Máximo	≥32,0%	2,5%	
			Mínimo	<27,2 %	0%	
10 %	Seguridad y Salud	Máximo	≥31,8%	2,5%		
		Mínimo	<20,29 %	0%		

A este respecto:

- Cualquier remuneración otorgada será de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables.
- Flujo de Caja de actividad: la suma del Flujo de Operaciones antes de Impuestos, el flujo de los leases de acuerdo con IFRS 16, así como el Flujo neto de Inversión sin incluir los cobros de intereses de caja, excluyendo las operaciones de inversión o desinversión no comprometidas a la fecha de inicio del Plan, así como los flujos de operaciones relacionados con dichas inversiones.
- Emisiones CO₂: La reducción de las toneladas equivalentes de CO₂ tomando como referencia el año base de 2009. Para comparar la información de 2023 y 2024, se detallan a continuación los porcentajes de reducción de emisiones de CO₂ para el año 2024: en objetivo 25,21%, al máximo 28,58%.

- **Diversidad:** Asegurar que ningún género represente menos de un cierto porcentaje del porcentaje del equipo de liderazgo de Ferrovial (FLT) comparado con el total de los componentes de ese grupo.
- **Seguridad y salud:** Reducción del índice de frecuencia de accidentes graves y mortales, calculado como el número de accidentes graves y mortales multiplicado por 1.000.000 y dividido por el total de horas trabajadas aplicado a Ferrovial y sus contratistas tomando como referencia 2022. Para todas las métricas anteriores, los valores intermedios se calcularán mediante interpolación lineal entre los distintos umbrales.
- **RTA Relativo:** Retorno Total para el Accionista (RTA) relativo en comparación con los siguientes grupos de empresas:
- Para el Plan 2023-2025 — Primer y Segundo otorgamiento: ACS, CCR, Granite, BIP, AdP, Fraport, Sacyr, Getlink, Eiffage, Vinci, Tutor Perini, Skanska, Balfour Beatty, Transurban, SNC Lavalin, Webuild y AENA.
- Para el Plan 2023-2025 (Tercer otorgamiento), se ha aprobado ajustar el Retorno Total para los Accionistas (RTA) para enfocarse más en el mercado estadounidense. La métrica actual RTA se dividirá en dos partes: 70% RTA, con un mayor énfasis en el grupo de pares del sector de infraestructura, y 30% RTA comparado con el índice S&P 500.

Entendido como la evolución del índice de "Retorno Total para el Accionista" (en adelante "RTA") de la Compañía, para los tres ejercicios financieros cerrados siguientes a la correspondiente Fecha de Asignación de Unidades, debe estar por encima de una determinada posición en la clasificación de RTA entre un grupo de entidades de comparación, para el mismo periodo de medición (en adelante, el "Período de Medición").

RTA significa el índice que mide el valor generado para el accionista según la siguiente fórmula:

$$RTA = (\text{Cotización al cierre del Período de Medición} - \text{Cotización al inicio del Período de Medición} + \text{Dividendos u otros elementos relacionados}) / \text{Cotización al inicio del Período de Medición}.$$

Para determinar la cotización al inicio y al final del Período de Medición, se utilizará el promedio aritmético del precio de cierre de los 15 días hábiles anteriores y posteriores al último día hábil bursátil del año correspondiente (excluyendo la sesión de negociación del último día hábil).

2.3.2. Política de tenencia de acciones

Una vez atribuidas las acciones o las opciones o derechos sobre acciones correspondientes a los sistemas retributivos, los Consejeros Ejecutivos no podrán transferir su titularidad a ejercitarlos hasta transcurrido un plazo de al menos 3 años.

Se exceptúa el caso en el que el Consejero mantenga, en el momento de la transmisión o ejercicio, una exposición económica neta a la variación del precio de las acciones por un valor de mercado equivalente a un importe de al menos 2 veces su remuneración fija anual mediante la titularidad de acciones, opciones u otros instrumentos financieros.

Lo anterior no será de aplicación a las acciones que el Consejero necesite enajenar, en su caso, para satisfacer los costes relacionados con su adquisición o, previa apreciación favorable de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, para hacer frente a situaciones extraordinarias sobrevenidas que lo requieran (Ver el apartado 8 "Cumplimiento de los Requisitos de Gobierno Corporativo", dentro del informe de Gobierno Corporativo).

2.3.3. Cláusula Malus y Clawback

En relación con las fórmulas o cláusulas de reducción de la remuneración (malus), o de recuperación de los componentes variables de la remuneración (clawback), es importante destacar:

- Los acuerdos contractuales de los Consejeros Ejecutivos incluyen una cláusula que permite a la Sociedad exigir a dichos Consejeros la devolución de hasta el cien por cien de la remuneración variable dineraria o en acciones neta abonada a los Consejeros Ejecutivos en un año determinado cuando, durante los 3 años siguientes a la fecha de abono, se ponga de manifiesto y acredite (conforme a lo previsto en su caso en la cláusula) que el mismo se produjo, total o parcialmente, atendiendo a datos inexactos, si dicha inexactitud ha causado un efecto negativo significativo sobre las cuentas de resultados de la Sociedad de cualquiera de los ejercicios del indicado periodo de 3 años. El Consejo de Administración decidirá si concurre tal circunstancia y la cantidad que debe devolverse, partiendo en su caso de los informes previos de las Comisiones asesoras o de otros informes que considere oportunos. La Sociedad podrá compensar el importe a reclamar con cualesquiera otras remuneraciones variables que los Consejeros Ejecutivos tengan derecho a percibir. Las reglas precedentes se entienden sin perjuicio de cualesquiera otras responsabilidades que, en su caso, pudieran derivarse para los Consejeros Ejecutivos de las circunstancias mencionadas.
- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones tiene potestad para proponer al Consejo de Administración la cancelación del pago de la retribución variable ante el tipo de circunstancias indicadas en el apartado anterior.
- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones valorará si circunstancias excepcionales de este tipo pueden conllevar incluso la extinción de la relación con el/los responsable/s correspondiente/s, proponiéndose al Consejero de Administración la adopción de las medidas que resulten oportunas.
- En cualquier caso, de acuerdo con la legislación neerlandesa, la remuneración de los Consejeros Ejecutivos puede ser reducida o pueden ser obligados a reembolsar (parte de) su remuneración variable a la Compañía si concurren determinadas circunstancias. Según la ley neerlandesa, si de acuerdo con los principios de razonabilidad y equidad, el pago de una retribución variable fuera inaceptable, el Consejo de Administración tiene el poder de modificar el nivel de la misma a un nivel adecuado. A estos efectos, una retribución variable se considera una parte no fija de la remuneración, cuyo abono depende total o parcialmente del logro de ciertos objetivos o la ocurrencia de ciertas circunstancias. Además, la Compañía tendrá la autoridad, según la ley neerlandesa (sección 2:135 (8) del Código Civil Neerlandés), para recuperar cualquier retribución variable abonada a los Consejeros Ejecutivos con base en datos financieros u otros incorrectos.
- Sin perjuicio de lo indicado anteriormente, los componentes variables de la remuneración pagada o concedida a los Consejeros Ejecutivos estarán sujetos a cualquier "política de recuperación" o política similar o acuerdo adoptado por la Compañía que prevea el reembolso de retribuciones variables o de incentivos en la medida requerida por las leyes, reglas y regulaciones aplicables, incluidas las normas y reglamentos de la Securities and Exchange Commission y de cualquier bolsa de valores estadounidense en la que se encuentren admitidas a negociación las acciones de la Sociedad, independientemente de que dicha política esté o no en vigor en el momento de la concesión o pago del componente variable de la remuneración.

2.3.4. Condiciones de los contratos, incluyendo las indemnizaciones por cese de la actividad y pactos por no competencia

Se describen a continuación las condiciones más relevantes del contrato del Presidente:

- **Duración:** Indefinida
- **Supuestos de cese e indemnizaciones:** la extinción de su contrato por cualquier causa no devengará derecho a percibir indemnización alguna.
- **Exclusividad:** está obligado a prestar servicios de forma exclusiva a la Sociedad, no pudiendo firmar contratos con otras empresas competidoras de Ferrovial por sí ni por personas interpuestas, familiares o no que impliquen una efectiva competencia con las actividades de Ferrovial.
- **No competencia:** el contrato contiene una obligación de no competencia post-contractual durante un plazo de 2 años remunerada con 2 anualidades de su retribución fija.
- **Cláusula de recobro:** según se ha indicado en el apartado 2.3.3. anterior.

Se describen a continuación las condiciones más relevantes del contrato del Consejero Delegado:

- **Duración:** indefinida
- **Preaviso:** en el supuesto de extinción por causas imputables a la Sociedad, ésta deberá comunicar al Consejero Delegado el cese con una antelación de tres meses con respecto a la fecha de extinción. En el supuesto de incumplimiento de dicho plazo, la Sociedad deberá abonar una cantidad equivalente a la retribución correspondiente al periodo de preaviso incumplido.
- **Supuestos de cese e indemnizaciones:** el contrato se extinguirá por la sola voluntad de la Sociedad expresada mediante acuerdo del Consejo de Administración. También se extinguirá inmediata y automáticamente en caso de (i) cese o no renovación del Consejero Delegado como consejero por la Junta General de Accionistas; o (ii) revocación total o parcial, en su caso, de las facultades delegadas a su favor por el Consejo de Administración o de los poderes otorgados a su favor por la Sociedad. En los casos de extinción previstos tendrá derecho a percibir una indemnización bruta por un importe equivalente al mayor de los dos siguientes: (i) la cantidad resultante de sumar el importe anual de la retribución fija y de la retribución variable anual target correspondientes al ejercicio en que se produzca la extinción del contrato; o (ii) las cantidades acumuladas en la fecha en que se produzca la extinción del contrato en el plan de retribución diferida extraordinaria a que se refiere el Sistema de Ahorro a Largo Plazo con el límite de 2 anualidades de la retribución total anual (Ver el apartado 8 “Cumplimiento de los Requisitos de Gobierno Corporativo”, dentro del informe de Gobierno Corporativo).
- **Exclusividad:** está obligado a prestar servicios de forma exclusiva a la Sociedad, no pudiendo el Consejero firmar contratos con otras empresas competidoras de Ferrovial por sí ni por personas interpuestas, familiares o no que impliquen una efectiva competencia con las actividades de Ferrovial.
- **No competencia:** el 50% de la cuantía que podría llegar a percibir en el supuesto de cese estará sujeta al cumplimiento del pacto de no competencia post-contractual de 2 años de duración.
- **Cláusula de recobro:** según se ha indicado en el apartado 2.3.3 anterior.

2.4. REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EN SU CONDICIÓN DE TALES

De acuerdo con la vigente Política de Remuneraciones de los Consejeros, el importe anual máximo se establece conforme a lo aprobado por la Junta General de Accionistas. Por lo tanto, para 2025 se ha propuesto un incremento de un 20% de la remuneración por pertenencia al Consejo de Administración de la Sociedad, elevando la cifra de 1.900.000 € a 2.280.000 €.. Adicionalmente, se proponen los siguientes importes en la nueva Política de Remuneración pendiente de aprobación por la Junta General de Accionistas:

Concepto	Remuneración	
Asignación fija	Presidente	152.400€
	Vicepresidente 1º	138.600€
	Vicepresidente 2º	111.000€
	Resto de miembros del Consejo	97.200€
Dietas* (€ por reunión)	Consejo de administración	7.200€
	Comisión Ejecutiva	2.640€
	Comisión Auditoría y control	2.640€
	Comisión Nombramientos y retribuciones	1.980€

*El importe de las dietas correspondiente a los Presidentes de estos órganos duplica los importes indicados, en línea con el principio retributivo de recompensar atendiendo al nivel de responsabilidad y a la dedicación que el cargo exija.

La asignación fija se trata de una retribución estatutaria del Consejo de Administración, en la que una parte se abona mediante liquidaciones de carácter trimestral, y el resto al final del ejercicio.

Adicionalmente, se ha propuesto dentro de la nueva Política de Remuneración que los Consejeros puedan recibir un máximo del 20% de su remuneración anual total en su condición de tales en acciones. La adjudicación de estas acciones no está vinculada a ningún indicador de rendimiento y se otorgan para inversión a largo plazo, sujetas a un período de retención de 3 años o hasta el final de su mandato como Consejero, lo que ocurra primero.

Los importes mencionados anteriormente se podrán modificar cada año por el Consejo de Administración dentro del marco del artículo 8.5.3 de los Estatutos Sociales, de la política de remuneraciones de los Consejeros vigente en cada momento y dentro del importe máximo anual aprobado por la Junta General.

Si se superase la cantidad máxima anual de remuneración de todos los Consejeros, se reducirá, en primer lugar, la asignación fija proporcionalmente a cada Consejero según su condición.

En caso de no alcanzarse el importe anual máximo de remuneración de todos los Consejeros, el Consejo decidirá de acuerdo con las facultades que tiene otorgadas.

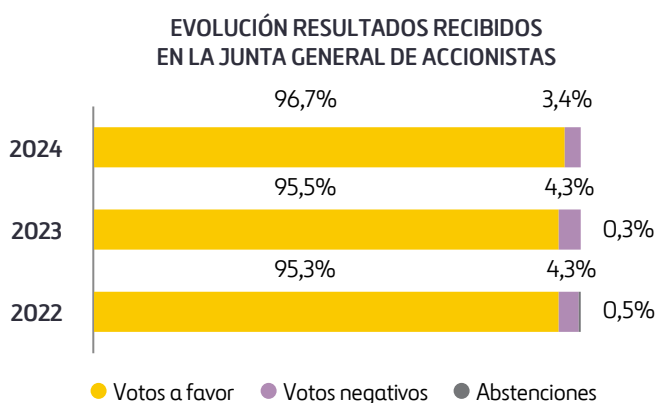
3. APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES DE LOS CONSEJEROS EN 2024

3.1. EVOLUCIÓN E IMPACTO DE LOS RESULTADOS DE LAS VOTACIONES OBTENIDAS EN LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

La siguiente tabla muestra el resultado de la votación consultiva de la Junta General al informe anual sobre remuneraciones de los consejeros, con respecto al ejercicio 2023.

	Número	% Sobre el total
Votos emitidos	527.431.790	72,25 %
	Número	% Sobre emitidos
Votos negativos	17.662.217	3,35 %
Votos a favor	509.642.934	96,65 %
Abstenciones	126.639	

El siguiente gráfico muestra la evolución de la votación consultiva de la Junta General al informe anual sobre remuneraciones durante los últimos 3 ejercicios:



El nivel de apoyo obtenido en la Junta General de Accionistas celebrada el 11 de abril de 2024, en relación con los puntos del orden del día relativos a remuneraciones, estuvo en línea con los resultados de 2023 y 2022 y significativamente más alto que en los años anteriores. Esto se debió principalmente a las mejoras introducidas en la Política de Remuneraciones de los Consejeros, aprobada por la Junta General de Accionistas de 2022 con un 95,81% de votos a favor, que permaneció estable respecto a la Política de Remuneraciones aprobada en 2023 con motivo de la fusión, así como a las mejoras introducidas en el IARC desde 2021.

Como siempre y durante el segundo trimestre de 2024, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones ha revisado en profundidad los comentarios, recomendaciones y sugerencias recibidas por parte de inversores institucionales y proxy advisors, y para continuar avanzado en materia de gobierno corporativo.

En el Apartado 5 se describen todas las medidas llevadas a cabo a lo largo del ejercicio 2024.

3.2. APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES DE LOS CONSEJEROS EN 2024

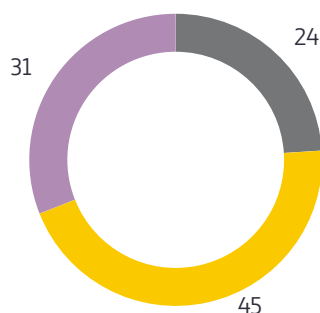
El Consejo de Administración y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones han aplicado la Política de Remuneraciones siguiendo los principios establecidos en la misma de manera estricta.

La remuneración devengada en el ejercicio 2024 ha seguido los términos de la Política de Remuneraciones aprobada por la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023. Se hace constar que no se ha producido ninguna desviación del procedimiento para la aplicación de la política de remuneraciones, no se han sobrepasado los límites vigentes y no se ha aplicado excepción temporal a la misma.

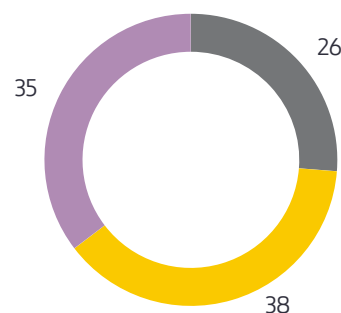
3.3. REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EJECUTIVOS DEVENGADA EN 2024

Durante el ejercicio 2024 el Consejo de Administración contaba con 2 Consejeros Ejecutivos: D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente, y D. Ignacio Madrideo Fernández, Consejero Delegado. Sus contratos no han sufrido ninguna modificación durante el ejercicio. El apartado 2.3. detalla los elementos retributivos que componen la remuneración de los Consejeros Ejecutivos. El mix retributivo de los Consejeros Ejecutivos establece un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la remuneración. Los siguientes gráficos muestran el peso de cada uno de los componentes retributivos devengados en 2024 para el Presidente y para el Consejero Delegado:

PRESIDENTE
COMPOSICIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DEVENGADA EN 2024



CONSEJERO DELEGADO
COMPOSICIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DEVENGADA EN 2024



● Retribución Variable a largo plazo
● Retribución Variable Anual
● Retribución Fija

A continuación, se incluye una descripción de cada uno de los componentes de la remuneración de los Consejeros Ejecutivos.

3.3.1. Retribución Fija

El importe de la retribución fija en su condición de Consejeros Ejecutivos correspondiente al ejercicio 2024 ha ascendido en agregado a 2.950 miles de €, que se desglosa como sigue:

- 1.500 miles de € para el Presidente, que se ha mantenido inalterada desde 2020 (excepto por la reducción del 20% que se aplicó sobre la retribución fija entre el 7 de abril y el 31 de julio de 2020, como consecuencia de la pandemia mundial COVID-19).
- 1.450 miles de € para el Consejero Delegado.

La información sobre su asignación fija y complementaria, al igual que para el resto de los Consejeros en su condición de tales, se puede encontrar en el apartado 3.5.

3.3.2. Retribución Variable

La retribución variable de los Consejeros Ejecutivos está ligada a diversas métricas corporativas de resultados y rentabilidad, que ofrecen una visión completa de la actividad de Ferrovial.

De conformidad con la política de remuneraciones vigente, los sistemas de retribución variable a corto y largo plazo incorporan medidas que tienen en cuenta las posibles variaciones en los resultados de la Sociedad:

- Tanto la retribución variable anual como la retribución variable a largo plazo incluyen escalas de consecución definidas que tienen en cuenta objetivos económicos-financieros y operativos del Plan Estratégico de la Sociedad y de creación de valor para el accionista. De este modo, las variaciones en el rendimiento de la Sociedad, a corto y largo plazo, impactarán de forma directa en el importe de las remuneraciones variables.
- En el caso de la retribución variable anual se eliminan aquellos resultados extraordinarios que podrían introducir distorsiones.
- El devengo de la retribución variable anual y a largo plazo únicamente se produce con posterioridad a la fecha de formulación de las correspondientes cuentas anuales.
- Toda la remuneración de carácter variable está sometida a una cláusula de recobro que permite a la Sociedad reclamar a los Consejeros Ejecutivos el reembolso de los componentes variables de la remuneración cuando estos se hayan abonado atendiendo a datos cuya inexactitud quede acreditada con posterioridad.
- Además, en el caso de la retribución variable a largo plazo, que se liquida en acciones, se establece una obligación de tenencia de acciones.
- La Comisión ha llevado a cabo el proceso de evaluación para determinar el grado de consecución de los objetivos. En este proceso la Comisión ha contado con el soporte de la Dirección General Económico-Financiera, responsable del control de gestión del Grupo, que facilita los resultados económicos del Grupo debidamente auditados y verificados por la Comisión de Auditoría y Control. Asimismo, ha sido verificado por el auditor externo.

a) Retribución variable anual

Los Consejeros Ejecutivos reciben una retribución variable anual para recompensar la creación de valor a través de la consecución de los objetivos contemplados en los planes estratégicos del Grupo.

En 2024 el nivel de pago es el siguiente:

- Para el Presidente, 2.786 miles de €, que supone un 148,59% del target (97,75% máximo posible y 185,73% de la retribución fija 2024).
- En el caso del Consejero Delegado, 2.097 miles de €, que supone un 144,62% del target (96,41% del máximo posible y 144,62% de la retribución fija 2024).

Las siguientes tablas muestran el desglose de la retribución variable a corto plazo:

Presidente	Peso	Métricas	Grado de consecución de objetivos				Nivel Incentivo Final
			Mínimo	Target	Máximo	Real	
Objetivos cuantitativos	55 %	Resultado Neto	68,33 %	100 %	131,67 %	146,34 %	1.361,25 Miles €
	45 %	Flujo de caja	-85,97 %	100 %	511,28 %	736,27 %	1.113,75 Miles €
Objetivos cualitativos y ESG (Factores ambientales, sociales y de Gobierno Corporativo) 20%		Funcionamiento del Consejo y de la Comisión Ejecutiva	0 %		100 %	100 %	311,25 Miles €
		Planificación Estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Evaluación del Consejo y Comisión Ejecutiva por una firma externa. Transición del Consejo a EE.UU. Alineamiento de la composición del Consejo a los requerimientos de Países Bajos y cotización en EE.UU. 		100 %		
			0 %		100 %	85 %	
		Métricas ESG: Gobierno Corporativo	<ul style="list-style-type: none"> Revisión del plan estratégico. Crecimiento y nuevos negocios. Implementación del plan de desinversiones. 		85 %		
			0 %		100 %	70 %	
		Métricas ESG: Plan de Sucesiones	<ul style="list-style-type: none"> Mantener DJSI (los 3 mejores de nuestro sector) y CDP (nivel A). Emisiones absolutas (tCO₂e): reducción 1,2% vs 2023. Seguridad y Salud: Reducción del ratio de frecuencia de accidentes graves. Continuar el camino de mejora hacia cero accidentes mortales. 		70 %		
			0 %		100 %	100 %	
	Métricas ESG: Representación institucional	<ul style="list-style-type: none"> Planes de desarrollo para asegurar un plan de sucesión sólido. 		100 %			
		0 %		100 %	60 %		
		<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar la relación con todos los grupos de interés clave considerando la expansión hacia nuevos mercados de capital y negocios. Relaciones con inversores con un enfoque especial en los EE.UU. 		60 %			
							2.786,25 Miles €

Consejero Delegado	Peso	Métricas	Grado de consecución de objetivos				Nivel Incentivo Final
			Mínimo	Target	Máximo	Real	
Objetivos cuantitativos 70%	55 %	Resultado Neto	68,33 %	100 %	131,67 %	146,34 %	957,00 Miles €
	45 %	Flujo de caja	-85,97 %	100 %	511,28 %	736,27 %	783,00 Miles €
Objetivos cualitativos y ESG (Factores ambientales, sociales y de Gobierno Corporativo) 30%		Plan estratégico	0%		100 %	83,33 %	357,14 Miles €
			<ul style="list-style-type: none"> Revisión del plan estratégico. Crecimiento y nuevos negocios. Ejecutar el plan de desinversiones. 				
	Métrica ESG: Seguridad y salud	0%		100 %	33,33 %		
		<ul style="list-style-type: none"> Reducción del ratio de frecuencia de accidentes graves. Continuar el camino de mejora hacia cero accidentes mortales. 					
	Métrica ESG: Impulso a la Innovación y Responsabilidad Social Corporativa-Sostenibilidad	0%		100 %	100 %		
		<ul style="list-style-type: none"> Implementar IA y datos relevantes. Mantener DJSI (los 3 mejores de nuestro sector) y CDP (nivel A). Emissiones absolutas (tCO2e): reducción 1,2% vs 2023. 					
	Métrica ESG: Desarrollo de equipos profesionales	0%		100 %	85 %		
		<ul style="list-style-type: none"> Gestión del talento. Compromiso. Implementación de la estrategia centrada en EE.UU Diversidad. 					
	Métrica ESG: Adecuación y seguimiento de los procedimientos vinculados a la asunción de riesgos controlados	0%		100 %	50 %		
		<ul style="list-style-type: none"> Implantación de recomendaciones derivadas de los procesos de auditoría interna. Implementación de SOX. 					
Métrica ESG: Relación con grupos de interés	0%		100 %	66,67 %			
	<ul style="list-style-type: none"> Crear nuevas asociaciones en todos los negocios. Relación con inversores con foco especial en inversores estadounidenses. 						
							2.097,14 Miles €

Notas: Algunas métricas no se publican debido a su sensibilidad estratégica o comercial.

El proceso de verificación de los datos correspondientes a la evaluación de los objetivos financieros de los Consejeros Ejecutivos se han realizado conforme a las definiciones y procedimiento internos de validación.

El dato de cumplimiento del Resultado Neto asciende a 442 M€ (que supone un 146,34% de cumplimiento sobre el presupuesto ajustado), y se calcula de la siguiente manera:

Parte del Resultado Neto publicados en el Informe Integrado en el epígrafe 6 de Cuentas Anuales Consolidadas, Estado B de Cuenta de Resultados consolidada 3.239 M€.

Se excluyen los impactos extraordinarios de 2.799 M€ detallados en la tabla de la Sección 2 Resultado del ejercicio, según definición de proforma recogido en el Anexo de Medidas Alternativas de Rendimiento.

Además, los costes derivados del desarrollo de la nueva división de Ferrovial Digital Infrastructure (2 M€).

En cuanto al dato de flujo de caja de 589 M€ (que supone un 736,27% de cumplimiento sobre el presupuesto) se corresponde con el flujo de actividad ex proyectos 2.022 M€, publicado en la Sección 5.3 de Flujo de Caja de las Cuentas Anuales Consolidadas, eliminando: el pago de impuestos detallado en dicho Estado (187 M€); los costes e inversión derivados del desarrollo de la nueva división de Ferrovial Digital Infrastructure (93 M€), la inversión en el activo JFK (469 M€), así como de otros nuevos activos cuya inversión no estaba comprometida a fecha de fijación del objetivo (Anillo Vial 13 M€, Azalia 16 M€ y Leon 64 M€), la desinversión de HAH (2.004 M€) y aquellos necesarios ajustes surgidos tras el cambio de presentación del flujo para adecuarse a la normativa SEC (se excluyen intereses recibidos 157 M€ y el movimiento de caja restringida 13 M€ y se incluyen pagos relativos a la IFRS 16 100 M€), todo ello en base a la definición del objetivo.

b) Retribución Variable a Largo Plazo

Los Consejeros Ejecutivos reciben una retribución variable a largo plazo para recompensar la creación de valor sostenible para el accionista en el largo plazo.

Conforme a la política de remuneraciones vigente, y como se ha detallado en el apartado 2.3, el valor máximo aproximado de las unidades que se otorguen al amparo de los Planes de incentivos a largo plazo, a precios de la fecha de otorgamiento, puede alcanzar hasta el 150% de la retribución fija de los Consejeros Ejecutivos.

En 2024 se ha realizado la entrega de las acciones correspondiente al otorgamiento del Plan 2021, cuyo periodo de medición de objetivos comprendió el periodo 2021-2023. El nivel de incentivo para el Presidente y para el Consejero Delegado ha ascendido a 1.946 miles de €, que se

corresponde con 54.000 acciones correspondientes valoradas a fecha 12 de marzo de 2024. Este número de acciones entregadas es equivalente a un 80% de las inicialmente otorgadas.

En 2024 venció el tercer otorgamiento del Plan 2020-2022 cuyo periodo de medición de objetivos comprendía el periodo 2022-2024. El número de acciones que se entregará en 2025 será equivalente al 90 % de las unidades otorgadas en 2022:

Otorgamiento 2022	Peso	Grado de consecución de los objetivos			% Pago
		Mínimo	Máximo	Real	
Flujo de Caja de actividad	50 %	≤849 M€	≥1.635 M€	2.011 M€	50 %
RTA Relativo*	50 %	Posición 10 a 18	Posición 1 a 3	Posición 6	40 %
% de Pago agregado					90 %

* Grupo de comparación: ACS, CCR, Granite, Atlantia, AdP, Fraport, Sacyr, Getlink, Eiffage, Vinci, Strabag, Skanska, Balfour Beatty, Transurban, SNC Lavalin, Kier and AENA. Dado que Atlantia dejó de cotizar en un mercado secundario el 10 de octubre de 2022 (el día en que se inició la OPA) fue sustituida por una combinación de tres nuevas compañías: Webuild, Brookfield Infrastructure Partners (BIP) y Tutor Perini.

A cierre de 2024 se encuentran en vigor los siguientes planes de incentivos a largo plazo:

- El tercer otorgamiento del Plan 2020-2022, cuyo periodo de medición de objetivos comprende el periodo 2022-2024.
- El primer otorgamiento del Plan 2023-2025, cuyo periodo de medición de objetivos comprende el periodo 2023-2025.
- El segundo otorgamiento del Plan 2023-2025, cuyo periodo de medición de objetivos comprende el periodo 2024-2026.

El siguiente cuadro muestra los movimientos de los sistemas de retribución basados en acciones y beneficio bruto de las acciones consolidadas.

Planes Incentivos a largo plazo	Al principio del ejercicio 2024	Concedidos durante el ejercicio 2024	Consolidados durante el ejercicio 2024					Instrumentos vencidos y no ejercidos	Al final del ejercicio 2024
			Plan	Otorgamiento	Nº Acciones Equivalentes	Nº Acciones Equivalentes	Nº Acciones Equivalentes Consolidadas		
Presidente	2020-2021	67.500	--	54.000	54.000	36,045	1.946	13.500	--
	2022	56.400	--	--	--	--	--	--	56.400
	2023-2024	50.680	--	--	--	--	--	--	50.680
	2024	--	39.241	--	--	--	--	--	39.241
Consejero Delegado	2020-2021	67.500	--	54.000	54.000	36,045	1.946	13.500	--
	2022	56.400	--	--	--	--	--	--	56.400
	2023-2024	69.925	--	--	--	--	--	--	69.925
	2024	--	61.441	--	--	--	--	--	61.441

Nota: El nº de acciones que se le otorgan anualmente al Presidente, supone un 0,03% de su participación en el capital de la compañía y por tanto, supone un importe no relevante respecto al mismo. Adicionalmente, no existe dilución en el momento de la liquidación de los Planes de Incentivos a Largo Plazo ya que no hay aumento de capital en ningún caso. Por tanto, no afecta a los accionistas minoritarios.

En el caso del Presidente, la asignación media de unidades (a precios de otorgamiento) sobre retribución fija en el periodo 2020-2024 ha sido del 93%, por debajo del límite del 150% establecido en la Política de Remuneraciones.

3.3.3. Otros conceptos retributivos de los Consejeros Ejecutivos en 2024

Remuneración en especie

La Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro de vida para la cobertura del riesgo de fallecimiento e incapacidad de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. Para 2024, el importe de la prima del seguro de vida ha ascendido a:

- 11 miles de € para el Presidente.
- 7 miles de € para el Consejero Delegado.

Durante 2024, se ha imputado al actual Consejero Delegado, D. Ignacio Madrdejós, la cantidad de 36 miles de € como retribución en especie correspondiente a coche de empresa, asesoramiento fiscal, vuelos y seguro médico. En el caso del Presidente, 3 miles de € como asesoramiento fiscal.

Sistemas de ahorro a largo plazo y otras retribuciones:

Plan de retribución diferida para el Consejero Delegado:

D. Ignacio Madrideojos participa en un esquema retributivo de carácter diferido. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria, que sólo se hará efectiva cuando ocurra su desvinculación por mutuo acuerdo con la Sociedad, al alcanzar una determinada edad, no existiendo por tanto derechos consolidados. (ver 2.3.1).

Las aportaciones realizadas por este concepto en 2024 ascendieron a la cantidad de 582 miles de €, siendo el total acumulado a la fecha de cierre de este informe de 2.657 miles de € para D. Ignacio Madrideojos.

Adicionalmente, a fecha de emisión de este Informe, no hay ninguna remuneración suplementaria devengada a los Consejeros como contraprestación por los servicios prestados distintos de los inherentes a su cargo.

3.3.4. Condiciones de los contratos. Incluyendo las indemnizaciones por cese de la actividad y pactos por no competencia

Los términos y condiciones de los contratos de los Consejeros aplicables en 2024 son los mismos que los expuestos en la sección 2.3.4. anterior.

3.4. EVOLUCIÓN DE LA REMUNERACIÓN DE LOS EJECUTIVOS

Las tablas siguientes muestran la evolución durante los últimos cinco años de la remuneración de los Consejeros Ejecutivos.

Remuneración total devengada (en miles de €)

Presidente	2024	2023	2022	2021	2020
Retribución fija	1.500	1.500	1.500	1.500	1.405 ¹
Retribución variable	2.786	2.809	2.609	2.275	1.620
Planes vinculados a acciones	1.946	795	883	490	1.602
Otros ²	14	13	10	9	8
Total	6.246	5.117	5.002	4.274	4.635

¹Como consecuencia de la COVID-19, el Consejo de Administración acordó una reducción de la retribución fija del Consejero Delegado del 20% desde el 7 de abril al 31 de julio de 2020.

²Prima Seguro de vida y otra remuneración en especie.

Consejero Delegado	2024	2023	2022	2021	2020
Retribución fija	1.450	1.313 ³	1.150	1.100	937 ¹
Retribución variable	2.097	1.926	1.538	1.283	810
Planes vinculados a acciones	1.946	795	183	0	0
Otros	43 ²	18 ²	13 ²	12 ²	12 ²
Total	5.536	4.052	2.884	2.395	1.759

¹Como consecuencia de la COVID-19, el Consejo de Administración acordó una reducción de la retribución fija del Consejero Delegado del 20% desde el 7 de abril al 31 de julio de 2020.

²Prima Seguro de vida y otra remuneración en especie. ³ 1.150 miles de € hasta el 15 de junio y 1.450 miles de € desde el 16 de junio en adelante.

3.5. REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EN SU CONDICIÓN DE TALES

La totalidad de la remuneración de los Consejeros en su condición de tales tiene carácter fijo o por asistencia y queda vinculada a su nivel de responsabilidad y dedicación, garantizando su independencia y compromiso con el largo plazo.

La remuneración total máxima para 2024 por pertenecer al Consejo de Administración de la Compañía, establecida en ambas Políticas de Remuneraciones vigentes durante 2024, asciende a 1.900 mil euros.

- Asignación fija: en 2024 ha ascendido a un total de 420 miles de €.
- Asignación fija complementaria (se incluye también el remanente de 183 miles de €): en 2024 ha ascendido a un total de 815 miles de €.
- Dietas por asistencia: los Consejeros reciben una cuantía fija por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones Delegadas o asesoras. En total, el importe de las dietas abonadas en 2024 ha ascendido a 665 miles de €.

De conformidad con lo acordado por el Consejo de Administración en su reunión de 27 de febrero de 2024, dado que la remuneración total de los Consejeros en dicho ejercicio no ha alcanzado la cuantía anual máxima establecida en la vigente Política de Remuneraciones, la diferencia (que asciende a 183 miles de € para el conjunto del Consejo) se ha distribuido entre los Consejeros en concepto de asignación fija teniendo en cuenta su tiempo de permanencia en el Consejo durante 2024.

Por tanto, el importe total abonado en 2024 a los Consejeros en su condición de tales, ha sido de 1.900 miles de €.

La siguiente tabla muestra los Consejeros a los que aplica la remuneración, en su condición de tal, en el ejercicio 2024:

Consejero (miles €)	Tipología de Consejero	Periodo de devengo ejercicio	Remu- neración fija del Consejo	Dietas asistencia	Otros conceptos	Total
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Presidente – Ejecutivo	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	103	107	245
D. Óscar Fanjul Martín	Vicepresidente – No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	76	96	206
D. Ignacio Madrideo Fernández	Consejero Delegado – Ejecutivo	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	51	61	148
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	No ejecutivo	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	51	61	148
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	58	61	154
D. Philip Bowman	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	49	61	145
D ^a . Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	35	61	131
D. Bruno Di Leo	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	49	61	145
D. Juan Hoyos Martínez de Irujo	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	51	61	148
D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	56	61	152
D ^a . Hildegard Wortmann	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	36	61	132
D ^a . Alicia Reyes Revuelta	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2024 hasta 31/12/2024	35	49	61	145
TOTAL			420	665	815	1.900

Ratio de la remuneración del primer ejecutivo y del empleado medio

En 2024 la retribución total devengada del Presidente ascendió a 6.491 miles de € (6.246 miles de € como Consejero Ejecutivo más 245 miles de € por remuneración del Consejo), la retribución total devengada promedio ascendió a 49 miles de € y el ratio de estas cuantías es 132.

Ferrovial cuenta con 25.501 empleados y tiene presencia en 6 mercados principales (España, Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Polonia y Latinoamérica) donde existen condiciones retributivas específicas. Determinamos la retribución total devengada considerando todos los elementos retributivos (retribución fija, remuneración del Consejo, retribución variable anual, planes vinculados a acciones y remuneración en especie).

4. ALINEACIÓN DE LA REMUNERACIÓN EN EL GRUPO CON EL RENDIMIENTO SOSTENIBLE Y A LARGO PLAZO DE LA COMPAÑÍA Y A LA REDUCCIÓN DE RIESGOS

La Política de Remuneraciones está diseñada considerando la estrategia de la Sociedad y sus resultados a largo plazo:

- La retribución total de los Consejeros Ejecutivos se compone de diferentes elementos retributivos que consisten fundamentalmente en:
 - Elementos fijos para recompensar atendiendo al nivel de responsabilidad del puesto, a la trayectoria profesional y a la práctica de mercado, nacional e internacional, de empresas comparables.
 - Retribución variable anual para recompensar la creación de valor a través de la consecución de los objetivos financieros y no financieros.
 - Incentivos a largo plazo cuyo propósito es recompensar la creación de valor sostenible para el accionista en el largo plazo.
- Planes de Incentivos a Largo Plazo se inscriben en un marco plurianual para garantizar que el proceso de evaluación se basa en los resultados a largo plazo. Esta retribución se concede y se abona, principalmente, en forma de acciones sobre la base de la creación de valor, de forma que los intereses de los directivos estén alineados con los de los accionistas.
- La retribución variable (corto y largo plazo) está vinculada a objetivos sociales, medioambientales y de buen gobierno (ESG por sus siglas en inglés). Por ejemplo y, entre otros, ratios de seguridad y salud de los empleados, sostenibilidad medioambiental, diversidad, gestión del talento y relación con los grupos de interés.

Adicionalmente, Ferrovial cuenta con las siguientes herramientas para que la Política de Remuneraciones no se encuentre expuesta a riesgos excesivos, y potenciales conflictos de interés:

- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está formada por 4 miembros, uno de los cuales también es miembro de la Comisión de Auditoría y Control. La presencia cruzada en estas 2 Comisiones favorece la toma en consideración de los riesgos asociados a las retribuciones en las deliberaciones de las Comisiones y en sus propuestas al Consejo.
- El devengo de la retribución variable únicamente se produce con posterioridad a la fecha de formulación de las correspondientes cuentas anuales.

- En el caso de la retribución variable anual, a la hora de determinar el nivel de cumplimiento de los objetivos de carácter cuantitativo se eliminan aquellos resultados extraordinarios que podrían introducir distorsiones.
- En un escenario donde no se alcanzasen los objetivos vinculados a la retribución variable, los Consejeros Ejecutivos solo percibirían retribución fija.
- No existen remuneraciones variables garantizadas.
- Para los Consejeros Ejecutivos, el elemento a largo plazo tiene un peso aproximado del 34/38% del total de la retribución total en un escenario de cumplimiento máximo.
- Para reforzar el compromiso de los consejeros ejecutivos con los intereses de la Sociedad a largo plazo, la Política de Remuneraciones incluye requisitos de retención y/o tenencia permanente de instrumentos financieros.
- Tal y como se ha explicado en el apartado 2.3.3., toda la remuneración de carácter variable está sometida a una cláusula clawback.
- Ferrovial tiene implantado un sistema de gestión integral del riesgo denominado Ferrovial Risk Management (FRM), que incluye riesgos relacionados con potenciales conflictos de interés. El funcionamiento del FRM se describe con detalle en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

Además, el artículo 10 del Reglamento del Consejo relativo a la gestión de riesgos es tenido en cuenta.

Los sistemas de remuneración de los Consejeros Ejecutivos anteriormente descritos llevan implícitos en su diseño medidas de control de riesgos excesivos. Por un lado, los objetivos cualitativos (del Consejero Delegado) llevan implícito una valoración del desempeño en lo que a asunción de riesgos y cumplimiento de políticas establecidas a estos efectos se refiere. El diseño de los Planes de Incentivos a Largo plazo con ciclos de 3 años de duración cada uno produce una interrelación de los resultados de cada año, actuando por lo tanto como catalizador de alineamiento con los intereses a largo plazo de la Sociedad y de una toma de decisiones prudente.

5. PROCEDIMIENTOS Y ÓRGANOS DE LA SOCIEDAD INVOLUCRADOS EN LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES. PRINCIPALES ACTIVIDADES LLEVADAS A CABO POR LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES DURANTE EL EJERCICIO 2024

5.1. PROCEDIMIENTOS Y ÓRGANOS DE LA SOCIEDAD INVOLUCRADOS EN LA POLÍTICA DE REMUNERACIÓN

Cada cuatro años, la Sociedad someterá la Política de Remuneraciones a votación por parte de la Junta General de Accionistas, a propuesta del Consejo de Administración siguiendo la recomendación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Es política de la Sociedad solicitar y conocer la opinión de los principales grupos de interés, incluidos proxy advisors, en caso de que se propongan cambios significativos en los acuerdos relativos a la remuneración.

Los órganos involucrados en la aprobación de la Política de Remuneración son la Junta Directiva, la Comisión de Nominaciones y Remuneraciones, y la Junta General de Accionistas, siendo esta última el órgano competente para su aprobación, de acuerdo con el artículo 8.5.2 de los Estatutos Sociales, el Reglamento del Consejo y la legislación vigente.

El Consejo, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, considera las siguientes premisas para establecer la Política de Remuneraciones:

- La normativa legal aplicable.
- Lo establecido por los Estatutos Sociales y el Reglamento del Consejo (artículo 36).
- Los siguientes criterios internos en lo que respecta a los Consejeros Ejecutivos:
 - Desglose de la retribución en componentes fijos y variables.
 - Vinculación de la parte variable a la consecución de objetivos corporativos.
 - Alineación con los objetivos de Ferrovial mediante:
 - › Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a métricas de rentabilidad.
 - › Reconocimiento, en ciertos casos, de un concepto retributivo diferido.
 - › No asunción de compromisos por pensiones.
- Los objetivos establecidos en el plan estratégico del Grupo, que permiten, entre otros, establecer las métricas a las que se vincula la retribución variable anual y a largo plazo.
- Los datos de mercado. Ver, en este sentido, el apartado 2.2.

Asimismo, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, siguiendo las prácticas de buen gobierno corporativo, se sirve de informes elaborados por asesores externos independientes. En 2024, WTW y Georgeson han prestado servicios en relación con distintas cuestiones en materia retributiva; entre otros asuntos para efectuar comparaciones con empresas comparables nacionales e internacionales, así como alinear el presente informe con las demandas de los inversores institucionales; y KPMG ha colaborado como asesor externo en el proceso de autoevaluación anual del Consejo.

5.2. COMPOSICIÓN Y FUNCIONES DE LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTO Y RETRIBUCIONES

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está formada por cuatro miembros:

Nombre	Cargo	Tipología de Consejero
D. Bruno Di Leo	Presidente	No ejecutivo.Independiente
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	Vocal	No ejecutivo.Independiente
D ^a . Hanne Sørensen	Vocal	No ejecutivo.Independiente
D. Gonzalo Urquijo	Vocal	No ejecutivo.Independiente

La siguiente tabla muestra la experiencia y conocimiento de los miembros de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones:

Nombre	Experiencia y conocimientos
D. Bruno Di Leo	Servicios financieros, Administración de empresas, Estrategia empresarial, Gestión comercial, Nuevas tecnologías, Experiencia internacional, Innovación, Transformación digital.
D. José Fernando Sánchez-Junco	Ingeniería Industrial, Infraestructuras, Experiencia internacional, Innovación/Nuevas tecnologías, Finanzas, Operaciones, Estrategia.
D ^a . Hanne Sørensen	Economía y Gestión, Experiencia internacional, Finanzas, Transporte, Logística, Gestión Comercial, Operaciones, Estrategia, Innovación, Transformación Digital.
D. Gonzalo Urquijo	Economía y Ciencias Políticas, Estrategia y Gestión Empresarial, Experiencia Internacional, Finanzas, Producción Industrial, Logística.

Entre las funciones más destacadas de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, cabe indicar:

- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones identifica a las personas cualificadas para convertirse en Consejeros de acuerdo con los criterios aprobados por el Consejo, recomienda que el Consejo seleccione a los candidatos a consejeros que serán presentados por el Consejo a la Junta General, y prepara la toma de decisiones del Consejo en relación con la compensación de Consejeros y Directores Ejecutivos.
- Entre sus funciones, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones identifica a las personas cualificadas para ser nominadas como Consejeros y recomienda al Consejo sobre los candidatos para la elección por las Juntas Generales, prepara la evaluación periódica del Consejo sobre el tamaño y la composición del Consejo y hace recomendaciones al Consejo con respecto a la política de remuneración y la remuneración individual de cada Consejero, incluidos los Directores Ejecutivos, y revisa y establece o hace recomendaciones al Consejo con respecto a la remuneración de otros ejecutivos que no sirven como Consejeros.
- Además, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones supervisa el cumplimiento de la Política de Remuneración establecida por la Compañía y revisa periódicamente la Política de Remuneración para Consejeros y Directivos.

Por último, en aquellos casos en los que la ley así lo establece, se somete a la Junta General de Accionistas la aprobación de los preceptivos asuntos, incluyendo los planes retributivos otorgados los Consejeros Ejecutivos consistentes en entrega de acciones, de derechos de opción sobre las mismas o que estén referidos al valor de las acciones.

5.3. PRINCIPALES ACTIVIDADES LLEVADAS A CABO POR LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTO Y RETRIBUCIONES DURANTE EL EJERCICIO 2024

En el ejercicio 2024, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones se ha reunido en 4 ocasiones. La siguiente tabla muestra la asistencia individualizada de sus miembros:

Nombre	Cargo	Asistencia en las reuniones
D. Bruno Di Leo	Presidente	4/4
D. José Fernando Sánchez-Junco	Vocal	4/4
D ^a . Hanne Sørensen	Vocal	3/4 ¹
D. Gonzalo Urquijo	Vocal	4/4

¹D^a Hanne Sørensen delegó la representación en la reunión de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones a la que no asistió.

Además, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones adoptó ciertas resoluciones por escrito al margen de estas reuniones. El siguiente cuadro muestra las actuaciones más relevantes que ha llevado a cabo la Comisión a lo largo del año 2024.

Debe destacarse que, a lo largo de todo el año, se ha realizado la comprobación de la observancia de la política retributiva de la Sociedad.

Trimestre	Actuaciones llevadas a cabo
Primer Trimestre 2024	<ul style="list-style-type: none"> Propuesta de Informe Anual sobre remuneraciones de los Consejeros de 2023. Informe sobre el importe anual máximo de la remuneración de los Consejeros en su condición de tales para el ejercicio 2024 establecido en la Política de Remuneraciones aprobada en la Junta General de 2023, y el sistema de distribución de dicha cantidad entre los Consejeros. Informe sobre la retribución fija para el ejercicio 2024 de los Consejeros Ejecutivos, y revisión de la retribución fija del Comité de Dirección. Propuesta de retribución variable anual 2023 abonable en 2024 de los Consejeros Ejecutivos y revisión de la retribución variable del Comité de Dirección. Revisión de: (i) el importe de la retribución variable, expresado como un porcentaje de su retribución fija, (ii) los criterios de cumplimiento a los que se vincula la valoración de la retribución variable y (iii) los objetivos de carácter cuantitativo y cualitativo a los que se vincula. Informe sobre la asignación de unidades del segundo otorgamiento del Plan de incentivos a largo plazo 2023-2025 a los Consejeros Ejecutivos y revisión de la asignación de unidades a los miembros del Comité de Dirección. Cumplimiento de las métricas a las que está vinculado el segundo otorgamiento del Plan de incentivos a largo plazo 2020-2022 y propuesta del coeficiente de pago agregado para determinar el número de acciones a entregar. Cierre de retribución de los Consejeros en su condición de tales correspondiente al ejercicio 2023. Planes de Incentivo a Largo Plazo: Cambios en la redacción de dos métricas dentro de las condiciones generales del ILP 2023-2025 relacionadas con la diversidad y el flujo de caja. Informe sobre nombramientos en Directivos de Ferrovial. Informe sobre nombramientos en Consejos de Administración en compañías del Grupo Ferrovial.
Segundo Trimestre 2024	<ul style="list-style-type: none"> Involucración en el proceso de evaluación anual del Consejo y de sus Comisiones realizada con un asesor externo (KPMG). Verificación de la información sobre la remuneración de los Consejeros y altos directivos recogida en los documentos corporativos y observancia de la política de remuneración de la Sociedad. Resultados del Informe de Remuneraciones en la JGA 2024. Información sobre la evolución de las recomendaciones de voto de los proxy advisors en relación con la Política de Remuneraciones de los Consejeros y el Informe Anual sobre Remuneraciones, y sobre el resultado de la votación de estos dos documentos en la Junta General de Accionistas. Informe sobre compromiso.
Tercer Trimestre 2024	<ul style="list-style-type: none"> Planes de Incentivos a Largo Plazo - Ajustar el TSR del LTI en 2025, dividiendo la métrica actual de TSR en 2. Informe sobre Diversidad, Igualdad e Inclusión. Informe sobre la gestión del talento. Informe sobre nombramientos en Directivos de Ferrovial. Informe sobre nombramientos en Consejos de Administración en compañías del Grupo Ferrovial.
Cuarto Trimestre 2024	<ul style="list-style-type: none"> Política de recuperación de retribuciones satisfechas erróneamente (Política de Clawback) – Procedimiento interno. Informe sobre el plan de sucesión del Presidente, el Consejero Delegado, la alta dirección y otras posiciones directivas. Plan de “Stock Bonus” para los años 2025-2029 dirigido a empleados residentes fiscales en España que deseen recibir parte de su remuneración en acciones. Competencias requeridas por el Consejo de Administración. Revisión de la naturaleza y el tiempo dedicado por los Consejeros No Ejecutivos a otras actividades. Informe sobre el funcionamiento de la Comisión. Informe sobre nombramientos en Consejos de Administración en compañías del Grupo Ferrovial.

En 2025, hasta la fecha de aprobación de este informe, se han realizado las mismas actividades que en el año 2024.

5.4. OTRAS INFORMACIONES DE INTERÉS

Ferrovial tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya sociedad dominante es Ferrovial. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros. La prima satisfecha en 2024 por el mencionado seguro asciende a 1.757 miles de €.

6. RESUMEN DE LA RETRIBUCIÓN TOTAL

6.1. RETRIBUCIÓN TOTAL DE LOS CONSEJEROS EJECUTIVOS (EN MILES DE €)

Consejero	Ejercicio	Retribución Fija	Otros conceptos	Remuneración fija del Consejo	Dietas de asistencia	Remuneración en especie	Total Fijo	% Fijo	Retribución Variable Anual	Incentivo a Largo Plazo	Total Variable	% Variable	Retribución Total
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	2024	1.500	107	35	103	14	1.759	27 %	2.786	1.946	4.732	73 %	6.491
	2023	1.500	99	35	119	13	1.766	33 %	2.809	795	3.604	67 %	5.370
	2022	1.500	107	35	103	10	1.755	33 %	2.609	883	3.492	67 %	5.247
	2021	1.500	92	35	122	9	1.758	39 %	2.275	490	2.765	61 %	4.523
	2020	1.405	86	33	122	8	1.654	34 %	1.620	1.602	3.222	66 %	4.876
D. Ignacio Madrdejos Fernández ¹	2024	1.450	61	35	51	43	1.641	29 %	2.097	1.946	4.043	71 %	5.684
	2023	1.313	53	35	60	18	1.479	35 %	1.926	795	2.721	65 %	4.200
	2022	1.150	61	35	51	13	1.310	43 %	1.538	183	1.721	57 %	3.031
	2021	1.100	46	35	61	12	1.254	49 %	1.283	–	1.283	51 %	2.537
	2020	937	43	33	61	12	1.086	57 %	810	–	810	43 %	1.896

¹D. Ignacio Madrdejos participa en un esquema retributivo de carácter diferido que sólo se hará efectivo cuando ocurra su desvinculación por mutuo acuerdo con la Sociedad al alcanzar una determinada edad, no existiendo por tanto derechos consolidados. Las aportaciones anuales ascienden al 20% de la Retribución Total (retribución fija más la retribución variable anual target del 100%). El derecho a percibir esta retribución extraordinaria será incompatible con el cobro de cualquier indemnización que pudiera tener derecho a percibir el Consejero Delegado como consecuencia de la extinción de su relación con la Sociedad.

6.2. RETRIBUCIÓN TOTAL DE LOS CONSEJEROS NO EJECUTIVOS (EN MILES DE €)

Consejero	Ejercicio	Remuneración fija del Consejo	Dietas de asistencia	Otros conceptos	Retribución Total
D. Óscar Fanjul Martín	2024	35	76	96	206
	2023	35	86	87	208
	2022	35	73	96	204
	2021	35	83	81	199
	2020	33	83	70	186
Da. María del Pino y Calvo-Sotelo	2024	35	51	61	148
	2023	35	57	53	145
	2022	35	51	61	147
	2021	35	61	46	142
	2020	33	61	43	137
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	2024	35	58	61	154
	2023	35	66	53	154
	2022	35	58	61	154
	2021	35	76	46	157
	2020	33	81	43	157
D. Philip Bowman	2024	35	49	61	145
	2023	35	55	53	143
	2022	35	47	61	143
	2021	35	59	46	140
	2020	33	59	43	135
Da. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen	2024	35	35	61	131
	2023	35	47	53	135
	2022	35	41	61	137
	2021	35	50	46	131
	2020	33	56	43	132
D. Bruno Di Leo	2024	35	49	61	145
	2023	35	55	53	143
	2022	35	49	61	145
	2021	35	58	46	139
	2020	33	58	43	134

	2024	35	51	61	148
	2023	35	60	53	148
D. Juan Hoyos Martínez De Irujo	2022	35	51	61	147
	2021	35	61	46	142
	2020	33	61	43	137
	2024	35	56	61	152
	2023	35	62	53	150
D. Gonzalo Urquijo Fernández De Araoz	2022	35	54	61	150
	2021	35	59	46	140
	2020	33	59	43	135
	2024	35	36	61	132
Da. Hildegard Wortmann ¹	2023	35	42	53	130
	2022	35	36	61	132
	2021	23	36	30	89
	2024	35	49	61	145
Da. Alicia Reyes Revuelta ¹	2023	35	55	53	143
	2022	35	47	61	143
	2021	23	36	30	89

¹Nombrada Consejera no Ejecutiva en mayo de 2021.

6.3. RELACIÓN ENTRE LA RETRIBUCIÓN TOTAL DE LOS CONSEJEROS, LOS RESULTADOS DE LA SOCIEDAD Y LA REMUNERACIÓN MEDIA DE LOS EMPLEADOS

Los datos referentes a los ejercicios desde 2020 a 2022 de la siguiente tabla corresponden a los reportados en los Informes Anuales sobre Remuneraciones de los Consejeros referentes a cada ejercicio, de acuerdo con los requerimientos normativos en España (remuneración en especie no incluida en los totales).

		2024	Varia- ción (%)	2023	Varia- ción (%)	2022	Varia- ción (%)	2021	Varia- ción (%)	2020
Retribución total consejeros ejecutivos (miles de €)	D. Rafael Del Pino Y Calvo-Sotelo ¹	6.491	20,88	5.370	2,54	5.237	16,02	4.514	-7,27	4.868
	D. Ignacio Madridejos Fernández ²	5.684	35,33	4.200	39,17	3.018	19,52	2.525	34,02	1.884
Retribución total consejeros no ejecutivos (miles de €)	D. Óscar Fanjul Martín	206	-0,96	208	1,96	204	2,51	199	6,99	186
	D ^a . María Del Pino Y Calvo-Sotelo	148	2,07	145	-1,36	147	3,52	142	3,65	137
	D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	154	0	154	0	154	-1,91	157	0	157
	D. Philip Bowman	145	1,40	143	0	143	2,14	140	3,70	135
	D ^a . Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen	131	-2,96	135	-1,46	137	4,58	131	-0,76	132
	D. Bruno Di Leo	145	1,40	143	-1,38	145	4,32	139	3,73	134
	D. Juan Hoyos Martínez De Irujo	148	0	148	0,68	147	3,52	142	3,65	137
	D. Gonzalo Urquijo Fernández De Araoz	152	1,33	150	0	150	7,14	140	3,70	135
	D ^a . Hildegard Wortmann ³	132	1,54	130	-1,52	132	48,31	89	-	0
	D ^a . Alicia Reyes Revuelta ⁴	145	1,40	143	0	143	60,67	89	-	0
Resultados de la sociedad	Retorno Total para el Accionista (%)	25,7	-33,07	38,4						
	Ingresos totales (millones €)	9.147	7,43	8.514						
	Beneficio consolidado antes de impuestos (millones €) ⁵	3.621	451,98	656	144,78	268	-72,26	966	-	-427
Retribución de los empleados	Media (miles de €) ⁶	49	6,52	46	4,55	44	46,67	30	-6,25	32
Pay Ratio	Ratio de la retribución del Presidente entre la retribución media de los empleados ⁷	132	12,82	117						

¹Las variaciones en la remuneración devengada por el Presidente se han derivado del diferente cumplimiento de las métricas de la retribución en riesgo del Presidente tanto a corto como a largo plazo.

²Las variaciones en la remuneración devengada por el Consejero Delegado se han derivado del diferente cumplimiento de las métricas de la retribución en riesgo del Consejero Delegado tanto a corto como a largo plazo.

³Retribución entre 2021 y 2022: la cifra indicada muestra la variación entre la retribución efectivamente devengada en 2021 y en 2022. Estas cifras no son comparables dado que la Consejera fue nombrada el 6 de mayo de 2021 y, por tanto, la retribución se refiere al periodo comprendido entre el 6 de mayo y el 31 de diciembre de 2021. En 2022, fue miembro del Consejo durante todo el ejercicio.

⁴Retribución entre 2021 y 2022: la cifra indicada muestra la variación entre la retribución efectivamente devengada en 2021 y en 2022. Estas cifras no son comparables dado que la Consejera fue nombrada el 6 de mayo de 2021 y, por tanto, la retribución se refiere al periodo comprendido entre el 6 de mayo y el 31 de diciembre de 2021. En 2022, fue miembro del Consejo durante todo el ejercicio.

⁵BENEFICIO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS" datos facilitados en los Informes Anuales Integrados.

⁶"CUENTA DE SUELDOS Y SALARIOS" entre "PLANTILLA MEDIA", excluidos los Consejeros Ejecutivos en ambos datos. El aumento en el periodo 2021-2022 se debe a la venta de la mayor parte de la división de Servicios.

⁷Ratio entre (i) la remuneración anual total del Presidente y (ii) la remuneración anual media de los empleados de la empresa, siendo:

- La remuneración total del Presidente incluye todos los componentes de la remuneración (como la remuneración fija, remuneración del Consejo, la remuneración variable anual, los planes vinculados a acciones y la remuneración en especie).
- La remuneración media anual de los empleados se determina dividiendo la cuenta de sueldos y salarios por el número medio de empleados.
- La variación en el Pay Ratio del Presidente se ha producido por el diferente cumplimiento de las métricas de su remuneración a largo plazo.

6.4. REMUNERACIÓN TOTAL DE LA ALTA DIRECCIÓN

Además de los Consejeros Ejecutivos, los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad tienen un paquete retributivo compuesto por su retribución fija y variable (anual y a largo plazo), así como por otros conceptos retributivos. Para el año 2024, han devengado de forma conjunta las siguientes retribuciones:

Retribución alta dirección (en miles de €)	2024	2023
Retribución Fija	5.793	5.094
Retribución Variable	6.205	5.534
Plan de acciones vinculado a objetivos	5.638	1.934
Otros ¹	1.493	585
Otros ²	226	486
TOTAL	19.355	13.633

¹Primas de seguro de vida/pertenencia al Consejo de otras filiales/pagos a expatriados.

²Fin de la relación de miembros del Comité de Dirección (importe sujeto a IRPF o impuesto análogo).

*La remuneración media de la Alta Dirección no se desglosa por género para mantener su confidencialidad, dado que no hay suficientes titulares en cada puesto de igual valor.

RIESGOS

Riesgos

253

Riesgos

En un entorno cada vez más complejo, la identificación y valoración eficaz de los riesgos es una ventaja competitiva clave

El Consejo de Administración es responsable de supervisar el funcionamiento de los sistemas internos de gestión y control de riesgos. Por ello, evalúa periódicamente su diseño y eficacia para identificar, evaluar y mitigar los riesgos que puedan afectar a la consecución de los objetivos estratégicos de Ferrovial.

La Política de Control y Gestión de Riesgos, aprobada por el Consejo de Administración, establece el marco general de actuación para el control y gestión de los diferentes riesgos que el equipo directivo puede encontrar en la consecución de los objetivos empresariales. Esta política, así como el nivel de tolerancia al riesgo, se actualiza siempre que es necesario adaptar su contenido y, en cualquier caso, se revisa cada tres años.

La Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración tiene, entre otras, la responsabilidad de supervisar y evaluar los sistemas de control y gestión de los riesgos financieros y no financieros de la Compañía y del Grupo Ferrovial. Durante 2024, la Comisión de Auditoría y Control revisó el mapa de riesgos de Ferrovial en mayo y posteriormente lo actualizó en diciembre. Además, recibe periódicamente información sobre la evolución de los principales riesgos del mapa y sus planes de mitigación.

APETITO AL RIESGO

En el desarrollo de sus objetivos corporativos, Ferrovial está expuesta a diversos factores de riesgo derivados de la naturaleza de los sectores en los que opera, de los países en los que se ubican sus actividades y de las diferentes regulaciones a las que está sometida.

El Consejo de Administración de Ferrovial establece en la Política de Control y Gestión de Riesgos el nivel de tolerancia al riesgo admisible para las principales áreas de riesgo a las que se enfrenta Ferrovial en la consecución de sus objetivos estratégicos. El objetivo de esta política es proporcionar a todos los empleados de la compañía un marco general de actuación para el control y la gestión de los riesgos de cualquier naturaleza a los que puedan enfrentarse en el desarrollo de los objetivos empresariales y de la estrategia general de Ferrovial.

Los niveles de apetito al riesgo se establecen por factor de riesgo en una escala que va de la aversión al riesgo a la asunción del mismo. Por ejemplo, se ha establecido un apetito de aversión al riesgo para los riesgos relacionados con la ética, la integridad y el cumplimiento, y un apetito de asunción de riesgos para los riesgos relacionados con la innovación estratégica.

Para mejorar la valoración del riesgo, en 2024 se definieron métricas específicas de apetito al riesgo, tanto financieras como operativas, de las que se informará semestralmente a la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración.

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO: FERROVIAL RISK MANAGEMENT

La materialización de la Política de Control y Gestión de Riesgos y sus principios básicos se plasma, entre otros, en el proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado Ferrovial Risk Management (FRM), implantado en todas las áreas de actividad de la compañía y ejecutado dos veces al año.

Desde julio de 2024, en consonancia con las prácticas más habituales del mercado, la gestión del FRM ha sido incorporada bajo la Dirección de Auditoría Interna. Esta integración refuerza el proceso de identificación y valoración de riesgos al aprovechar la complementariedad de ambas funciones, facilitando la anticipación de la causa raíz del riesgo y proporcionando recomendaciones preventivas, entre otras ventajas.

La Dirección de Auditoría Interna y Riesgos, que depende directamente de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración, es independiente de las líneas de negocio e informa semestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y al menos una vez al año al Consejo de Administración, sobre los riesgos que amenazan la consecución de los objetivos empresariales.

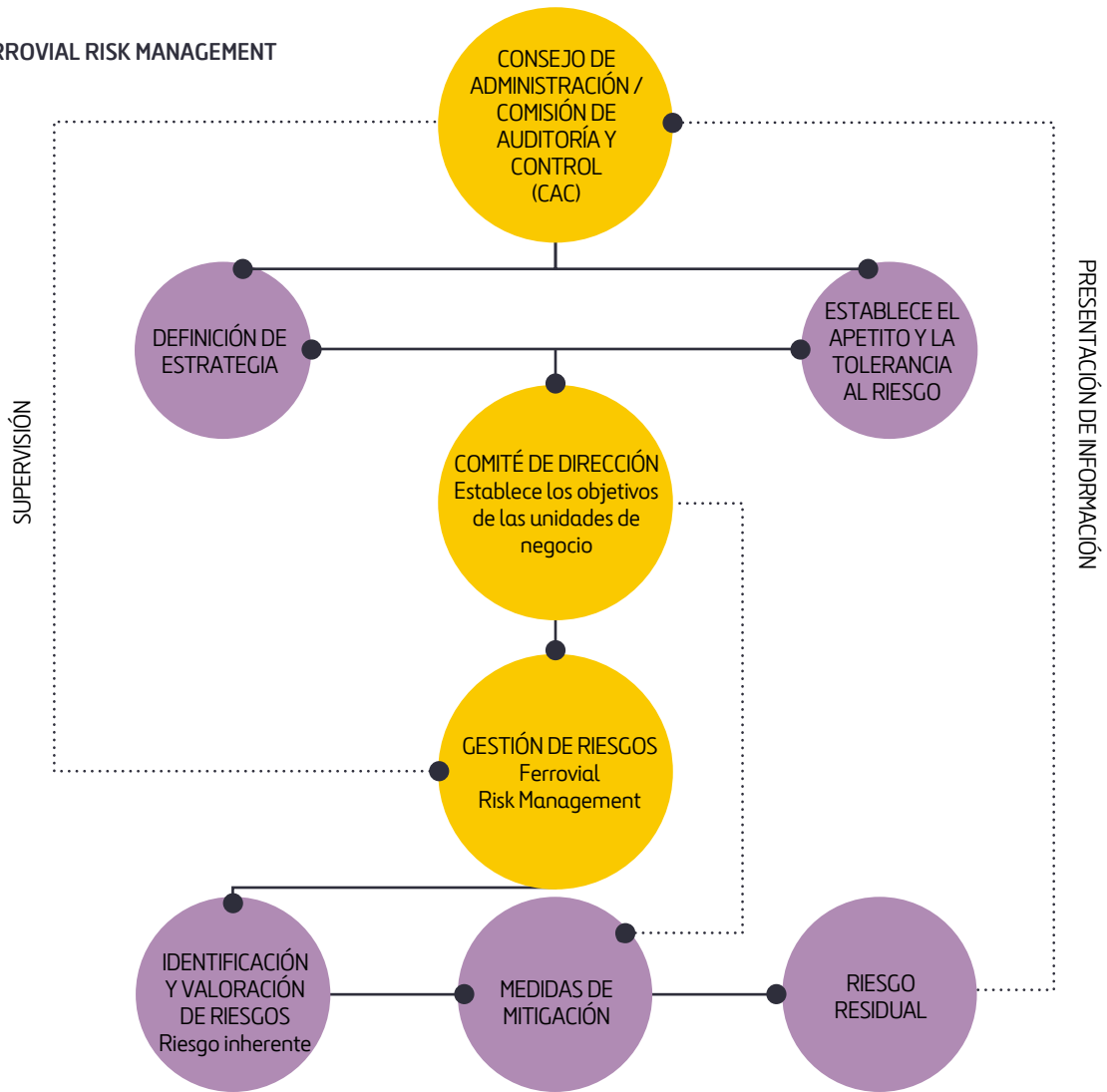
El proceso FRM, mediante la aplicación de una métrica común, permite identificar y valorar los eventos de riesgo en función de su probabilidad de ocurrencia y su impacto potencial en los objetivos de negocio y la reputación corporativa. Para cada evento de riesgo identificado, se llevan a cabo dos evaluaciones: una evaluación inherente, previa a las medidas de control específicas aplicadas para mitigar el riesgo, y una evaluación residual, teniendo en cuenta las medidas de control específicas. De este modo, Ferrovial puede adoptar las medidas de mitigación más adecuadas en función de la naturaleza del riesgo y evaluar su eficacia.

En un proceso de mejora continua, Ferrovial inició durante el pasado ejercicio una revisión del proceso de gestión de riesgos mediante la realización de una auditoría interna y un ejercicio de consultoría externa con el fin de analizar y mejorar el funcionamiento del proceso. Actualmente, la mayoría de las recomendaciones formuladas ya se han aplicado. Como resultado, se ha mejorado la integración entre el sistema de gestión de riesgos y los procesos estratégicos y la definición del plan de negocio a medio y largo plazo, y se ha optimizado la cuantificación de determinadas variables de riesgo, reforzando las segundas líneas de defensa.

Continuando en esta línea de mejora y vinculado al proceso de revisión anterior, en 2024, se ha establecido un plan de optimización de la gestión de riesgos, diseñado para ser implantado a corto/medio plazo. El plan incluye varias iniciativas que mejorarán tanto la cultura como los procesos de identificación y evaluación de riesgos, incluyendo, entre otras, el aumento de la frecuencia del proceso FRM, el establecimiento de rangos y objetivos a través de indicadores clave de riesgo y la implantación de una nueva herramienta GRC.

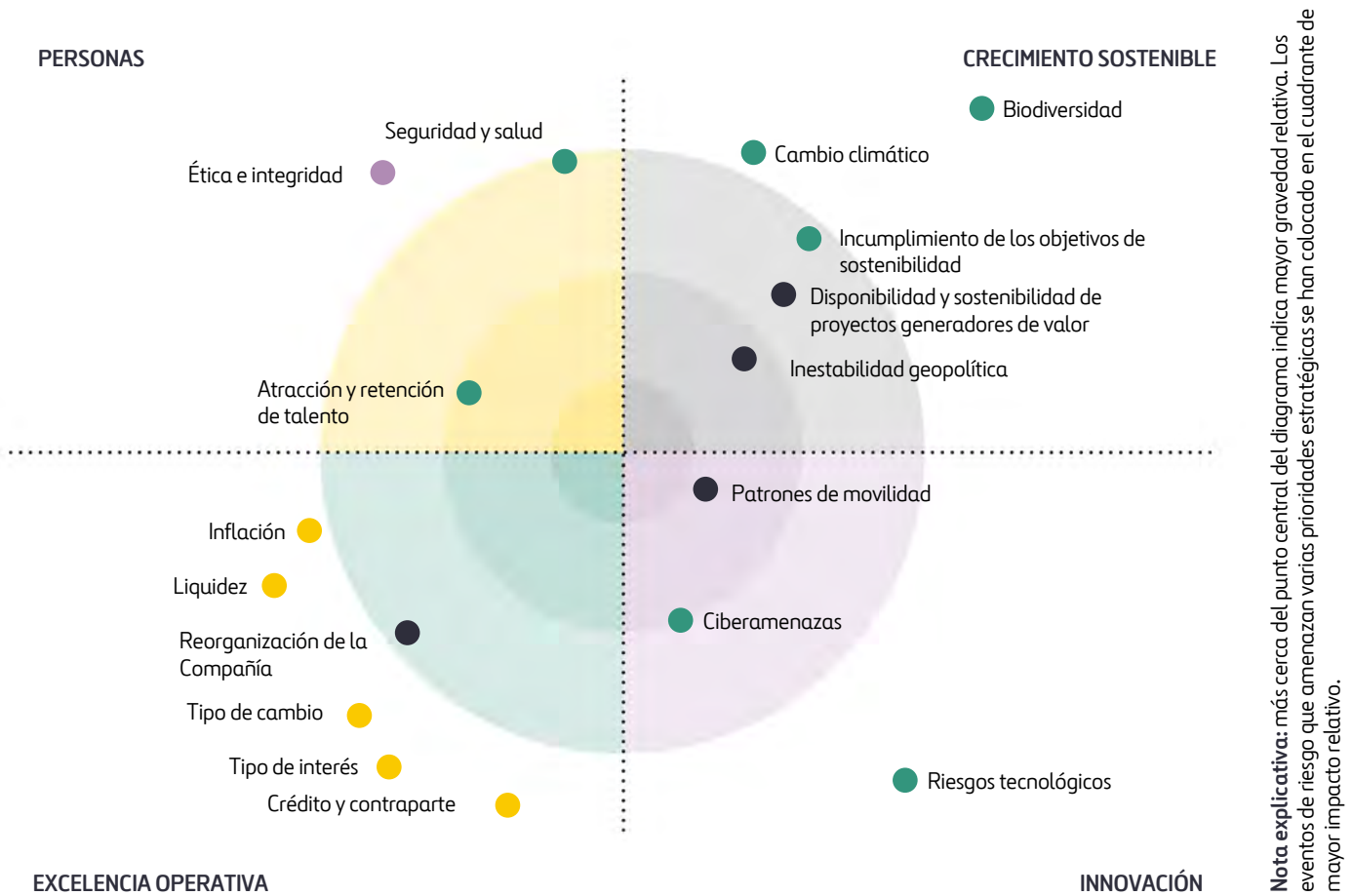
Cabe destacar que Ferrovial cuenta con una sólida cultura de gestión de riesgos presente en todas sus divisiones. Esta cultura se fomenta mediante la formación periódica sobre riesgos, la incorporación de criterios de riesgo en el análisis de las inversiones y la inclusión de métricas de gestión de riesgos en los incentivos financieros de la dirección.

FERROVIAL RISK MANAGEMENT



PRINCIPALES RIESGOS

El gráfico muestra los eventos de riesgo más relevantes que amenazan la ejecución de la estrategia corporativa de Ferrovial.



EXCELENCIA OPERATIVA

INNOVACIÓN

Riesgos estratégicos: riesgos relacionados con el mercado y el entorno en el que opera cada negocio.

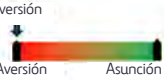
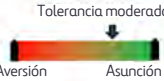
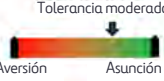
Riesgos financieros: riesgos asociados a cambios en las magnitudes financieras, al acceso a los mercados financieros, a la gestión de tesorería, a la fiabilidad de la información financiera y a los de naturaleza fiscal.

Riesgos operativos: riesgos asociados al proceso de licitación, producción, prestación de servicios y generación de ingresos y costes incurridos.

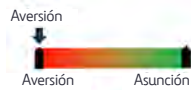
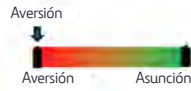
Riesgos de cumplimiento: riesgos relacionados con el cumplimiento de la legislación aplicable, los compromisos con terceros y las obligaciones autoimpuestas derivadas del Código Ético y de Conducta Empresarial.

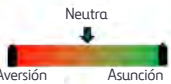
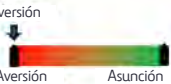
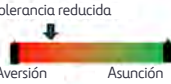
A continuación se describen los eventos de riesgo más relevantes, su impacto potencial y las principales medidas de control implantadas para mitigar su impacto y/o probabilidad de ocurrencia. Además, se indica para cada uno de ellos el nivel de apetito de riesgo que Ferrovial está dispuesto a asumir de acuerdo con la Política de Control y Gestión de Riesgos.

Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
<p>Patrones de movilidad</p> 	<p>El avance de la digitalización en las interacciones sociales ha aumentado rápidamente en los últimos años, incentivado por el auge del trabajo a distancia y los cambios en los hábitos y preferencias de los consumidores.</p> <p>Esta evolución, junto con el actual contexto económico mundial de bajo crecimiento y fenómenos meteorológicos extremos cada vez más frecuentes, puede repercutir negativamente en el volumen de tráfico de los principales activos de la Compañía, lo que supone un riesgo para su rendimiento y valor.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Valoración de activos. • Liquidez. • Márgenes y flujos en proyectos de infraestructuras en explotación. 	<ul style="list-style-type: none"> - Análisis y estudio de las tendencias de la movilidad a medio plazo, así como revisión de escenarios y alternativas. - Implantación de planes de fomento del tráfico.
<p>Inestabilidad geopolítica</p> 	<p>La situación económica mundial presenta un escenario marcado por tensiones geopolíticas y socioeconómicas que han provocado un entorno de bajo crecimiento agravado por los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, lo que puede generar volatilidad y repuntes en los precios de las materias primas energéticas y el transporte o la reparación de cuellos de botella a escala global.</p> <p>En este contexto, Ferrovial se enfrenta al riesgo de un aumento del coste de las materias primas y a interrupciones en la cadena de suministro, que podrían poner en peligro el cumplimiento de los plazos de entrega y la rentabilidad esperada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de los márgenes debido al aumento de los costes. • Incumplimiento de los compromisos con los clientes. • Incumplimiento de los objetivos de crecimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> - Introducción de mecanismos de revisión de precios en los contratos. - Negociación de contratos preliminares con proveedores y subcontratistas. - Planificación anticipada de los suministros, desde la fase de estudio y licitación. - Seguimiento de las tendencias del mercado y planificación de la oferta. - <i>Hedging</i> de materiales y tipos de interés.
<p>Reorganización Societaria</p> 	<p>Incumplimiento de las expectativas de liquidez y crecimiento tras la reorganización corporativa de la compañía y su cotización en la Bolsa de Ámsterdam y el NASDAQ.</p> <p>Asimismo, la cotización en nuevos mercados implica el cumplimiento de requisitos de información y control, cuyo incumplimiento puede acarrear sanciones de los organismos reguladores, así como la pérdida de confianza de inversores, clientes y analistas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de credibilidad ante inversores, clientes, analistas y agencias de calificación. • Disminución de la liquidez para cumplir el plan de negocio. • Pérdida de valor. • Sanciones por incumplimiento de los requisitos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de cotización para nuevos mercados. - Plan estratégico de relaciones con inversores y analistas. - Desarrollo del proceso de control interno sobre la información financiera de conformidad con la legislación estadounidense Sarbanes Oxley (SO₂). - Campaña de comunicación con grupos de interés.

Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
<p>Ciberamenazas</p> 	<p>Las ciberamenazas suponen un riesgo importante y continuo para el ecosistema empresarial, que depende cada vez más de los productos y servicios digitales en un entorno hiperconectado. Los conflictos bélicos que amparan las amenazas patrocinadas por el Estado, la proliferación de la delincuencia organizada y el uso de la IA como potenciador de las amenazas existentes dan lugar a ataques de mayor éxito e impacto, como los ataques a la cadena de suministro, interrupción de activos, el phishing, el robo de identidad digital, el fraude, etc.</p> <p>En este contexto, las infraestructuras pueden ser vulnerables a estas amenazas, que pueden afectar al funcionamiento normal de los activos, a su capacidad para generar el valor esperado y a la reputación de la compañía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Degradación o imposibilidad de explotación de los activos. • Pérdida económica debida a los costes de recuperación de la actividad. • Sanciones por incumplimiento normativo y/o contractual. • Afectación en el plan de negocio con la consiguiente reducción de valor del activo. • Daño a la reputación corporativa y a la ventaja competitiva, comprometiendo posibles oportunidades de negocio. • Pérdida o robo de know-how y/o propiedad intelectual e industrial. • Secuestro de información. 	<ul style="list-style-type: none"> - Modelo de seguridad global, basado en NIST CSF e ISO 27002, certificado ISO 27001 (auditado anualmente). - Capacidades y controles de seguridad evaluados periódicamente que implementan el modelo de seguridad. - Comité y Comunidad Global de Ciberseguridad como palancas para el despliegue de capacidades de seguridad. - Pólizas de seguros con cobertura contra ciberincidentes de diversos tipos. - Establecimiento de acuerdos formales de colaboración con organismos nacionales e internacionales de ciberseguridad. - Despliegue de capacidades avanzadas de protección.
<p>Atracción y retención de talento</p> 	<p>La elevada demanda de profesionales cualificados unida a las bajas tasas de desempleo en algunos de los mercados objetivo en los que opera Ferrovial y la pérdida de atractivo del sector de la construcción para nuevos profesionales, incrementan el riesgo de atracción y retención del talento. Además, el cambio de hábitos, prioridades y expectativas de valor de los empleados generado por la pandemia intensifica este riesgo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de oportunidades de negocio por falta de personal cualificado. • Incumplimiento de los compromisos con los clientes (plazo, calidad, etc). • Reducción de los márgenes debido al aumento de los costes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de identificación y potenciación del talento en la organización. - Potenciar la atracción de talento local. - Planes específicos para el personal clave. - Promoción de talentos diversos; equidad e inclusión.
<p>Disponibilidad y sostenibilidad de proyectos generadores de valor</p> 	<p>Los grandes proyectos de desarrollo y explotación de infraestructuras de transporte están expuestos a un mercado altamente competitivo y sujetos a decisiones políticas y movimientos sociales que pueden afectar tanto a los proyectos en explotación como a la disponibilidad de proyectos atractivos para la Compañía.</p> <p>Todo ello puede afectar al crecimiento de Ferrovial y a su capacidad para alcanzar sus objetivos estratégicos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de las oportunidades de negocio generadoras de valor. • Cumplimiento de los objetivos de crecimiento. • Reducción de los márgenes debido al aumento del riesgo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Análisis de nuevos mercados. - <i>Propuestas de proyectos de infraestructuras no solicitadas.</i> - Revisión del perfil de riesgo por tipo de proyecto. - Cláusulas contractuales de protección

Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
Incumplimiento de los objetivos de sostenibilidad (reducción de emisiones y taxonomía)	<p>Cada vez más, los inversores y fondos de infraestructuras dan prioridad a los aspectos medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG) en su toma de decisiones.</p> <p>Cualquier incumplimiento de los objetivos de Ferrovial en materia de cambio climático podría tener un impacto negativo en su reputación, en las <i>calificaciones de los analistas</i>, en el coste de la financiación y en las decisiones de inversión de terceros. Asimismo, la identificación de alguna de las actividades de la compañía como no elegible y/o no alineada dentro de la Taxonomía de la UE agravaría el riesgo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daño a la reputación corporativa • Dificultad de acceso a la financiación y/o empeoramiento de las condiciones. • Endurecimiento de las condiciones de financiación de proyectos. • Penalización por parte de posibles inversores. • Pérdida de posicionamiento en los índices de sostenibilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> - El Plan Estratégico Horizon 24, centrado en la promoción, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. - Presencia en los índices de sostenibilidad más reconocidos internacionalmente, entre otros: <i>Dow Jones Sustainability Index</i>, <i>FTSE4Good</i>, <i>Sustainalytics</i>, <i>Moody's CDP</i> o <i>ISS ESG</i>. - Desarrollo y aplicación de la estrategia de sostenibilidad.
Seguridad y Salud	<p>Pueden producirse accidentes en los emplazamientos e instalaciones de nuestros proyectos y activos de infraestructura, que pueden perturbar gravemente nuestras operaciones y causar daños a nuestros empleados o clientes, lo que a su vez podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y reputación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daños físicos a empleados y terceros. • Impactos operativos debidos a la interrupción de las operaciones. • Responsabilidad civil/penal. • Daño a la reputación corporativa. • Dificultad de acceso a la financiación y/o empeoramiento de las condiciones. 	<ul style="list-style-type: none"> - Integración de la salud y la seguridad en el trabajo como valor fundamental de la compañía. - Aplicación de una estrategia de seguridad, salud y bienestar, con un enfoque más operativo. - Planes anuales de seguridad, salud y bienestar. - Implicación activa de la alta dirección en la seguridad, la salud y el bienestar. - Premios del Presidente a la Seguridad, la Salud y el Bienestar. - Implantación de sistemas de prevención de la salud y la seguridad. - Formación continua para los empleados. - Campañas de sensibilización. - Plan de auditoría de los sistemas de gestión. - Cobertura de responsabilidad civil y profesional. - Establecimiento de un nivel de tolerancia a este factor de riesgo, según la Política de Riesgos, de "aversión al riesgo".



Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
Cambio climático 	<p>Ferrovial está expuesta a riesgos derivados del cambio climático. Por un lado, existen riesgos físicos, como los fenómenos meteorológicos extremos, que pueden afectar a las infraestructuras. Además, existen riesgos de transición, dado que las tendencias mundiales para reducir las causas y consecuencias del cambio climático pueden conllevar efectos económicos (como un aumento del coste de las materias primas), normativos, tecnológicos y/o de reputación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interrupción de las operaciones debido a daños físicos en las infraestructuras. • Disminución de la productividad en condiciones climáticas extremas. • Aumento de las primas de cobertura. • Aumento de los costes de explotación debido al incremento del precio de las materias primas, la subida de los impuestos sobre los combustibles fósiles o la adaptación a las nuevas tecnologías, entre otros. 	<ul style="list-style-type: none"> - Proceso de identificación y evaluación de los riesgos asociados al cambio climático a los que puede estar expuesta la compañía. - Revisión del <i>Deep Decarbonization Path</i>. - Herramientas de control y supervisión. - Aplicación de las recomendaciones del <i>Task Force on Climate-related Financial (TCFD)</i>.
Ética e integridad 	<p>La compañía presenta el riesgo de que sus empleados o colaboradores cometan actos que puedan suponer una infracción de las normas y requisitos de integridad, transparencia y respeto de la legalidad y los derechos humanos, en particular actos de corrupción.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilidad penal de las personas físicas y jurídicas. • Reducción de las oportunidades de negocio debido al incumplimiento de los requisitos éticos. • Daño a la reputación corporativa. • Impacto económico de las sanciones. 	<ul style="list-style-type: none"> - Programa de Cumplimiento destinado a prevenir actos contrarios a la ética y la integridad, siguiendo los criterios del DOJ. - Sistema de gestión de cumplimiento penal y antisoborno certificado (UNE-ISO 19601 e ISO 37001). - Plan específico de formación y comunicación para promover una cultura ética y prevenir la corrupción. - Establecimiento de un nivel de tolerancia de "aversión al riesgo" para este factor de riesgo según la Política de Riesgos.
Riesgos financieros (para más información, véase la sección 5.4. de los Estados Financieros Consolidados) 	<p>La actividad de la compañía se ve afectada por la evolución de variables financieras como los tipos de interés, los tipos de cambio, la inflación, el crédito y la liquidez.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de oportunidades debido a la reducción de la capacidad de financiación de proyectos. • Reducción de los márgenes netos. • Cumplimiento de los compromisos financieros. 	<ul style="list-style-type: none"> - Políticas de gestión de riesgos financieros. - Análisis y gestión activa de la exposición al riesgo de las principales variables financieras. - Gestión eficaz de las alternativas financieras.

RIESGOS EMERGENTES

El proceso FRM también identifica, evalúa y supervisa los riesgos emergentes causados por agentes externos con un impacto potencial significativo a largo plazo en el negocio. Entre otros, destacan los siguientes riesgos:

Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
Protección de la biodiversidad y el capital natural	<p>La biodiversidad es un elemento fundamental para el equilibrio ecológico del planeta, ya que desempeña un papel clave en la prestación de servicios ecosistémicos. Sin embargo, existen varios riesgos que amenazan su conservación, como la pérdida y fragmentación de hábitats naturales, la generación de grandes volúmenes de residuos y el cambio climático.</p> <p>La degradación de los ecosistemas puede afectar a la disponibilidad de recursos naturales, como el agua y la estructura del suelo, y aumentar los costes de producción. También podría afectar a especies amenazadas y zonas protegidas, lo que tendría repercusiones jurídicas y de reputación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de márgenes y flujos en los proyectos. Reducción de las oportunidades de negocio. Pérdida de la licencia para operar y/o paralización de actividades. Impacto en la reputación. 	<ul style="list-style-type: none"> Política de biodiversidad. Compromiso como adoptante de la Task Force on Nature-related Financial Disclosure (TNFD). Implantación de un sistema de gestión medioambiental que considere la biodiversidad como un aspecto clave. Desarrollo de una metodología y una herramienta para medir la deuda de capital natural denominada INCA (Integrated Natural Capital Assessment). Ferrovial sigue la jerarquía de mitigación de impactos para evitar, minimizar y compensar los impactos ambientales, garantizando el cumplimiento de normativas como las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA).
Riesgos tecnológicos: informática cuántica	<p>El progresivo desarrollo de la tecnología cuántica aplicada a la informática dota a ésta de una capacidad de procesamiento exponencialmente superior a la del sistema tradicional, basado en código binario. La proliferación de nuevas tecnologías que aprovechen este extraordinario aumento de la capacidad de cálculo podría incrementar significativamente la exposición al riesgo de ciberamenazas, ya que los métodos tradicionales de cifrado podrían resultar insuficientes frente a la capacidad de procesamiento de la computación cuántica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mayor vulnerabilidad a los ciberataques. Robo de información. Paralización del funcionamiento de los activos. 	<ul style="list-style-type: none"> Seguimiento del progreso de la tecnología y los casos de uso en la industria. Asociaciones estratégicas con socios con capacidades suficientes para desarrollar tecnologías de protección frente a los retos de la computación cuántica.

Los factores de riesgo inherentes que pueden afectar a la actividad de Ferrovial:

FACTORES DE RIESGO

1. Riesgos relacionados con nuestra actividad y estructura

i. Las condiciones económicas y políticas mundiales han tenido y podrían tener en el futuro un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas, y podrían magnificar ciertos riesgos que afectan a nuestro negocio.

Nuestros resultados empresariales están estrechamente ligados al ciclo económico y a las condiciones políticas de los países, regiones y ciudades en los que operamos. Como resultado de la diversidad geográfica de nuestras operaciones, en 2024 generamos la mayor parte de nuestros ingresos en varias jurisdicciones principales, como Estados Unidos (35,8%), Polonia (23,2%), España (17,3%), Reino Unido (8,8%) y Canadá (2,7%).

Normalmente, un crecimiento económico sólido en las zonas en las que operamos se traduce en una mayor demanda de nuestros servicios, mientras que un crecimiento económico lento o una contracción económica afectan negativamente a dicha demanda. Por ejemplo, los negocios de autopistas de peaje y aviación son cíclicos por naturaleza y están estrechamente ligados a las condiciones económicas generales.

Todos los ingresos, dividendos e inversiones de nuestras Empresas están expuestos a riesgos inherentes a las condiciones económicas de los países en los que operan. Las operaciones en los países donde desarrollamos nuestra actividad están expuestas a factores como: (i) fluctuaciones del crecimiento económico local; (ii) cambios en las tasas de inflación; (iii) devaluación, depreciación o apreciación excesiva de las divisas locales; (iv) controles de divisas o restricciones a la repatriación de beneficios; (v) cambios en el entorno de los tipos de interés; (vi) cambios en las políticas financieras, económicas y fiscales; (vii) casos de fraude, incumplimiento, soborno o corrupción; (viii) conflictos sociales; (ix) inestabilidad política y macroeconómica; y (x) cambios en la legislación aplicable.

Los conflictos geopolíticos, la incertidumbre política y los riesgos de inestabilidad han ido en aumento en muchas economías, dando lugar, en algunos casos, a políticas replegadas sobre sí mismas y al proteccionismo, lo que a su vez podría aumentar las presiones para que se produzcan retrocesos en las políticas o no se lleven a cabo las reformas necesarias. Los conflictos de Ucrania y Oriente Próximo han contribuido a aumentar la incertidumbre y la inestabilidad política mundial, como se explica en el apartado "—7. Los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo pueden afectar negativamente a

nuestras actividades globales y podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas".

El crecimiento económico, tanto en la UE como en el resto del mundo, se ha visto limitado por la concesión de préstamos al sector privado y el aumento del coste de la financiación. Algunos ejemplos recientes de riesgos a la baja para la economía mundial que también han afectado a nuestros resultados son: (i) el aumento de las tensiones geopolíticas, sobre todo los conflictos en curso en Ucrania y en Oriente Próximo, (ii) el fuerte aumento de la inflación, y (iii) la volatilidad de las condiciones financieras mundiales. Además, muchas economías desarrolladas en las que operamos, como Estados Unidos, España, Reino Unido y Canadá, han experimentado altas tasas de inflación y el correspondiente endurecimiento de la política monetaria como consecuencia del fuerte y persistente repunte de los precios.

La persistente debilidad de muchas economías emergentes en las que operamos también ha contribuido al riesgo de deterioro de las condiciones económicas y políticas mundiales. Por ejemplo, creemos que en Latinoamérica, los sistemas políticos y las instituciones pueden estar sujetos a una mayor tensión como consecuencia de los acontecimientos macroeconómicos mundiales, incluyendo (i) los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, y (ii) los altos costos de los alimentos y la energía como resultado de las presiones inflacionarias, y (iii) la desaceleración de la economía china y su contribución a la incertidumbre mundial, todo lo cual contribuye a aumentar los riesgos de impagos soberanos y el malestar social. Aunque el sector público ha puesto en marcha una serie de medidas para mitigar estos riesgos (como la Ley de Inversión en Infraestructuras y Empleo de Estados Unidos, el fondo Next Generation EU (NGEU) de la Unión Europea y el plan Build Back Better del Reino Unido, entre otras), estas medidas pueden resultar ineficaces o insuficientes para evitar el deterioro de las economías de los países en los que operamos.

Además, en Estados Unidos, nuestros activos se ven afectados por el crecimiento económico y la normativa. Normativas como las relaciones comerciales internacionales, la energía y las infraestructuras, y nuevas leyes y reglamentos, incluidos los relacionados con la fiscalidad y la importación; políticas económicas y monetarias, y política exterior y diplomacia; aumento de las tensiones diplomáticas y disturbios políticos y civiles, que podrían afectar negativamente a la economía mundial y a nuestros resultados operativos. La naturaleza, el calendario y los efectos económicos y políticos de estos posibles cambios en el actual marco político, jurídico y reglamentario que afectan a nuestras actividades siguen siendo muy inciertos. Por ejemplo, posibles condiciones más estrictas para la importación de equipos de determinados países, que podrían repercutir en el crecimiento y la rentabilidad de nuestras actividades en Estados Unidos. Además, aunque la Reserva Federal bajó recientemente los tipos de interés, la inflación se mantiene en niveles moderadamente altos.

En Canadá, 2025 es un año de elecciones tanto federales como provinciales en Ontario. La naturaleza, el calendario y el impacto económico de los posibles cambios en el marco político, jurídico y reglamentario actual que afectan a nuestras actividades siguen siendo muy inciertos.

En España, siguen existiendo algunas preocupaciones con respecto a la economía española (donde, en 2024, generamos el 17,3% de nuestros ingresos) (para una descripción detallada de los países en los que operamos, véase "Partida 5. Análisis y perspectivas operativas y financieras"). Aunque en los últimos años se han producido algunos avances, la economía española sigue siendo susceptible a diversos factores geopolíticos y macroeconómicos, como la incertidumbre originada, entre otras circunstancias, por (a) las tensiones comerciales internacionales entre Estados Unidos y China, o (b) la volatilidad de los precios de las materias primas. Estos acontecimientos podrían causar un aumento de la incertidumbre política y económica en España, lo que a su vez podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

También operamos en varios países latinoamericanos, que tienden a ser más vulnerables a los efectos de los acontecimientos macroeconómicos y la inestabilidad política. En esos países, estamos expuestos, entre otros, a factores macroeconómicos como la inflación, tensiones geopolíticas, factores medioambientales y otros factores socioeconómicos y políticos. Por ejemplo, tenemos operaciones significativas en Chile, donde en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, generamos 371 millones de euros en ingresos.

Además, otros factores o acontecimientos pueden afectar a las condiciones económicas mundiales y nacionales, como el aumento de las tensiones geopolíticas, guerras, actos de terrorismo, catástrofes naturales, pandemias u otros sucesos similares fuera de nuestro control.

Incluso en ausencia de una recesión económica, estamos expuestos a un riesgo sustancial derivado de la volatilidad en áreas como el gasto de los consumidores, la inversión empresarial, las condiciones financieras, el gasto público, las condiciones de los mercados de capitales y la inflación de los precios, que afectan a nuestro negocio y a nuestro entorno económico y, en consecuencia, a nuestro tamaño y rentabilidad. El aumento de la deuda pública nacional puede llevar a los países a aumentar los impuestos y a reducir la inversión en infraestructuras. Una coyuntura económica desfavorable también podría provocar una disminución del uso de los proyectos de autopistas de peaje y de los ingresos derivados de los mismos, una reducción de los viajes en avión y una disminución de la inversión en el sector de la construcción y en el sector energético. Además, cualquier dificultad financiera que sufran nuestros subcontratistas o proveedores podría aumentar nuestros costes o afectar negativamente a los calendarios de nuestros proyectos.

Cualquier deterioro de las economías o de las condiciones políticas de los países en los que operamos podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

- ii. **Operamos en sectores altamente competitivos y en los que la dinámica de transferencia del riesgo del cliente puede no estar equilibrada; nuestra rentabilidad podría verse afectada por nuestra incapacidad para gestionar la dinámica competitiva y abordar los desequilibrios en la transferencia del riesgo, incluida la incapacidad para estimar con precisión los ingresos, los riesgos del proyecto, la disponibilidad y el coste de los recursos y el tiempo, a la hora de licitar proyectos, cualquiera de los cuales podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.**

El mercado de proyectos de desarrollo y explotación de infraestructuras es muy competitivo y está expuesto a factores políticos y sociales difíciles de predecir y gestionar. La mayoría de nuestros competidores son empresas multinacionales que licitan proyectos en todo el mundo, lo que hace que la competencia se centre en el atractivo de cada proyecto en particular y no en su ubicación geográfica. Estas circunstancias pueden repercutir en la consecución de nuestros objetivos de crecimiento.

Competimos con varios grupos y empresas que pueden tener más experiencia, recursos o conocimientos locales que nosotros. Además, la desaceleración económica en Europa y las dificultades financieras que atraviesan los países emergentes están afectando negativamente a la capacidad de inversión de los clientes públicos y, por extensión, podrían afectar a algunas de nuestras oportunidades de negocio en esas geografías. Esta falta de oportunidades de inversión en Europa ha empujado los flujos de capital hacia mercados con mayor disponibilidad de recursos en los que también operamos, aumentando la tensión competitiva dentro de esos mercados y dando lugar a presiones sobre los precios y los márgenes de beneficio en proyectos en los que la dinámica de transferencia del riesgo del cliente no está equilibrada.

Los avances tecnológicos en términos de digitalización de procesos también pueden suponer un riesgo para nuestro negocio si nuestros competidores desarrollan una ventaja sobre nosotros en este ámbito. En concreto, si no logramos desarrollar capacidades competitivas diferenciales al mismo ritmo o a un ritmo superior que nuestros competidores debido al rápido despliegue de la inteligencia artificial generativa por parte de dichos competidores, esto puede suponer un riesgo significativo para nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones, ya que el sector de la ingeniería y la construcción depende en gran medida de la tecnología. Si no conseguimos mantenernos al día de los avances tecnológicos, nuestra rentabilidad podría disminuir y perder cuota de mercado.

En los últimos años, el sector de la construcción a escala internacional ha venido experimentando bajos márgenes de rentabilidad, que en nuestra opinión se deben en parte a estrategias comerciales agresivas, desequilibrios en la transferencia del riesgo del cliente e inflación de costes. Estas consideraciones financieras pueden verse acentuadas por el entorno político y económico creado a raíz de los conflictos de Ucrania y Oriente Próximo. Además, el aumento de los fondos de inversión centrados en infraestructuras que exigen menores tasas de rentabilidad en sus inversiones, unido a la disposición de estos fondos a asumir más segmentos de la cadena de valor de un proyecto, puede aumentar la competencia en nuestros mercados objetivo.

Si no somos capaces de obtener contratos para nuevos proyectos que mantengan el volumen actual de nuestra cartera ("Order Book"), o si estos proyectos sólo se adjudican en condiciones menos favorables como consecuencia de las presiones macroeconómicas y competitivas, nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación pueden verse afectados negativamente.

Además, sobre todo cuando operamos con contratos de honorarios fijos en la División de Negocio de Construcción, sólo obtenemos beneficios si podemos estimar correctamente nuestros costes y evitar cualquier sobrecoste en los contratos. Los sobrecostes pueden dar lugar a menores beneficios o pérdidas de explotación en los proyectos, lo que podría afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación. Nuestras estimaciones y predicciones pueden ser difíciles de realizar, sobre todo en un entorno altamente competitivo e incierto (para más información sobre el empeoramiento de las condiciones económicas y políticas mundiales y su repercusión en nuestro negocio, véase el "1. Las condiciones económicas y políticas mundiales han tenido y podrían tener en el futuro un efecto material adverso sobre nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas, y podrían magnificar ciertos riesgos que afectan a nuestro negocio" y "7. Los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo pueden afectar negativamente a nuestras actividades globales y podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas"), y pueden resultar inexactos. Si no logramos identificar los riesgos clave o estimar eficazmente los costes de los proyectos en los que estamos expuestos al riesgo de sobrecostes, ello podría tener un efecto adverso en nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

Por ejemplo, la mayoría de nuestros clientes en el sector de las infraestructuras públicas son entidades públicas. Estos u otros clientes pueden, de vez en cuando, solicitar modificaciones o alteraciones de los planes de los proyectos acordados, incluso después de que el proyecto haya comenzado, o pedir que se renegocien las condiciones. Todo ello podría provocar retrasos en los proyectos, un aumento de los costes de desarrollo para nosotros o incluso la extinción de los contratos. En tales casos, es posible que no siempre podamos recuperar los costes incrementados. Por tanto, cualquier posible modificación o renegociación de los proyectos con nuestros clientes podría reducir significativamente los ingresos y beneficios que podamos obtener. Si no tenemos éxito en nuestras reclamaciones contra los clientes en este contexto, puede producirse una reducción de los ingresos y beneficios esperados de dichos proyectos, lo que podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, condiciones financieras y resultados de las operaciones.

Si no logramos identificar los riesgos clave o estimar eficazmente los costes de los proyectos en los que estamos expuestos al riesgo de sobrecostes, o si las renegociaciones de los clientes hacen que un proyecto incurra en costes adicionales inesperados, esto podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación.

iii. Dependemos de los fondos asignados a proyectos del sector público en los países en los que operamos, y cualquier disminución en la asignación de dichos fondos podría afectar negativamente a nuestro volumen de proyectos, lo que podría afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

Actualmente nos beneficiamos indirectamente de los fondos concedidos por la Unión Europea a sus Estados miembros (los "Estados miembros") y asignados a las entidades públicas de esos Estados miembros. Sin embargo, debido a consideraciones políticas, económicas o de otro tipo, es posible que estos fondos dejen de estar a nuestra disposición en el futuro, o que se produzcan retrasos en su recepción. Una cancelación o retraso en la recepción de dichos fondos podría afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera, resultados de explotación y perspectivas.

En particular, nuestra División de Negocio de Construcción depende de los proyectos del sector público. Por ejemplo, en 2024 los clientes del sector público ascendían a 86 del total de la cartera de nuestra División de Negocio de Construcción, que ascendía a 14.411 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 (para más información sobre los clientes de la División de Negocio de Construcción, véase "Partida 4. Información sobre la Compañía—B. Resumen de la Compañía—3. Resumen del Grupo—3. Nuestras Divisiones de Negocio—3. División de Negocio de Construcción").

El sector de las autopistas de peaje, en general, y nuestra División de Negocio de Autopistas, en particular, dependen principalmente de la disponibilidad continua de niveles atractivos de fondos públicos e incentivos para atraer inversiones privadas, en particular en lo que se refiere al reparto de riesgos entre los sectores público y privado en relación con el desarrollo de autopistas de peaje privadas. Estos fondos públicos se conceden generalmente en relación con la construcción y explotación de autopistas de peaje en beneficio del público en general. Por ejemplo, en Estados Unidos, actualmente nos beneficiamos del programa de asistencia crediticia de la Ley de Financiación e Innovación de Infraestructuras de Transporte ("TIFIA", por sus siglas en inglés), concedido por el Departamento de Transporte de Estados Unidos para aprovechar los limitados recursos federales y estimular la inversión del mercado de capitales en infraestructuras de transporte mediante la concesión de asistencia crediticia en forma de préstamos directos, garantías de préstamos y líneas de crédito contingente (en lugar de subvenciones) a proyectos de importancia nacional o regional, como nuestro desarrollo de carriles adicionales dentro de las autopistas existentes que incorporan peajes dinámicos que cambian en tiempo real en función de las condiciones del tráfico (los "Managed Lanes"). Nuestros proyectos en Estados Unidos han recibido fondos a través de diferentes instrumentos financieros en el marco del programa de asistencia crediticia TIFIA (para una descripción de la asistencia crediticia recibida, véase "Partida 5. Análisis y perspectivas operativas y financieras—B. Liquidez y recursos de capital—8. Financiación"). A 31 de diciembre de 2024, el saldo de estos préstamos TIFIA ascendía a 2.620 millones de USD.

Si, debido a consideraciones políticas, económicas o de otro tipo, dejaran de estar disponibles fondos como los recibidos a través de TIFIA o se cancelara el programa de asistencia crediticia TIFIA, ello podría tener un efecto material adverso sobre nuestra capacidad para desarrollar nuevos proyectos. Además, la disminución de los fondos asignados a proyectos del sector público puede obligar a las empresas constructoras del sector privado, como nosotros, a paralizar proyectos que ya están en marcha. Por estas razones, un descenso continuado y adicional del gasto en el desarrollo y ejecución de proyectos del sector público por parte de gobiernos y autoridades locales en los mercados en los que ya operamos o en los que podríamos operar en el futuro podría afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

iv. El aumento de la digitalización y, en consecuencia, el mayor riesgo de ciberamenazas y uso indebido de la tecnología cuántica, puede afectar al funcionamiento normal de nuestros activos y a nuestra capacidad para generar el valor esperado, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación.

En un entorno económico altamente digitalizado e interconectado, el riesgo de que se produzcan incidentes de ciberseguridad o fallos del sistema que puedan perjudicarnos ha aumentado exponencialmente en los últimos años. Nuestros productos y servicios digitales, sistemas industriales y activos conectados a Internet, que incluyen hardware, software, infraestructura tecnológica y sitios y redes en línea para operaciones internas y externas (colectivamente, "entornos digitales y tecnológicos" o "entornos DT"), resultan fundamentales para nuestras operaciones empresariales. Poseemos y gestionamos algunos de estos entornos DT, pero también confiamos en proveedores externos para una serie de servicios, incluida la computación en nube. Nosotros y algunos de nuestros proveedores externos utilizamos estos entornos DT para recopilar, mantener y procesar datos sobre clientes, empleados, socios comerciales y otros, incluida información sobre personas físicas, así como información de propiedad exclusiva de nuestra compañía, como secretos comerciales (denominados colectivamente "Información Confidencial").

Nuestros entornos DT e Información Confidencial están expuestos a amenazas en el ciberespacio por parte de diversos actores de amenazas, entre otros, agencias gubernamentales hostiles, hacktivistas, personas con información privilegiada, delincuentes, así como a través de diversos vectores de ataque, como ingeniería social/phishing, malware (incluido ransomware), error humano o tecnológico, y como resultado de código malicioso incrustado en software de código abierto, o errores de configuración, bugs u otras vulnerabilidades en software comercial que está integrado en nuestros entornos DT (o los de nuestros proveedores o prestadores de servicios).

Estas amenazas pueden afectar al funcionamiento normal de nuestros entornos DT, repercutir en nuestra capacidad para generar el valor esperado de los activos, dar lugar a la divulgación de nuestra Información Confidencial o socavar potencialmente nuestra reputación. Por ejemplo, puede haber un aumento de las amenazas cibernéticas en relación con el conflicto en Ucrania, como se analiza en el apartado "—7. Los conflictos en Ucrania y en Oriente Próximo pueden afectar negativamente a nuestras actividades globales y podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas."

El grado en que una ciberamenaza puede afectar a nuestro entorno DT, a la Información Confidencial o a un activo depende de la naturaleza del entorno DT, de la Información Confidencial o del activo, del origen del agente de la ciberamenaza, del alcance de la violación de la seguridad y del grado en que estemos preparados para responder a dicha ciberamenaza. Las infraestructuras críticas (como aeropuertos, autopistas e infraestructuras energéticas), que son los principales activos de nuestro negocio, son un objetivo habitual de este tipo de amenazas. Además, si una amenaza cibernética no se gestiona con éxito, podría afectar a nuestra capacidad de generar el valor esperado. Por ejemplo, un ataque de ransomware que afecte a uno de nuestros aeropuertos podría causar cancelaciones de vuelos, lo que a su vez podría afectar materialmente a nuestros ingresos de explotación y resultados financieros. Además, el rápido desarrollo de la industria de la computación cuántica también es relevante, ya que está acortando el tiempo en el que los ordenadores cuánticos pueden romper los sistemas de cifrado actuales y comprometer la seguridad de los datos sensibles. Además, los acuerdos de trabajo remoto e híbrido aumentan los riesgos de ciberseguridad debido a los retos que plantea la gestión de los activos informáticos remotos y las vulnerabilidades de las redes no corporativas.

Durante 2024, experimentamos varios eventos de seguridad, algunos de los cuales estaban asociados con actividades maliciosas, dañinas o potencialmente maliciosas y/o dañinas (que consideramos "incidentes de seguridad"). Ninguno de estos incidentes de seguridad tuvo un impacto significativo en nuestros entornos DT, Información Confidencial o activos, y se gestionaron utilizando nuestros procedimientos de protección, detección, respuesta y recuperación, según procediera. Aunque hasta la fecha ningún incidente de seguridad ha tenido un impacto material en nuestras operaciones o resultados financieros, no podemos garantizar que no se produzcan incidentes materiales en el futuro. Además, se espera que las ciberamenazas se aceleren globalmente en frecuencia y magnitud, con actores de amenazas que utilizan técnicas sofisticadas, incluida la inteligencia artificial, para eludir los controles de seguridad, evadir la detección y eliminar pruebas forenses. Como resultado, es posible que no podamos detectar, investigar, remediar o recuperarnos de futuros ataques o incidentes de seguridad, o evitar un impacto material adverso en nuestros entornos DT, Información Confidencial o activos.

Tampoco puede garantizarse que nuestro programa y procesos de gestión de riesgos de ciberseguridad, incluidas nuestras políticas, controles o procedimientos, se apliquen plenamente, se cumplan o sean eficaces a la hora de proteger nuestros entornos DT, Información Confidencial y activos. Además, identificamos y rastreamos periódicamente vulnerabilidades de seguridad en nuestros entornos DT, que pueden persistir incluso después de que se publiquen parches o se tomen otras medidas correctoras.

Cualquier impacto adverso en nuestros entornos DT, Información Confidencial o activos puede dar lugar a reclamaciones legales, acciones regulatorias, multas, daños a la reputación y costes significativos de respuesta a incidentes. Por ejemplo, existe el riesgo potencial de que los ciberataques dejen temporalmente inoperativos nuestros entornos o activos DT, o los de nuestros proveedores de servicios. Además, el aumento del riesgo de ciberamenazas puede afectar a nuestro plan de negocio debido a la consiguiente reducción del valor del activo, puede provocar la pérdida o el robo de Información Confidencial, know-how y propiedad intelectual e industrial, así como provocar pérdidas económicas ligadas a la reanudación de las operaciones, y puede dañar nuestra reputación y la ventaja competitiva relacionada, comprometiendo posibles oportunidades de negocio. Asimismo, podemos enfrentarnos a sanciones como consecuencia de posibles incumplimientos normativos y contractuales derivados de la falta de operatividad de un activo tras un ciberataque o incurrir en gastos en un esfuerzo por cumplir con las obligaciones, incluidas las obligaciones de notificación, en virtud de la legislación aplicable.

Por último, no podemos garantizar que los costes y responsabilidades derivados de un ataque queden cubiertos por nuestras pólizas de seguro actuales o que se disponga de seguros futuros en condiciones razonables o en absoluto. Estos factores podrían afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

v. Cualquier incumplimiento real o percibido de leyes, reglamentos y otros requisitos nuevos o existentes relativos a la privacidad, la seguridad y el tratamiento de la información personal podría afectar negativamente a nuestro negocio, resultados de operaciones o situación financiera.

En el ejercicio de nuestra actividad, recibimos, almacenamos, utilizamos y procesamos de cualquier otro modo información relativa a personas físicas y/o que constituye "datos personales", "información personal", "información de identificación personal" o términos similares con arreglo a la legislación aplicable en materia de protección de datos (colectivamente, "Información Personal"). Por lo tanto, estamos sujetos a una serie de leyes federales, estatales y extranjeras, reglamentos y otros requisitos relacionados con la privacidad, la seguridad y el tratamiento de la información personal. Por ejemplo, en Europa y el Reino Unido, estamos sujetos al Reglamento General de Protección de Datos de la Unión Europea (el "RGPD de la UE") y al Reglamento General de Protección de Datos del Reino Unido y la Ley de Protección de Datos de 2018 (colectivamente, el "RGPD del Reino Unido") (el RGPD de la UE y el RGPD del Reino Unido se denominan conjuntamente el "RGPD"), mientras que en los Estados Unidos, estamos sujetos a varias leyes estatales y federales como la Ley de Privacidad del Consumidor de California y otras. Además, el RGPD regula las transferencias transfronterizas

desde el EEE y el Reino Unido, y prevemos una complejidad jurídica y un escrutinio continuos en relación con las transferencias internacionales de datos. Hemos invertido importantes recursos en el cumplimiento de estos requisitos, que pueden ser largos y costosos.

La aplicación y la interpretación de tales requisitos evolucionan constantemente y están sujetas a cambios, lo que crea un entorno de cumplimiento complejo. En algunos casos, estos requisitos pueden ser poco claros en su interpretación y aplicación o pueden tener requisitos incoherentes o contradictorios entre sí. Además, se ha producido un aumento sustancial de la actividad legislativa y de la atención normativa sobre la privacidad y la seguridad de los datos en todo el mundo, incluso en relación con los incidentes de ciberseguridad. Además, algunos de estos requisitos imponen restricciones a nuestra capacidad para tratar Datos Personales en toda nuestra compañía o a través de las fronteras de un país.

Es posible que las nuevas leyes, reglamentos y otros requisitos, o las modificaciones o cambios en la interpretación de las leyes, reglamentos y otros requisitos existentes, nos obliguen a incurrir en costes significativos, implantar nuevos procesos o cambiar nuestro manejo de la información y las operaciones empresariales, lo que en última instancia podría obstaculizar nuestra capacidad para hacer crecer nuestro negocio. Además, cualquier incumplimiento o percepción de incumplimiento por nuestra parte de las leyes, reglamentos y otros requisitos relativos a la privacidad, seguridad y tratamiento de la información podría dar lugar a reclamaciones o procedimientos legales (incluidas acciones colectivas), investigaciones reglamentarias o acciones coercitivas. Podríamos incurrir en costes significativos en la investigación y defensa de tales demandas y, en caso de ser declarados responsables, pagar daños o multas significativas o vernos obligados a realizar cambios en nuestro negocio. Estos procedimientos y cualquier resultado adverso posterior pueden someternos a una publicidad negativa significativa y a una erosión de la confianza. Si se produjera cualquiera de estos acontecimientos, nuestra actividad, resultados y situación financiera podrían verse afectados negativamente.

vi. Nuestro negocio se deriva de un pequeño número de grandes proyectos, que, si se rescinden o se ven afectados materialmente, pueden tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Nuestros principales proyectos en términos de valoración y capital invertido son (i) en la División de Negocio de Autopistas de Peaje, la autopista 407 Express Toll Road ("407 ETR") y varios proyectos de Managed Lanes como la autopista North Tarrant Express ("NTE"), la autopista North Tarrant Express 35W ("NTE 35W"), la autopista I-66 ("I-66"), la vía I-77 Express ("I-77") y la autopista Lyndon B. Johnson Expressway ("LBJ") y (ii) en la División de Aeropuertos, la Nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy ("NTO del JFK" o "NTO"). Según los informes de los analistas de mercado, las autopistas y los aeropuertos representaban aproximadamente el 91% de nuestra valoración en diciembre de 2024. Esta cifra aún incluye la valoración de Heathrow, que debería reclasificarse a efectivo en 2025, una vez completada la desinversión del 19,75% el 12 de diciembre de 2024. Para más detalles sobre esta desinversión, véase "Partida 4. Información de la Compañía —A. Historia y desarrollo de la Compañía —1. Resumen histórico de inversiones y desinversiones —2. Venta de la participación en Heathrow"

Además de la desinversión en Heathrow, no podemos garantizar que ninguno de los proyectos mencionados, o nuestros resultados en los mismos, no se rescindan o se ven afectados materialmente por acontecimientos ajenos a nuestro control, como la evolución de la normativa, otros factores relacionados con nuestras operaciones en entornos altamente regulados, o la naturaleza pública y/o gubernamental de nuestros clientes en todos los proyectos mencionados, así como las presiones inflacionistas, las fluctuaciones de los tipos de cambio, los factores que afectan al tráfico y al uso de las infraestructuras, la climatología adversa, la disponibilidad de financiación en condiciones favorables u otras condiciones. Por ejemplo, nuestros contratos de concesión suelen incluir derechos de extinción que pueden ser ejercidos por el otorgante o el arrendador de la concesión (véase —2. Riesgos relacionados con cuestiones legales, reglamentarias y sectoriales —1. Operamos en entornos muy regulados que están sujetos a cambios en la normativa y a riesgos relacionados con los contratos con las autoridades gubernamentales, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones"). La terminación de cualquiera de estos proyectos o cualquier impacto material en nuestro rendimiento como resultado de estos factores podría tener un efecto adverso material en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Además, nuestra dependencia de un número relativamente pequeño de proyectos puede afectar negativamente al desarrollo de nuestro negocio. Por ello, la pérdida de alguno de nuestros principales proyectos, o un efecto adverso importante en los mismos, puede tener a su vez un efecto adverso importante en nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

vii. Los conflictos en Ucrania y en Oriente Próximo pueden afectar negativamente a nuestras actividades globales y podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

El 24 de febrero de 2022, Rusia comenzó su invasión de Ucrania. A fecha del presente Informe Anual, el conflicto no ha llegado a su fin. Aunque nuestra exposición directa al conflicto es limitada y se concentra principalmente en nuestras operaciones en Polonia y nuestras operaciones en el Aeropuerto Internacional de Dalaman ("Dalaman") en Turquía, que ha experimentado una menor demanda de pasajeros rusos y ucranianos en parte debido a la inflación y la devaluación de la moneda relacionadas con el conflicto ucraniano, el escenario macroeconómico desencadenado por este conflicto incluye subidas de precios generalizadas que afectan esencialmente a la energía y las materias primas, problemas de suministro y dificultades en la cadena de distribución de determinados materiales, en particular en el sector de la construcción. Además, y como consecuencia de estas presiones financieras, los tipos de interés han ido subiendo, lo que ha repercutido en los mercados bancario y de financiación.

Como consecuencia de la invasión, la UE, junto con Estados Unidos y la mayoría de los países de la OTAN, condenó el ataque y puso en marcha paquetes coordinados de sanciones y medidas de control de las exportaciones contra Rusia, Bielorrusia y algunos otros territorios relacionados con el conflicto de Ucrania. La naturaleza, magnitud y duración inciertas de la guerra de Rusia en Ucrania y los posibles efectos de la guerra, las medidas adoptadas por los Estados occidentales y otros Estados y organizaciones multinacionales en respuesta a la misma (incluidas, entre otras, sanciones, medidas de control de las exportaciones, prohibiciones de viajar y confiscaciones de activos), así como de cualquier medida de represalia rusa (incluidas, entre otras, restricciones a las exportaciones de petróleo y gas y ciberataques) en la economía y los mercados mundiales han contribuido a aumentar la volatilidad y la incertidumbre del mercado.

Nuestras actividades en Polonia (a través del negocio de construcción de Budimex), como país vecino de Ucrania, corren un mayor riesgo de verse perturbadas por el conflicto. Aunque a fecha del presente Informe Anual, nuestros ingresos generados en Polonia, que en 2024 ascendían al 23,2% de nuestros ingresos, no se han visto afectados materialmente como consecuencia del conflicto, no puede excluirse el riesgo de que dicho impacto pueda materializarse en el futuro. Este riesgo potencial se ha puesto de manifiesto por el ataque con misiles no atribuido contra una zona cercana a la frontera sudoriental de Polonia con Ucrania el 15 de diciembre de 2022, que causó la muerte de dos personas, así como por la perturbación de las infraestructuras de Polonia y Ucrania como consecuencia de la entrada de refugiados procedentes de Ucrania en Polonia para huir de la guerra y por el transporte de material militar occidental para apoyar al frente ucraniano. Otro país en el que operamos que está cerca de las fronteras de Ucrania, y que podría estar en riesgo de interrupción de las operaciones, es Eslovaquia, donde tenemos una concesión para la carretera de circunvalación D4R7 de Bratislava (aunque, a la fecha de este Informe Anual, el impacto del conflicto de Ucrania en Eslovaquia no ha afectado significativamente a nuestro negocio eslovaco, más que a través de un aumento de nuestros costes laborales debido a la disminución del acceso a los empleados de Ucrania, que constituía un mercado importante para los empleados que llevaban a cabo nuestros proyectos en Eslovaquia).

Además, el conflicto iniciado en Oriente Próximo el 7 de octubre de 2023, su escalada y cualquier conflicto resultante en la región (como los ataques a buques de transporte comercial que viajan por el Mar Rojo) podrían provocar nuevas interrupciones en las cadenas de suministro, un aumento de los precios del petróleo y el gas, la imposición de sanciones, restricciones a los viajes y a las importaciones y exportaciones, un aumento de las presiones inflacionistas y de la volatilidad de los mercados, entre otras posibles consecuencias.

Además, como resultado de los conflictos de Ucrania y Oriente Próximo, también hay un mayor riesgo de ciberataques, y estamos particularmente expuestos a estos ataques como poseedores de los llamados "activos críticos", debido a nuestra posición como proveedor de servicios y soluciones de infraestructuras críticas. Las infraestructuras están expuestas a diversas amenazas existentes en el ciberespacio (como organismos gubernamentales hostiles, hacktivistas, personas con información privilegiada y mafias), que pueden afectar o impedir (i) el funcionamiento normal de los activos, (ii) nuestra capacidad para generar el valor económico esperado de nuestros activos y (iii) nuestra reputación. Cualquier impacto adverso en nuestros entornos o activos digitales y tecnológicos como resultado de un ciberataque puede dar lugar a demandas legales, acciones reguladoras, multas, daños a la reputación y costes significativos de respuesta a incidentes. Para más información sobre nuestro mayor riesgo de ciberataques, véase "—4. El aumento de la digitalización y, en consecuencia, el mayor riesgo de ciberamenazas y uso indebido de la tecnología cuántica, puede afectar al funcionamiento normal de nuestros activos y a nuestra capacidad para generar el valor esperado, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación."

Aunque no prevemos que los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo afecten de forma significativa a nuestros resultados de explotación, la División de Negocio de Construcción es la más vulnerable a dichos efectos debido al impacto potencial que el conflicto podría tener sobre las materias primas en la zona circundante, incluido el aumento del coste de determinados materiales y la disminución de su disponibilidad.

En cambio, nuestra División de Negocio de Autopistas se ha visto positivamente afectada por el aumento de las tarifas de peaje en aquellos activos con modelos de tarificación directamente ligados a la inflación, aunque está expuesta negativamente a las posibles repercusiones negativas de subidas significativas de los precios del combustible sobre el tráfico. Por último, salvo que se produzca una escalada significativa en el futuro, no se esperan impactos relevantes en la División de Negocio de Aeropuertos, salvo el mencionado impacto en el aeropuerto de Dalaman en Turquía, debido a la escasa exposición al tráfico de pasajeros (número total de pasajeros entrantes y salientes del aeropuerto en un periodo determinado) procedentes de estas regiones en los aeropuertos gestionados por nosotros, si bien los efectos de la inflación en el precio de los billetes como consecuencia, entre otros, de los mencionados incrementos del coste del combustible podrían tener un cierto efecto disuasorio sobre el consumidor que podría afectar a nuestros resultados de explotación. Para más información sobre el empeoramiento de las condiciones económicas mundiales y su repercusión en nuestro negocio, véase "—1. Las condiciones económicas y políticas mundiales han tenido y podrían tener en el futuro un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas, y podrían magnificar ciertos riesgos que afectan a nuestro negocio"

Además, el aumento de las tensiones políticas en todo el mundo a causa del conflicto en Ucrania incrementa el riesgo de un conflicto armado a gran escala. En este contexto, los países tienden a impulsar las economías regionales a expensas de la integración mundial aplicando restricciones a la competencia y al comercio, sanciones, controles de las inversiones, expropiaciones u otras restricciones, lo que podría provocar una recesión mundial con graves efectos en la economía mundial.

Todos los factores anteriores, así como cualquier nueva escalada del conflicto en Ucrania, podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

viii. El aumento de la demanda de mano de obra cualificada en las áreas geográficas en las que operamos hace que nos resulte más difícil atraer y retener talento, lo que podría repercutir en nuestra competitividad y tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación.

El aumento de la demanda de mano de obra cualificada (es decir, puestos STEM que requieren titulaciones superiores y, más concretamente, ingenieros civiles, industriales o informáticos, que normalmente son los principales puestos necesarios para ejecutar nuestros proyectos y gestionar nuestros activos) en nuestros principales mercados y, en particular, en aquellos mercados en los que se concentran las operaciones de autopistas de peaje y otras construcciones relacionadas con el transporte, como Estados Unidos, España y el Reino Unido, así como varios otros países occidentales, hace que nos resulte más difícil atraer y retener talento, lo que podría afectar a nuestra competitividad.

Es posible que perdamos determinadas oportunidades de negocio y que no podamos cumplir ciertos compromisos con los clientes, como los relativos a los plazos contractuales o a la calidad preestablecida del trabajo, debido a dificultades de contratación y/o escasez de personal en caso de falta o escasez potencial de personal cualificado. Esta incapacidad para adquirir y retener mano de obra cualificada y la consiguiente incapacidad para cumplir los requisitos contractuales podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones, y puede afectar a nuestra competitividad. Además, podemos experimentar márgenes de beneficio más bajos debido al aumento de los costes laborales derivados de una mayor demanda de mano de obra cualificada. Esto podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

ix. Los organismos reguladores y otras partes interesadas pueden exigir que nuestros objetivos empresariales sean más sostenibles y estar dispuestos a penalizarnos si no los cumplimos, y podríamos vernos afectados por la degradación de los ecosistemas, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación.

Tanto los reguladores como otras partes interesadas pueden exigir que nuestros objetivos empresariales sean más sostenibles, tanto desde el punto de vista medioambiental como social, y pueden estar dispuestos a penalizarnos si no cumplimos sus expectativas y exigencias, por ejemplo si nuestras actividades no se califican como sostenibles desde el punto de vista medioambiental de acuerdo con la Taxonomía de la UE para actividades sostenibles de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/852 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, o de acuerdo con nuestros propios compromisos en relación con la reducción de las emisiones de CO₂. Un desajuste entre nuestra estrategia y las expectativas y exigencias de los reguladores y otras partes interesadas en materia de sostenibilidad comprometería el cumplimiento de nuestros objetivos de crecimiento e inversión. Además, el aumento de las exigencias en relación con la sostenibilidad por parte de nuestros grupos de interés puede dar lugar a un aumento de nuestros costes de cumplimiento en este sentido.

También corremos el riesgo de que nuestras filiales realicen trabajos en proyectos para gobiernos e instituciones públicas que no cumplan nuestras normas medioambientales, lo que podría afectar a zonas protegidas o a fauna o flora en peligro de extinción.

En concreto, si no somos capaces de adherirnos a un llamamiento a una mayor sostenibilidad por parte de determinados reguladores o partes interesadas, podemos enfrentarnos a sanciones por parte de dichos reguladores y partes interesadas, incluidos los accionistas, sufrir daños en nuestra reputación corporativa, perder nuestro posicionamiento en los índices de sostenibilidad, experimentar un aumento de nuestros costes de financiación y sufrir un impacto negativo en las calificaciones de los analistas. Además, como consecuencia de las exigencias financieras derivadas de nuestra

necesidad de ser más sostenibles o de nuestro posible fracaso a la hora de serlo, la financiación de proyectos y nuestro acceso a fuentes de financiación pueden empeorar.

Además, si nosotros o nuestras contrapartes no cumplimos los requisitos medioambientales en las jurisdicciones pertinentes, podemos ser objeto de investigación o litigio y nuestra reputación y negocio podrían verse afectados negativamente. Por ejemplo, véase "Partida 8. Información financiera—A. Estados consolidados y otra información financiera—2. Procedimientos judiciales —4. Procedimientos judiciales relacionados con el proyecto D4R7 (Eslovaquia)".

Además, la biodiversidad desempeña un papel clave en la prestación de servicios ecosistémicos que sustentan la economía y el bienestar social. La degradación de los ecosistemas y del capital natural conlleva riesgos operativos, económicos y de reputación para el desarrollo de las actividades empresariales. En particular, podríamos vernos afectados por la pérdida de calidad de determinados servicios ecosistémicos, como la falta de agua o la menor disponibilidad de ciertas materias primas. Cualquiera de estos factores podría afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

- x. **Pueden producirse accidentes en los emplazamientos e instalaciones de nuestros proyectos y en nuestros activos de infraestructura, que pueden perturbar gravemente nuestras operaciones y causar daños a nuestros empleados o clientes, lo que a su vez podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y reputación.**

A pesar de la aplicación de estrategias y sistemas de salud y seguridad, y del compromiso de nuestra alta dirección de invertir recursos en la salud y la seguridad de los empleados, la ocurrencia de sucesos de baja probabilidad y alto impacto, como los accidentes, es un riesgo material para nosotros, y estos sucesos han tenido lugar en el pasado y pueden ocurrir en el futuro.

El índice de frecuencia de lesiones graves y accidentes mortales, calculado por referencia al número total de lesiones graves y accidentes mortales frente al número total de horas trabajadas, ha disminuido un 26% a 31 de diciembre de 2024, en comparación con el 31 de diciembre de 2022. No obstante, este riesgo sigue siendo relevante para nosotros debido, entre otras cosas, a que el riesgo de accidente es inherente a la naturaleza de nuestras actividades, a la variabilidad de las culturas de seguridad de los subcontratistas o a los riesgos incontrolados causados por terceros a este respecto (por ejemplo, los comportamientos de conducción del público en general).

Los emplazamientos e instalaciones de nuestros proyectos, como autopistas de peaje, aeropuertos y obras de construcción, pueden estar expuestos a incidentes como incendios, explosiones, fugas de productos tóxicos y otros incidentes medioambientales. Además, los empleados de estos lugares e instalaciones pueden estar expuestos a accidentes (por ejemplo, caídas desde una altura considerable, atropellos por vehículos y maquinaria, vuelco de equipos pesados y contacto con la electricidad). Cualquiera de estos accidentes puede causar la muerte y lesiones a los empleados, contratistas y también a los residentes en las zonas circundantes, y puede causar daños a los activos y bienes de nuestra propiedad y de terceros, así como daños al medio ambiente. También estamos expuestos a un riesgo de impacto negativo en nuestro negocio, condiciones financieras y resultados de las operaciones derivado de diversos tipos de daños, incluida la interrupción temporal de los servicios como consecuencia de accidentes durante el curso de las operaciones, así como impactos relacionados con accidentes de transporte terrestre y aéreo, sustancias, mercancías y equipos.

Si se produce un accidente en una de nuestras instalaciones o emplazamientos de proyectos, además de la investigación interna que debe llevarse a cabo de acuerdo con nuestras políticas y protocolos internos, las autoridades pertinentes podrían iniciar procedimientos legales para identificar las causas del accidente y evaluar cualquier posible responsabilidad civil, laboral o penal. Dichos procedimientos judiciales podrían provocar el cierre de la instalación o el emplazamiento del proyecto en cuestión mientras se lleva a cabo la investigación, lo que perturbaría nuestras operaciones durante el tiempo que dure dicho cierre. Además, se nos pueden imponer sanciones o las víctimas de tales accidentes pueden reclamarnos indemnizaciones y, por tanto, exponernos a responsabilidad civil.

Además, pueden producirse accidentes en nuestros activos de infraestructuras para los usuarios de las mismas, como incidentes en las autopistas de peaje que explotamos actualmente, que son más probables cuando la zona se ve afectada por fenómenos meteorológicos fuertes y severos. Por ejemplo, el 11 de febrero de 2021 se produjo un accidente múltiple en la NTE 35W en Dallas, Texas. En el accidente se vieron implicados 133 vehículos y se produjeron seis muertos y otros heridos. Como consecuencia de este incidente, la empresa concesionaria NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, de la que poseemos indirectamente el 53,7%, junto con varias de nuestras sociedades estadounidenses, han sido nombradas partes en 29 demandas presentadas. De estos, tres casos se han resuelto totalmente y otro ha sido resuelto parcialmente por las partes. La investigación en los otros casos está en curso y el tribunal ha anunciado que uno de los juicios comenzará el 20 de julio de 2025. Tras consultar con asesores jurídicos externos, la empresa concesionaria no espera ningún impacto material incluso en caso de una sentencia desfavorable debido a las pólizas de seguros en vigor. Por lo tanto, no se ha registrado ninguna provisión en relación con este acontecimiento (véase "Partida 8. Información financiera—A. Estados consolidados y otra información financiera—2. Procedimientos judiciales—1. Litigios y otros pasivos contingentes relacionados con la División de Negocio de Autopistas").

Los accidentes, incidentes y las consiguientes reclamaciones por daños y perjuicios, incluidos los daños a la reputación, y las interrupciones en los emplazamientos o instalaciones de nuestros proyectos, o relacionados con nuestros activos de infraestructura, podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de las operaciones y reputación.

- xi. **Los beneficiarios de las garantías proporcionadas por las sociedades de nuestro Grupo podrían solicitar su ejecución, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.**

Algunas de las sociedades de nuestro Grupo ofrecen garantías para cubrir la responsabilidad frente a los clientes por el cumplimiento incorrecto de las obligaciones derivadas de los contratos de construcción. Dichas garantías están sujetas a la posible ejecución por parte de los clientes si un proyecto no se llevara a cabo o no cumpliera las especificaciones y requisitos contractuales. Para protegernos de cualquier riesgo derivado de una posible responsabilidad, obtenemos garantías emitidas por bancos y compañías de seguros para cubrir dicho riesgo. A 31 de diciembre de 2024, el saldo de dichas garantías ascendía a 8.260 millones de euros (8.533 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

A pesar del importe sustancial de las garantías detallado anteriormente, el impacto histórico derivado de las mismas ha sido bajo, ya que nuestro Grupo ha cumplido hasta la fecha sus obligaciones contractuales de acuerdo con los términos y condiciones acordados con los clientes y ha reconocido provisiones contables contra los resultados de cada contrato para posibles riesgos relacionados con el cumplimiento. Sin embargo, esto puede no ser indicativo de ningún rendimiento potencial futuro y de la aplicación de la garantía.

En caso de que algún beneficiario ejecute alguna garantía, dicha ejecución tendrá una investigación de seguimiento específica para verificar si la solicitud se basa en una reclamación justificada. En caso de que se justifique una reclamación y se ejecuten con éxito las garantías por un importe relevante o significativo, o en caso de que se ejecuten con éxito múltiples garantías por importes relevantes o significativos simultáneamente o en

breves periodos de tiempo, tales acontecimientos podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación.

xii. Podemos enfrentarnos a mayores riesgos debido al cambio climático, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Podemos estar sujetos a riesgos físicos y transitorios en relación con nuestras actividades debido al cambio climático. Los riesgos físicos incluyen fenómenos meteorológicos extremos que pueden afectar negativamente a nuestras infraestructuras y al desarrollo de nuestra actividad en la mayoría de nuestras Divisiones de Negocio. En este sentido, nuestras infraestructuras y empresas deben adaptarse a los efectos del cambio climático y ser resistentes a los fenómenos meteorológicos extremos. Las tendencias mundiales relacionadas con el cambio climático y las condiciones meteorológicas extremas pueden tener nuevos efectos económicos, normativos, tecnológicos y sobre nuestra reputación, y pueden obligarnos a reevaluar nuestras operaciones. Por ejemplo, podemos vernos obligados a interrumpir ciertas operaciones debido a daños físicos en las infraestructuras, la productividad puede disminuir en determinadas condiciones meteorológicas extremas, y pueden aumentar las primas de cobertura y de seguros relacionadas con fenómenos climatológicos.

Periódicamente realizamos una evaluación y cuantificación de los riesgos físicos y de transición relacionados con el cambio climático, entre los que se incluyen los siguientes:

- (•) un aumento del coste de la energía, tanto de los combustibles fósiles como de la electricidad, y de otras materias primas específicas de cada actividad;
- un cambio en el comportamiento de los usuarios de los modos de transporte;
- un aumento de las obligaciones de información sobre emisiones y otras consideraciones medioambientales y climáticas;
- la pérdida de competitividad en los procesos de licitación debido a cualquier posible incumplimiento de los requisitos medioambientales;
- nuevas normativas que limiten el uso de determinados medios de transporte, lo que tendría un impacto significativo en el uso de las infraestructuras que explotamos;
- una mayor preocupación de los inversores por nuestro comportamiento e impacto medioambientales;
- falta de disponibilidad de tecnologías para la descarbonización profunda en algunas áreas (por ejemplo, maquinaria pesada para obras civiles);
- el aumento del mantenimiento y las reparaciones extraordinarias de nuestros activos de infraestructura como consecuencia de riesgos climáticos como inundaciones, temperaturas extremas, olas de calor o sequías; y
- falta de disponibilidad de nuevas tecnologías.

Los riesgos transitorios, en particular los aumentos del coste de la energía, tanto de los combustibles fósiles como de la electricidad, y de otras materias primas específicas de cada actividad, así como los cambios en el comportamiento de los clientes y los modos de transporte de los usuarios, pueden afectar a nuestras Divisiones de Negocio.

Estos factores podrían afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

xiii. La cobertura de nuestros seguros puede no ser adecuada o suficiente, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

En el ejercicio de nuestras actividades, relacionadas principalmente con activos de infraestructuras de alto valor, como autopistas de peaje y aeropuertos, estamos sujetos a posibles pasivos contingentes derivados de la ejecución de diversos contratos suscritos por las Sociedades de nuestras Divisiones de Negocio. Para protegernos de algunas de esas responsabilidades contingentes, hemos contratado seguros en relación con:

- riesgo del constructor, daños materiales e interrupción de la actividad causados por daños materiales directos;
- responsabilidad civil general y de automóviles;
- indemnización por accidentes laborales y responsabilidad civil patronal;
- responsabilidad de consejeros y directivos;
- responsabilidad medioambiental;
- daños provocados por ciberataques; y
- en Estados Unidos, la responsabilidad por prácticas laborales.

En nuestros proyectos de infraestructuras pueden producirse accidentes que perturben gravemente las operaciones y dañen nuestra reputación. En concreto, nuestras autopistas de peaje y otros activos de infraestructura, como los aeropuertos, pueden sufrir daños como consecuencia de interrupciones causadas por desastres naturales (como, por ejemplo, fue el caso en relación con una serie de autopistas de peaje en Chile tras el terremoto de 2010), epidemias o pandemias, condiciones meteorológicas extremas, guerras, disturbios o acciones políticas, actos de terrorismo o ataques de ciberseguridad que resulten en pérdidas, incluida la pérdida de ingresos, que pueden no ser compensadas en virtud de nuestros contratos de seguros, ya sea en su totalidad o en absoluto.

Además, determinados tipos de los siniestros mencionados (generalmente, los de carácter catastrófico, como guerras, actos de terrorismo, terremotos e inundaciones), pueden no ser asegurable o no ser económicamente asegurables.

Asimismo, aunque estemos adecuadamente asegurados contra posibles sucesos y daños inesperados, es posible que tampoco podamos recuperar las pérdidas, en parte o en su totalidad, en caso de insolvencia de nuestros aseguradores.

Por otra parte, no puede garantizarse que, si se cancela o no se renueva nuestra actual cobertura de seguro, se disponga de una cobertura sustitutoria en condiciones comercialmente razonables, o en absoluto.

Cualquier pérdida importante no asegurada o asegurada pero no recuperable podría tener un efecto adverso importante en nuestra actividad, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

xiv. Podemos enfrentarnos a un mayor escrutinio y a expectativas cambiantes en materia de sostenibilidad y ESG, lo que podría imponernos costes adicionales, afectar a nuestro acceso al capital o exponernos a riesgos nuevos o adicionales.

Una mayor atención por parte de reguladores, inversores, empleados, clientes, competidores y otras partes interesadas en cuestiones de sostenibilidad o ESG puede dar lugar a un aumento de los costes (incluido, entre otros, el aumento de los costes relacionados con el cumplimiento y la participación de las partes interesadas), afectar a nuestra reputación o afectar de otro modo a nuestros resultados empresariales. Una percepción pública negativa podría dañar nuestra reputación o perjudicar nuestras relaciones con reguladores, empleados, clientes, inversores u otras partes interesadas si no abordamos adecuadamente estas cuestiones, o si no se percibe que lo hacemos, incluso si no demostramos progresos hacia cualquier objetivo ESG actual o futuro. Cualquier daño a nuestra reputación podría afectar negativamente al compromiso y la retención de los empleados, a la disposición de los clientes a hacer negocios con nosotros y a las decisiones de inversión. Al mismo tiempo, las distintas partes interesadas pueden tener opiniones divergentes sobre las prácticas ESG y la velocidad de su adopción. Esta divergencia aumenta el riesgo de que cualquier compromiso, posición, objetivo u otra acción o falta de ella con respecto a las cuestiones ESG sea percibida negativamente por al menos algunas partes interesadas y repercuta negativamente en nuestra reputación y nuestro negocio.

Es posible que las partes interesadas no estén satisfechas con nuestras prácticas ESG o con la rapidez de su adopción. Al mismo tiempo, algunas partes interesadas podrían no estar satisfechas si adoptamos prácticas ESG. Las deficiencias reales o percibidas con respecto a nuestras prácticas e informes ESG podrían afectar negativamente a nuestro negocio. También podríamos incurrir en costes adicionales y necesitar recursos adicionales para supervisar, informar y cumplir diversas prácticas ESG y requisitos normativos actuales o emergentes, incluso con respecto al cambio climático y la sostenibilidad. Por ejemplo, operamos en varias jurisdicciones de EE.UU. que han adoptado o propuesto leyes federales y estatales relacionadas con la información sobre sostenibilidad y cambio climático a las que podríamos llegar a estar sujetos. Actualmente estamos evaluando las posibles repercusiones de dichas leyes adoptadas o propuestas, así como otras obligaciones de divulgación relacionadas con la sostenibilidad y el clima y la evolución de los requisitos legales y reglamentarios, a los que podemos estar sujetos. Además, el incumplimiento de los requisitos reforzados de divulgación relacionados con la sostenibilidad y el clima podría perjudicar nuestra reputación u otras relaciones con reguladores, empleados, clientes, inversores u otras partes interesadas.

Asimismo, varias organizaciones han desarrollado calificaciones para medir el rendimiento de las empresas en temas ESG, y los resultados de algunas de estas evaluaciones son ampliamente difundidos. Algunos inversores utilizan estas calificaciones para fundamentar sus decisiones de inversión y voto. Muchos inversores han creado sus propias calificaciones que sirven de base a sus decisiones de inversión y voto. Las calificaciones desfavorables de nuestro Grupo o nuestro sector, así como la omisión de la inclusión de nuestras acciones en fondos de inversión orientados a ESG, pueden provocar un sentimiento negativo de los inversores y el desvío de la inversión hacia otras empresas o sectores, lo que podría tener un impacto negativo en el precio de nuestras acciones y en nuestro acceso y coste de capital.

xv. Los actos de violencia, disturbios geopolíticos, catástrofes, condiciones meteorológicas extremas y emergencias sanitarias pueden perturbar nuestra actividad.

Las discordias o interrupciones laborales, los acontecimientos geopolíticos, el malestar social, la guerra, el terrorismo, la inestabilidad política, los actos de violencia pública, los boicots, las hostilidades y el malestar social, así como las emergencias sanitarias que llevan a evitar los lugares públicos o hacen que la gente se quede en casa, podrían perjudicar a nuestro negocio.

Nuestras operaciones, en particular las de las Divisiones de Negocio de Aeropuertos y Autopistas, abarcan un amplio ámbito geográfico y están sujetas a numerosos peligros y riesgos operativos, incluido el riesgo de interrupciones debidas a atentados terroristas u otros actos de violencia o disturbios geopolíticos y acontecimientos similares. Es probable que cualquier agitación geopolítica, incluida la actual situación en Oriente Próximo, afecte negativamente al tráfico de pasajeros de los aeropuertos y, en consecuencia, a nuestros resultados en la División de Negocio de Aeropuertos. En caso de atentado terrorista o suceso catastrófico (como un incendio, un apagón, un fallo de las telecomunicaciones o un ciberataque), es posible que no podamos seguir operando y que suframos interrupciones del sistema, daños a nuestra reputación, violaciones de la seguridad de los datos y pérdida de datos críticos, todo lo cual podría tener un efecto adverso en los resultados de explotación futuros.

Además, no disponemos de un seguro que cubra todas nuestras responsabilidades relacionadas con dichos peligros o riesgos operativos. La ocurrencia de un siniestro significativo no asegurado, o un siniestro que supere los límites de cobertura de seguro mantenidos por nosotros, podría perjudicar a nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Asimismo, los desastres naturales, los sucesos catastróficos u otras emergencias pueden causar daños o perturbar nuestras operaciones, el comercio internacional y la economía mundial, lo que podría perjudicar a nuestro negocio. Por ejemplo, las condiciones meteorológicas extremas en las zonas en las que operamos, como huracanes, fuertes vientos, inundaciones, escasez de agua o sequía, calor y frío extremos, tormentas de nieve o hielo y otros fenómenos meteorológicos extremos, así como brotes de enfermedades o pandemias u otras emergencias sanitarias, además de grandes terremotos o incendios (incluyendo en cada caso las reacciones de los gobiernos, los mercados y el público en general), pueden tener una serie de consecuencias adversas para nuestra actividad, operaciones y resultados, muchas de las cuales escapan a nuestro control.

También dependemos del suministro estable de servicios públicos como las telecomunicaciones, la electricidad y el agua, que están sujetos a interrupciones o a un aumento de los costes debido a tales acontecimientos, lo que puede causar importantes interrupciones operativas o hacer que nuestros costes operativos aumenten significativamente, y podemos sufrir pérdidas materiales, daños a nuestra reputación, violaciones de la seguridad de los datos y pérdida de datos críticos debido a tales acontecimientos, cualquiera de los cuales podría perjudicar a nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

xvi. Nuestro negocio y operaciones pueden verse afectados negativamente por la violación de las leyes anticorrupción aplicables, en particular la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero de EE.UU., la legislación anticorrupción de la UE, la Ley de Soborno del Reino Unido o leyes similares contra el soborno en todo el mundo.

Nuestras operaciones internacionales nos obligan a cumplir las leyes y normativas internacionales y nacionales en materia de lucha contra el soborno y la corrupción, incluida la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero de EE.UU., la legislación anticorrupción de la UE, la Ley de Soborno del Reino Unido u otras leyes antisoborno similares que puedan ser aplicables a nuestro negocio. Estas leyes y reglamentos, por ejemplo, prohíben los pagos indebidos a funcionarios extranjeros y particulares con el fin de obtener o conservar negocios, y pueden incluir obligaciones de información a los organismos reguladores y gubernamentales pertinentes. El alcance y la aplicación de las leyes y reglamentos anticorrupción pueden variar. Sin embargo, muchas de esas leyes y reglamentos tienen un amplio alcance extraterritorial.

Algunos de los mercados en los que operamos han sufrido corrupción gubernamental en cierta medida, y algunos de ellos son mercados de alto riesgo. Por lo tanto, en determinadas circunstancias, el cumplimiento estricto de las leyes antisoborno y las obligaciones de información pueden entrar en conflicto con las costumbres y prácticas locales. Además, utilizamos a terceros, como socios de empresas conjuntas, en estos mercados de alto riesgo, que plantean un riesgo inherente al estricto cumplimiento de las leyes antisoborno y anticorrupción.

Es posible que nuestros programas de cumplimiento, controles internos, políticas y procedimientos no siempre nos hayan protegido y, en el futuro, no siempre nos protejan de actos imprudentes o negligentes, incluidos el soborno de funcionarios gubernamentales y particulares, la corrupción menor y el uso indebido de fondos corporativos cometidos por nuestros empleados o terceros asociados, especialmente dada nuestra naturaleza descentralizada y nuestro uso de acuerdos de empresas conjuntas. Las infracciones de estas leyes, o las alegaciones de tales infracciones, pueden dar lugar a multas, hallazgos de responsabilidad penal, o dañar nuestra reputación, perturbar nuestro negocio, y podría dar lugar a libros y registros inexactos, cada uno de los cuales puede tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones, situación financiera y perspectivas. Para algunos ejemplos de la posible materialización de este riesgo, véase "2. Riesgos relacionados con cuestiones legales, reglamentarias y sectoriales—3. Estamos sujetos a riesgos de litigio, incluidas las reclamaciones y demandas que surgen en el curso ordinario de los negocios, que podrían tener un efecto material adverso en nuestra reputación, negocios, situación financiera y resultados de las operaciones".

xvii. Podemos vernos obligados a soportar los costes de licitación de nuevos contratos, renovaciones de contratos y/o prórrogas sin control sobre el proceso de selección ni certeza de ganar la licitación, lo que puede afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

Una parte sustancial de nuestro trabajo está sujeta a procesos de licitación competitivos. Es difícil predecir si se nos adjudicarán contratos debido a múltiples factores como la cualificación, la experiencia, la reputación, la tecnología, las relaciones con los clientes, la solidez financiera y la capacidad para prestar los servicios pertinentes de forma puntual, segura y rentable. Los costes de licitación asociados a la presentación de ofertas para nuevos contratos, ampliaciones del alcance de las obras o renovaciones de contratos existentes pueden ser significativos y no dar lugar necesariamente a la adjudicación de un contrato. Además, la preparación de las licitaciones ocupa recursos de gestión y funcionamiento.

Si no ganamos una licitación concreta, los costes de licitación suelen ser irrecuperables. Participamos en un número sustancial de licitaciones cada año y el hecho de no ganarlas puede afectar negativamente a nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

xviii. Dependemos de la disponibilidad continua, la gestión eficaz y el rendimiento de los subcontratistas y otros proveedores de servicios, cuya ausencia podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

En el curso ordinario de nuestras operaciones, recurrimos a subcontratistas para la prestación de determinados servicios. En consecuencia, nuestra actividad, situación financiera, resultados de explotación y perspectivas pueden verse afectados negativamente si no somos capaces de localizar, seleccionar, supervisar y gestionar eficazmente a nuestros subcontratistas y proveedores de servicios. Además, los subcontratistas a los que hemos adjudicado trabajos pueden declararse insolventes, lo que nos obligaría a seleccionar un nuevo subcontratista a riesgo de retrasos y/o a un coste más elevado. Por ejemplo, en la División de Negocio de Construcción, la facturación de los subcontratistas y proveedores de servicios representó el 76,2% del coste total de explotación para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2024.

Si no somos capaces de localizar, seleccionar, supervisar y gestionar eficazmente a los subcontratistas y proveedores de servicios, nuestra capacidad para completar los contratos a tiempo y dentro de los costes previstos con los niveles de calidad requeridos podría verse afectada negativamente y podría producirse un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

xix. Podemos enfrentarnos a riesgos relacionados con adquisiciones o desinversiones pasadas y futuras, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

De vez en cuando desplegamos capital en fusiones y adquisiciones. Este despliegue está sujeto a diversos riesgos generales, entre ellos:

- la incapacidad de integrar suficientemente las nuevas empresas adquiridas;
- la incapacidad de lograr los beneficios previstos de la adquisición;
- una pérdida de talento crítico;
- la transmisión de responsabilidades reales o potenciales en relación con dichas adquisiciones pasadas o futuras, incluidas, entre otras, la responsabilidad de terceros y las reclamaciones por daños y perjuicios;
- reclamaciones o sanciones como consecuencia del incumplimiento de las leyes o reglamentos aplicables;
- pasivos financieros relacionados con las reclamaciones de los empleados;
- reclamaciones por incumplimiento de contrato;
- reclamaciones por incumplimiento de deberes fiduciarios;
- reclamaciones relacionadas con el empleo;
- responsabilidades medioambientales;
- obligaciones fiscales; o
- incidentes de ciberseguridad.

Por ejemplo, podemos estar sujetos a responsabilidades medioambientales en los emplazamientos que adquiramos aunque los daños estén relacionados con actividades anteriores a nuestra propiedad de dichos emplazamientos. Aunque los acuerdos de adquisición pueden incluir pactos e indemnizaciones a nuestro favor, estos pactos e indemnizaciones pueden no ser siempre asegurables o exigibles, o pueden caducar o estar limitados en su cuantía, y podemos tener disputas con los vendedores o garantes, que podrían declararse insolventes, en relación con su aplicabilidad o alcance.

Además, podemos ser incapaces de integrar de forma rentable las nuevas actividades de una adquisición en nuestro negocio y obtener el rendimiento que prevemos al adquirir una empresa. Las empresas adquiridas pueden tener una rentabilidad inferior o requerir inversiones más importantes de lo previsto, lo que podría afectar a nuestros márgenes de rentabilidad.

Como parte de nuestros planes estratégicos, también podemos desinvertir de vez en cuando en negocios o activos que ya no consideremos rentables o alineados estratégicamente. Por ejemplo, el 12 de diciembre de 2024, el Grupo completó la desinversión de su participación del 19,75% en el aeropuerto de Heathrow, conservando una participación del 5,25%. El 26 de febrero de 2025 anunciamos que se había alcanzado un acuerdo vinculante para la venta de ese 5,25% restante. Además, el 28 de enero de 2025 completamos la venta de la totalidad de nuestra participación en AGS Airports. Para más información sobre nuestras desinversiones, véase "Partida 4. Información de la Compañía —A. Historia y desarrollo de la Compañía —1. Resumen de inversiones y desinversiones históricas. En caso de no completarse nuestras desinversiones previstas a tiempo o en condiciones favorables, podría producirse un impacto material adverso en nuestros activos, rentabilidad y operaciones empresariales.

Además, si no somos capaces de completar las desinversiones previstas en el plazo previsto, también podría afectar a nuestra marca y reputación. También estamos sujetos a riesgos relacionados con el proceso de desinversión, en particular en lo que respecta a las garantías e indemnizaciones ofrecidas en el marco de dicho proceso y a cualquier otra posible responsabilidad del vendedor en virtud de la legislación aplicable. En concreto, podemos seguir sujetos a posibles responsabilidades medioambientales en relación con entidades y negocios que ya no son de nuestra propiedad debido a pactos e indemnizaciones a favor de dichas entidades o de los compradores de las entidades en virtud de los correspondientes acuerdos de venta y documentos de transacción relacionados.

Los requisitos y normativas en materia de medio ambiente, seguridad y salud, así como los conflictos laborales, podrían afectar no sólo a las actividades relacionadas con las empresas adquiridas y en funcionamiento, sino también a las actividades de las empresas desinvertidas o que se adquieran o desinvirtieran en el futuro. En consecuencia, las adquisiciones y desinversiones pasadas y futuras nos exponen a posibles pérdidas y responsabilidades, y a beneficios inferiores a los previstos, lo que podría tener un efecto material adverso general sobre nuestra actividad, resultados de explotación y situación financiera.

xx. Hemos experimentado, y esperamos seguir experimentando, fluctuaciones trimestrales en nuestros resultados de explotación.

Nuestros resultados de explotación han fluctuado de un trimestre a otro en el pasado y pueden seguir variando significativamente en el futuro, de modo que las comparaciones entre periodos de nuestros resultados de explotación pueden no ser significativas. Nuestros resultados financieros trimestrales pueden fluctuar como consecuencia de diversos factores, muchos de los cuales escapan a nuestro control y pueden ser difíciles de predecir. Por consiguiente, nuestros resultados financieros trimestrales no deben considerarse indicativos de resultados futuros. Los factores que pueden causar fluctuaciones en nuestros resultados financieros trimestrales incluyen, entre otros:

- Acontecimientos extraordinarios imprevistos, como catástrofes naturales, acontecimientos geopolíticos como los recientes conflictos de Ucrania y Oriente Próximo, pandemias como la COVID-19, o accidentes en las obras e instalaciones de nuestros proyectos podrían tener un impacto significativo en la demanda de nuestros activos de infraestructuras, o provocar una reducción de la actividad de construcción, lo que repercutiría negativamente en nuestros resultados financieros.
- Cambios normativos en los entornos altamente regulados en los que operamos, como decisiones adoptadas por las autoridades gubernamentales, como la extinción unilateral de un acuerdo de concesión que, aunque poco frecuente, podría afectar negativamente a nuestros resultados financieros.
- Actualización interna de los resultados finales del contrato. Periódicamente realizamos una revisión completa de los resultados finales de los contratos de nuestras actividades de construcción. La complejidad y envergadura de algunos de nuestros contratos y los riesgos existentes inherentes a los mismos pueden dar lugar a que se produzcan pérdidas al final del contrato entre los resultados financieros trimestrales, lo que tendría un impacto negativo en nuestros resultados financieros.
- Estacionalidad. Normalmente, la actividad de la construcción será mayor durante los meses de primavera y verano, debido a la mejora de las condiciones meteorológicas. El tráfico en las autopistas de peaje y la demanda de pasajeros también suelen ser mayores durante la primavera y el verano. Así pues, cabe esperar que nuestros ingresos del segundo y tercer trimestres sean superiores a los de otros trimestres.
- Los dividendos percibidos de los activos de infraestructura, que pueden variar significativamente de un trimestre a otro debido a diversos factores, como la refinanciación de las deudas de los proyectos y los niveles de tráfico.
- Acontecimientos no recurrentes, como adquisiciones, desinversiones, posibles reclamaciones y litigios, o acuerdos legales pueden tener un impacto significativo en nuestros resultados financieros, especialmente en nuestra generación de flujo de caja.
- Otros acontecimientos que afecten al funcionamiento normal de nuestros activos, como ciberataques.

Cualquier fluctuación sustancial de nuestros resultados trimestrales podría afectar negativamente a nuestras operaciones, informes financieros y/o resultados de operaciones y afectar al precio de nuestras acciones ordinarias.

2. Riesgos relacionados con la División de Negocio de Autopistas de Peaje

i. La reducción del uso de vehículos en las autopistas de peaje explotadas por nuestras sociedades concesionarias de autopistas de peaje puede afectar negativamente a nuestro negocio, resultados de explotación y situación financiera.

Si nuestras sociedades concesionarias no son capaces de tener un nivel adecuado de tráfico de vehículos en sus autopistas de peaje en el futuro, nuestros ingresos por peaje y nuestra rentabilidad se resentirán y una reducción prolongada y significativa del tráfico podría dar lugar a la quiebra de un proyecto o concesión específicos. Los peajes recaudados por las empresas concesionarias en sus autopistas de peaje dependen del número de vehículos que utilicen dichas autopistas, de su capacidad para absorber tráfico, de sus tarifas de peaje y de la existencia de carreteras alternativas competidoras. A su vez, los volúmenes de tráfico y los ingresos por peaje dependen de una serie de factores, como el crecimiento económico, las tarifas de peaje, la calidad, la comodidad y el tiempo de viaje en carreteras competidoras, carreteras libres de peaje o autopistas de peaje que no forman parte de nuestra cartera, el aumento de la capacidad de esas carreteras competidoras, la calidad y el estado de conservación de las autopistas de peaje, el clima económico y los precios de los combustibles, la legislación medioambiental (incluidas posibles medidas para restringir el uso de vehículos con motor de combustión interna y/o incentivos a los vehículos eléctricos), y la viabilidad y existencia de medios de transporte alternativos, como el transporte aéreo y ferroviario, los autobuses y el transporte urbano colectivo. Además, los volúmenes de tráfico y los ingresos de peaje pueden verse afectados por la ocurrencia de catástrofes naturales y otros acontecimientos excepcionales como terremotos, incendios forestales y condiciones meteorológicas en los países en los que operan nuestras sociedades concesionarias (por ejemplo, en Canadá y en algunas de las vías de Texas, donde las perturbaciones climáticas causadas por las condiciones invernales habituales, en lo que respecta a la primera, y las condiciones invernales inusuales, en lo que respecta a la segunda, han afectado a la explotación de los activos en el pasado). Las medidas adoptadas por los gobiernos en respuesta a posibles pandemias futuras similares a la COVID-19 también pueden tener un impacto adverso a este respecto debido a las

restricciones de viaje y la institución de medidas de distanciamiento social (véase "–15. Los actos de violencia, disturbios geopolíticos, catástrofes, condiciones meteorológicas extremas y emergencias sanitarias pueden perturbar nuestra actividad").

Por ejemplo, existe un riesgo financiero específico relacionado con el uso de las autopistas de peaje en relación con la 407 ETR. El acuerdo de concesión relativo a la 407 ETR establece que determinados niveles de tráfico anual de la 407 ETR deben medirse en función de unos umbrales de tráfico mínimo anual prescritos en el Schedule 22 del acuerdo de concesión y que se incrementan anualmente hasta una capacidad de carriles preestablecida. Si las mediciones reales del nivel de tráfico anual se sitúan por debajo de los correspondientes umbrales de tráfico preestablecidos, al año siguiente deberán abonarse a la provincia de Ontario (Canadá) determinados importes calculados en virtud del contrato de concesión. En abril de 2020, se abonó a la provincia de Ontario un importe de 1.775.000 CAD (1.199.338 EUR) correspondiente a los cálculos de tráfico de 2019. En 2020, los umbrales mínimos anuales de tráfico prescritos por el Schedule 22 no pudieron cumplirse debido a la COVID-19. Acordamos con la provincia de Ontario que la COVID-19 debía considerarse un acontecimiento de fuerza mayor con arreglo a las disposiciones del contrato de concesión de la 407 ETR y, por tanto, no estábamos sujetos a nuevos pagos por niveles de tráfico inferiores al umbral durante 2020 y hasta el final del acontecimiento de fuerza mayor. También estábamos de acuerdo con la provincia de Ontario en que el caso de fuerza mayor debía terminar en el momento en que los volúmenes de tráfico en la 407 ETR alcanzaran los niveles prepandémicos (niveles prepandémicos medidos como el volumen de tráfico medio durante el período 2017 a 2019) o cuando se produjera un aumento de las tarifas de peaje o de las tasas de usuario de conformidad con los términos del acuerdo de concesión, que es una decisión unilateral de la empresa concesionaria. Durante 2021, 2022 y 2023, se ha seguido aplicando el supuesto de fuerza mayor, ya que ni se han subido las tarifas de peaje ni los niveles de tráfico han alcanzado el volumen de tráfico medio durante el período 2017 a 2019. El 29 de diciembre de 2023, la empresa concesionaria anunció un nuevo calendario de tarifas de peaje que incrementa las tarifas de la 407 ETR a partir de febrero de 2024. Como resultado, el caso de fuerza mayor terminará según lo establecido en el acuerdo de concesión de la 407 ETR con la provincia de Ontario y la empresa concesionaria estará sujeta a pagos por niveles de tráfico por debajo del umbral, si procede, a partir de 2025, con un posible primer pago previsto para principios de 2026. Existe el riesgo de que la empresa concesionaria exija un pago sustancial a la provincia de Ontario como consecuencia de la finalización del caso de fuerza mayor, si las mediciones anuales del nivel de tráfico se sitúan por debajo de los umbrales de tráfico preestablecidos, tal y como se ha descrito anteriormente.

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2024, nuestro beneficio neto de la División de Negocio de Autopistas fue de 663 millones de euros, lo que representa el 19,0% de nuestro beneficio neto total (frente a 548 millones de euros en el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023, lo que representa el 107,2% de nuestro beneficio neto total). Del mismo modo, nuestro RBE Ajustado de la División de Negocio de Autopistas fue de 918 millones de euros, lo que representa el 68,4% de nuestro RBE Ajustado total (frente a los 799 millones de euros del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, lo que representa el 80,6% de nuestro RBE Ajustado total). Recibimos 895 millones de euros en dividendos de nuestros activos de autopistas de peaje (un aumento del 27,0, en comparación con los 704 millones de euros en dividendos de nuestros activos de autopistas de peaje para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023).

Los ingresos generados y los dividendos distribuidos por nuestra División de Negocio de Autopistas dependen en parte de nuestras tarifas de peaje, cuya estructura suele establecerse en cada contrato de concesión individual.

Si no somos capaces de mantener un nivel adecuado de tráfico o de tarifas de peaje, nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación pueden verse afectados negativamente.

3. Riesgos relacionados con la División de Negocio de Aeropuertos

i. Nuestros ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos están sujetos a riesgos relacionados con una reducción de vuelos, pasajeros u otros factores fuera de nuestro control, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

En relación con nuestra División de Negocio de Aeropuertos, el número de pasajeros que utilizan el aeropuerto de Dalaman (junto con la Nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy, una vez operativa ("NTO del JFK" o "NTO", los "Aeropuertos"), que es un motor directo de los resultados de la División de Aeropuertos, puede verse afectado por una serie de factores, entre ellos:

- evoluciones macroeconómicas adversas (incluidas las variaciones de los precios de los carburantes y de los tipos de cambio), tanto si afectan a la economía mundial como a las economías nacionales de los países en los que están situados los aeropuertos;
- un aumento de las tarifas aéreas;
- epidemias o pandemias a gran escala, que podrían tener un impacto adverso debido a posibles restricciones de viaje, requisitos de cuarentena y medidas de distanciamiento social en los países en los que se encuentran los aeropuertos;
- el aumento de las tensiones geopolíticas o las guerras, como los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, y las sanciones asociadas, que pueden perturbar las operaciones de las aerolíneas y los aeropuertos;
- el desarrollo de alternativas eficientes y viables al transporte aéreo, incluida la mejora o ampliación de los sistemas de transporte de superficie existentes, la introducción de nuevos enlaces o tecnologías de transporte, el mayor uso de la tecnología de las comunicaciones o la obsolescencia de las tecnologías utilizadas;
- operadores de rutas con dificultades financieras o que se declaren insolventes;
- un aumento de la competencia de otros aeropuertos o terminales, incluido el riesgo de aumento de la capacidad de estos aeropuertos y terminales;
- las decisiones de las compañías aéreas en cuanto al número, tipo y capacidad de los aviones (incluida la combinación de asientos premium y económicos), así como las rutas utilizadas;
- aplicación de medidas de seguridad adicionales o de nuevos equipos de seguridad;
- cambios en la reglamentación nacional o internacional, por ejemplo la evolución de la liberalización del comercio internacional, como Cielos Abiertos, o la intervención gubernamental;
- perturbaciones provocadas por catástrofes naturales, condiciones meteorológicas extremas, disturbios o acciones políticas o actos de terrorismo o amenazas y ataques a la ciberseguridad;
- restricciones al uso de determinadas aeronaves impuestas por los organismos nacionales reguladores de la seguridad;

- los esfuerzos por descarbonizar el transporte aéreo, incluidas las posibles limitaciones de la capacidad de las aerolíneas y los aeropuertos; y
- nuevos impuestos que podrían afectar a la demanda de vuelos.

No puede garantizarse que los planes de contingencia de los aeropuertos sean eficaces a la hora de anticipar y abordar los efectos de los factores enumerados anteriormente. Cualquiera de estos factores podría afectar negativamente a la reputación de los aeropuertos y a su funcionamiento cotidiano, y podría dar lugar a una disminución del número de pasajeros que utilizan los aeropuertos, lo que a su vez podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones. Una reducción prolongada y sustancial del volumen de pasajeros podría provocar la quiebra de un determinado proyecto o concesión.

El número de pasajeros y la propensión de éstos a gastar en los restaurantes y tiendas situados en los aeropuertos también determinan las tarifas de las concesiones comerciales. Los cambios en la mezcla de pasajeros de largo y corto recorrido y de transbordo y de origen y destino, los factores económicos, los impagos de inquilinos minoristas, los menores rendimientos minoristas en las renegociaciones de arrendamientos y las remodelaciones o reconfiguraciones de las instalaciones minoristas en los aeropuertos también pueden afectar a los niveles de ingresos minoristas en los aeropuertos. La concurrencia de cualquiera de estas circunstancias puede dar lugar a:

- un descenso temporal o permanente de las tarifas de las concesiones minoristas;
- menor competitividad de la oferta minorista del aeropuerto;
- restricciones más estrictas para el equipaje de mano y otros equipajes de mano; y
- reducción del tiempo de compra como consecuencia de unos procedimientos de seguridad más rigurosos y lentos.

Los ingresos no aeronáuticos podrían disminuir como consecuencia de un descenso de la demanda de los usuarios de los aeropuertos, como los operadores de alquiler de coches y las compañías aéreas que alquilan mostradores de facturación.

En general, los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga y los movimientos del tráfico aéreo dependen de muchos factores que escapan a nuestro control, como las condiciones económicas de los países en los que están situados los aeropuertos, la situación política en esos países y a escala mundial, las crisis de salud pública, el atractivo de los destinos a los que sirven los aeropuertos en relación con los de otros aeropuertos competidores, las fluctuaciones de los precios del petróleo, las perturbaciones de los mercados mundiales de deuda y los cambios en las políticas reguladoras aplicables al sector de la aviación. Cualquiera de estos factores podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

- ii. **La ejecución satisfactoria del programa de inversión de capital de la NTO y/o la inversión en cualquier otro activo significativo están sujetas, entre otros, a riesgos relacionados con problemas imprevistos de construcción y planificación, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.**

El programa de inversiones de capital de la NTO del JFK incluye importantes proyectos de construcción y está sujeto a una serie de riesgos.

Además, la NTO es también un importante proyecto de diseño y construcción, con múltiples hitos y un calendario que contempla la finalización por fases; como cualquier gran esfuerzo de construcción, el proyecto entraña muchos riesgos que podrían dar lugar a sobrecostes, retrasos o la no finalización del proyecto.

Las dificultades para obtener los permisos, autorizaciones (incluidas las medioambientales), licencias, permisos de planificación, órdenes de expropiación forzosa o servidumbres requeridos podrían afectar negativamente al diseño o aumentar el coste de los proyectos de inversión o retrasar o impedir la finalización del proyecto o el inicio de su explotación comercial. También podemos experimentar dificultades en la coordinación con otros proyectos en el JFK, lo que podría afectar a nuestro calendario o repercutir en nuestro coste.

Aunque los contratistas suelen compartir los riesgos de coste y calendario, la NTO puede enfrentarse a costes de construcción y retrasos superiores a los previstos y a una posible escasez de equipos, materiales y mano de obra debido al número de grandes proyectos de construcción en la zona de Nueva York, respectivamente. El inicio de las operaciones comerciales de una instalación de nueva construcción también puede dar lugar a problemas de puesta en marcha, como averías o fallos de equipos o procesos, fallos en la integración de sistemas o falta de preparación de los operadores aéreos, cierre de instalaciones e interrupciones de las operaciones y del cumplimiento del presupuesto y las especificaciones. No puede asegurarse la capacidad de los contratistas para hacer frente a sus obligaciones financieras o de otro tipo en relación con estos proyectos. El contrato de construcción de la NTO tiene recursos restringidos o limitaciones de responsabilidad, de modo que las cantidades reclamadas o abonadas pueden ser insuficientes para cubrir el impacto financiero del incumplimiento del contrato.

La incapacidad con respecto a la NTO para reconocer, planificar o gestionar el alcance del impacto de los proyectos de construcción podría dar lugar a que los proyectos rebasaran los presupuestos, a interrupciones operativas, a descuentos a las aerolíneas por desencadenamiento de gastos de capital, a instalaciones insatisfactorias, a deficiencias en el rendimiento de la seguridad y a costes de explotación superiores a los previstos.

Cualquiera de estos riesgos podría afectar a las operaciones cotidianas de la NTO y repercutir en nuestra reputación y, en consecuencia, tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Estos problemas imprevistos de construcción y planificación no son los únicos que podrían afectar al éxito de la ejecución del programa de inversiones de capital de la NTO. Por ejemplo, a la hora de comprometernos con determinadas inversiones relacionadas con aeropuertos, realizamos ciertas previsiones y proyecciones, incluidas proyecciones de flujos de tráfico, que se basan en supuestos que consideramos razonables. Los ingresos correspondientes a la NTO pueden verse afectados por la situación económica del sector aéreo, que es altamente competitivo y volátil (sensible a diversos factores, como el coste y la disponibilidad de combustible, las aeronaves, las condiciones económicas generales, el comercio internacional, la regulación gubernamental, las perturbaciones causadas por accidentes, actos de guerra, terrorismo o acontecimientos similares). Los ingresos de la NTO también pueden verse afectados por la capacidad y la competencia de otros terminales y aeropuertos competidores de JFK. En un entorno altamente competitivo, los ingresos correspondientes a la NTO dependerán también de la demanda de tráfico de Nueva York y el JFK en particular y de la capacidad de la NTO para atraer a las aerolíneas a operar en su terminal, así como de la capacidad de dichas aerolíneas para traer suficiente tráfico a la terminal y cumplir con sus obligaciones (en particular, financieras) en virtud de sus acuerdos de uso de las aerolíneas con la NTO. Cabe señalar que la NTO compite con otras terminales del aeropuerto JFK por el tráfico internacional; la demanda global en el JFK y su capacidad para competir con otras terminales del mismo aeropuerto determinarán el éxito de la NTO a la hora de generar ingresos. El panorama competitivo y la demanda también determinarían los precios cobrados por la NTO y otras terminales a las aerolíneas. Una situación muy competitiva, con una demanda limitada y capacidad excedentaria, podría dar lugar a reducciones de precios que también afectarían a los resultados empresariales de la NTO. Cualquier diferencia entre nuestras previsiones y proyecciones y los resultados reales de la NTO o de cualquier otro activo podría afectar

negativamente a nuestra actividad, resultados de explotación, perspectivas y situación financiera. En concreto, dado que el proyecto aún está en construcción, es más probable que los resultados reales de la NTO difieran de las previsiones y proyecciones realizadas al principio, de modo que los ingresos generados por la explotación de las nuevas instalaciones de la terminal podrían resultar insuficientes para respaldar nuestras obligaciones de inversión en la NTO.

Otro riesgo que debe tenerse en cuenta al analizar el rendimiento de la NTO es el hecho de que aún tendrá que pasar por dos fases posteriores (Fase B1 y Fase B2) para adaptar la terminal a las necesidades de tráfico. La Fase B1 y la Fase B2 necesitan pasar por el diseño, la construcción y las aprobaciones de la Autoridad Portuaria y otros gobiernos, por lo que los costes de dichas ampliaciones y cualquier variación con respecto a los planes iniciales y su impacto en costes e ingresos son también riesgos que pueden afectar a los resultados financieros de la NTO. El calendario de apertura de nuevas puertas en cada una de estas fases dependerá también de la evolución de la demanda de tráfico y de la disponibilidad de financiación de inversiones para cada una de ellas (así como de la normativa aplicable en cada momento que afectase al aeropuerto JFK o al tráfico aéreo en general).

4. Riesgos relacionados con la División de Negocio de Construcción y algunos aspectos de la División de Negocio de Energía

i. Las dificultades para conseguir proyectos del sector privado pueden afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

La contratación por parte de empresas del sector privado ha disminuido en ocasiones en el pasado, y podría disminuir en el futuro, como consecuencia de los efectos de la recesión económica. Las dificultades para conseguir proyectos del sector privado como consecuencia de tales disminuciones pueden afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

Además, las empresas del sector privado pueden verse obligadas a paralizar proyectos que ya están en marcha por falta de fondos, o pueden decidir retrasar o abandonar los estudios de posibles proyectos a la espera de condiciones de inversión más favorables. Mientras que la práctica habitual en el sector privado es que se pague a la empresa constructora a medida que se ejecutan las obras, nos exponemos a una pérdida de ingresos si dichas obras se retrasan o cancelan. Estos riesgos también son relevantes en las actividades de construcción de energía y servicios de eficiencia energética de la División de Negocio de Energía.

Las reducciones en la contratación de proyectos y los retrasos en la finalización de los mismos por parte del sector privado pueden afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

ii. El incumplimiento de los plazos y presupuestos de los proyectos de construcción puede afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera, resultados de explotación y perspectivas.

Existen ciertos riesgos inherentes a los proyectos de construcción a gran escala, incluidos los proyectos de construcción de energía, como la escasez de la cadena de suministro y el aumento de los costes de materiales, maquinaria y mano de obra. Si alguno de nuestros contratistas y subcontratistas incumple los plazos y presupuestos acordados, o si se producen interrupciones derivadas de condiciones meteorológicas adversas, condiciones geológicas imprevisibles o dificultades técnicas o medioambientales inesperadas, pueden producirse retrasos y sobrecostes de construcción.

Las cláusulas de responsabilidad de contratistas y subcontratistas, incluidas en la mayoría de los contratos de construcción estándar suscritos con contratistas y subcontratistas, suelen cubrir estas situaciones, aunque pueden no cubrir el valor total de las pérdidas resultantes.

En caso de retrasos en la construcción, podemos recibir ingresos más tarde de lo previsto y enfrentarnos a penalizaciones e incluso a la extinción del contrato. Estas circunstancias podrían aumentar nuestros gastos y reducir nuestros ingresos, en particular si no pudiéramos recuperar dichos gastos de terceros en virtud de nuestras concesiones, en cuyo caso nuestra actividad, situación financiera, resultados de explotación y perspectivas podrían verse afectados negativamente.

5. Riesgos relacionados con la División de Negocio de Energía

i. La volatilidad de los precios de la energía y las dificultades para conseguir contratos de suministro a largo plazo podrían afectar negativamente a nuestra situación financiera, nuestros resultados y nuestras perspectivas.

Nuestras instalaciones de generación de energía renovable operan en un entorno de precios volátiles que se ve afectado por factores externos como los precios de las materias primas (gas, emisiones de gases de efecto invernadero, en su caso, etc.) que no están bajo el control razonable de la compañía. En ese contexto, las contrapartes podrían verse desincentivadas puntualmente para cerrar acuerdos de compra a largo plazo. La imposibilidad de cerrar este tipo de acuerdos puede repercutir en nuestra capacidad para estabilizar y disponer de flujos de caja predecibles y, por tanto, alcanzar las tasas de rentabilidad previstas en nuestras inversiones.

6. Riesgos relacionados con otras líneas de negocio

i. La ejecución de las garantías de cumplimiento en relación con nuestras plantas de gestión de residuos en el Reino Unido podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Operamos el tratamiento de residuos en cuatro instalaciones en el Reino Unido, la mayoría de las cuales se explotan en virtud de cuatro contratos de concesión diferentes con distintas autoridades locales y cuyo vencimiento está previsto entre 2026 y 2043. Los cuatro contratos están en fase operativa.

Algunos de nuestros contratos incluyen garantías de la sociedad matriz relativas al cumplimiento de los acuerdos contractuales subyacentes asociados. A 31 de diciembre de 2024, el valor máximo respaldado por estas garantías ascendía a 295 millones de libras esterlinas (357 millones de euros); no obstante, este valor no está limitado en caso de fraude, incumplimiento intencionado o conducta delictiva o abandono.

Este negocio de gestión de residuos fue desarrollado y explotado originalmente por el Grupo Amey ("Amey") y las obligaciones derivadas de algunos de los contratos estaban garantizadas por Amey y por Cespa, S.A. (sociedad matriz del negocio de tratamiento de residuos en España) ("Cespa"). Sin embargo, fue escindida de Amey antes de su venta en 2022. Por lo tanto, somos responsables de la entrega de los contratos existentes y de las responsabilidades que puedan surgir en virtud de las garantías de la sociedad matriz asociada. El Grupo ha indemnizado a los compradores de Amey y Cespa por cualquier pérdida sufrida en relación con las garantías de la sociedad matriz antes de su plena transferencia formal a nosotros.

Algunas de las instalaciones han tenido problemas en relación con su construcción y funcionamiento. A 31 de diciembre de 2024, reconocimos una provisión para pérdidas futuras por importe de 22 millones de libras esterlinas (26 millones de euros). Esta provisión no incluye los gastos generales de la compañía, que en el año 2024 ascendían a 8 millones de libras esterlinas (9 millones de euros).

La aparición de nuevos problemas en relación con la explotación de las instalaciones de tratamiento de residuos puede hacer que se ejecuten las garantías de cumplimiento y afectar material y negativamente a nuestros resultados de explotación y a nuestra situación financiera en general.

ii. Prestamos servicios a un número limitado de clientes del sector minero en Chile, que es un sector muy regulado y sujeto a riesgos.

Como se explica con más detalle en "Partida 4. Información sobre la Compañía—B. Resumen de la Compañía—10. Entorno regulatorio—7. Servicios de apoyo a la industria minera", prestamos servicios al sector minero en Chile. La minería es una actividad muy regulada, en gran parte debido a sus riesgos inherentes para la salud y la seguridad. Las normas de seguridad y salud en este sector son especialmente estrictas. Los cambios en las leyes, reglamentos y normas aplicables a nuestros negocios o a los negocios de nuestros clientes podrían aumentar nuestros costes de negocio, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestros resultados de operaciones. Además, cualquier accidente o accidente relacionado con nuestras operaciones puede dañar nuestra reputación y exponernos a reclamaciones y litigios, al aumento de las primas de seguros o afectar negativamente a nuestras operaciones.

Actualmente prestamos nuestros servicios en este sector en Chile a un número limitado de grandes empresas mineras que se dedican a la extracción y refinado del cobre. Cualquier factor que pudiera afectar a la situación financiera de nuestros clientes o a la demanda de nuestros servicios, como los precios internacionales del cobre, una recesión en la industria de la minería del cobre debida a una menor demanda, una mayor competencia u otros factores, podría afectar materialmente a la necesidad de nuestros servicios y, a su vez, tener un efecto adverso en nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

Además, los servicios mineros y nuestras actividades en este sector requieren mucha mano de obra. Cualquier cambio en la legislación que pueda repercutir en los costes laborales, el aumento de los salarios o la falta de disponibilidad de mano de obra cualificada podría provocar un aumento de los costes que no podamos repercutir a corto plazo en nuestros contratos y el incumplimiento de los requisitos de nuestros contratos vigentes. Cualquiera de los factores mencionados podría afectar material y negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

7. Riesgos relacionados con cuestiones legales, reglamentarias y sectoriales

i. Operamos en entornos muy regulados que están sujetos a cambios en la normativa y a riesgos relacionados con los contratos con las autoridades gubernamentales, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones"

Consideraciones generales y específicas del sector. Debemos cumplir tanto (i) la normativa específica de los sectores de aviación, autopistas de peaje, gestión y tratamiento de residuos, contratación pública y construcción y energía, como (ii) la normativa general de las distintas jurisdicciones en las que operamos. Cada jurisdicción en la que prestamos nuestros servicios tiene un perfil de riesgo distinto y puede presentar riesgos diferentes, como tensiones políticas y sociales, lugares de acceso limitado, inseguridad jurídica, requisitos de contenido local, mayores presiones fiscales o mayor complejidad del proceso de asignación de márgenes de beneficio. El actual contexto geoeconómico ha fomentado y puede seguir fomentando políticas económicas dirigidas a dar prioridad a los intereses nacionales o regionales, y a aumentar la presión fiscal en algunos mercados. Estas intervenciones podrían afectar a la gestión de activos y al desarrollo de futuros proyectos.

Por ejemplo, el sector energético suele estar muy regulado. Los cambios en la regulación de los mercados energéticos pueden tener un efecto material adverso en los resultados del negocio tanto a corto como a largo plazo, ya que pueden provocar variaciones en la situación financiera, así como en los ingresos y costes de explotación de los proyectos. La transferencia de los impactos del cambio de legislación puede no estar contemplada en los documentos contractuales del proyecto afectado y la transferencia de dicho impacto perjudicial a los clientes puede no ser siempre factible o dar lugar a una disputa con los clientes.

El auge de las políticas proteccionistas y la inestabilidad política en algunas zonas en las que operamos pueden dar lugar a cambios normativos que repercutan negativamente en la gestión de los activos y nos expongan a nuevos riesgos, un riesgo que se ha visto acentuado por la situación macroeconómica generada por los conflictos de Ucrania y Oriente Próximo. Cualquier cambio normativo en los sectores en los que operamos podría afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

Consideraciones medioambientales. En los países en los que operamos, existen organismos locales, regionales, nacionales y supranacionales que regulan nuestras actividades y establecen la normativa medioambiental aplicable. Estas leyes pueden imponer una responsabilidad estricta en caso de daños a los recursos naturales, contaminación por encima de los límites establecidos o amenazas a la seguridad y la salud públicas. La responsabilidad objetiva y/o penal puede significar que se nos considere responsables solidarios con otras partes por daños medioambientales, con independencia de que hayamos actuado con negligencia, o que debamos pagar multas, exista o no un daño efectivo o potencial o de que se demuestre su existencia. Podrían imponérsenos importantes responsabilidades por daños y perjuicios, costes de limpieza o sanciones en caso de determinados vertidos al medio ambiente y de contaminación y daños medioambientales, como ha ocurrido en el pasado.

Otorgamiento y retención de concesiones. Nuestras concesiones son otorgadas por autoridades gubernamentales y están sujetas a riesgos especiales, incluido el riesgo de que las autoridades gubernamentales adopten medidas contrarias a nuestros intereses o derechos en virtud de los acuerdos de concesión, lo que ha ocurrido en el pasado y puede ocurrir en el futuro (esto incluye, y ha incluido en el pasado, la extinción unilateral, la modificación o la expropiación de las concesiones por motivos de interés público, o la imposición de restricciones adicionales a las tarifas de peaje).

Este riesgo es especialmente relevante en los activos de infraestructuras, donde suscribimos la mayoría de nuestros acuerdos con las autoridades gubernamentales. En virtud de estos acuerdos de desarrollo de concesiones o acuerdos de instalaciones, normalmente, la autoridad gubernamental pertinente, como otorgante de la concesión o arrendador, tiene, además de otros derechos de extinción por incumplimiento del concesionario, ciertas sentencias judiciales y otros asuntos especificados, el derecho de extinguir la concesión/arrendamiento unilateralmente si dicha autoridad gubernamental determina que dicha extinción es en su mejor interés, a menudo denominado derecho de extinción por conveniencia. En el pasado, estos derechos de extinción se han ejercido en relación con activos de infraestructuras y regímenes contractuales conexos, así como con un número limitado de concesiones similares en Estados Unidos. En caso de que se ejerza el derecho de extinción por conveniencia, las autoridades públicas suelen estar obligadas a efectuar un pago al concesionario correspondiente como compensación por dicha extinción.

Por ejemplo, los contratos de concesión de la 407 ETR, la I-77 y la I-66 estipulan que la indemnización en caso de extinción por conveniencia será al valor razonable de mercado más los costes y gastos razonables en que se haya incurrido debido a la extinción.

Además, en virtud de nuestros acuerdos con el Departamento de Transportes de Texas en relación con nuestros activos de infraestructuras en Texas, el importe pagadero al concesionario correspondiente en relación con cualquier ejercicio de este tipo normalmente requerirá un pago que se calcula por referencia al valor razonable de mercado de la concesión, la deuda pendiente o inicial contraída en relación con dicha concesión y/o una

rentabilidad garantizada de los fondos propios más la deuda pendiente o inicial. Aunque los acuerdos que regulan dichas concesiones establecen tanto el método como la fórmula para el cálculo de la cuantía de la compensación aplicable, pueden surgir controversias entre las partes en cuanto a la cuantía final de dicha compensación, el método utilizado para calcular la misma o la interpretación relacionada del contrato y las disposiciones aplicables.

Además, con respecto a los activos aeroportuarios, los otorgantes de la concesión también pueden normalmente rescindir la concesión unilateralmente en circunstancias en las que no se haya producido ningún incumplimiento u omisión por parte del concesionario.

En el caso de los activos aeroportuarios incluidos en la cartera de la División de Negocio de Aeropuertos, el único acuerdo de concesión que permite expresamente a la administración rescindir la concesión unilateralmente es el acuerdo de concesión para la explotación de las terminales del aeropuerto de Dalaman. En virtud de este contrato, en caso de extinción unilateral, la administración deberá abonar al concesionario un canon de extinción por la pérdida de ingresos correspondiente al periodo de concesión restante en el momento de la extinción, determinado por empresas de auditoría internacionales independientes.

En caso de que las autoridades gubernamentales de cualquiera de las jurisdicciones en las que operamos adopten medidas como las mencionadas, no hay certeza de que el gobierno correspondiente vaya a proporcionar una compensación adecuada por las pérdidas derivadas de dichos riesgos, lo que podría tener un efecto adverso importante en nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

Desarrollo de infraestructuras complejas. Operamos en sectores (autopistas de peaje, energía y aeropuertos) en los que una parte relevante de nuestra actividad depende de adjudicaciones públicas para el desarrollo, mejora y/o explotación de infraestructuras complejas. La construcción, renovación y puesta en funcionamiento de este tipo de activos de infraestructura suele conllevar una amplia gama de requisitos que cumplir, como permisos administrativos y medioambientales, acceso al terreno, derechos de paso, así como requisitos de construcción e interconexión.

Los posibles retrasos en cualquiera de ellos pueden hacer que no finalicemos la construcción o que no entremos en funcionamiento en los plazos establecidos por la autoridad pertinente, lo que puede acarrear consecuencias adversas.

ii. Operamos en entornos muy regulados y estamos sujetos a riesgos relacionados con la concesión de permisos y derechos de paso y la obtención de derechos sobre los terrenos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Autorizaciones, licencias, permisos y certificados. En el ejercicio de nuestra actividad necesitamos diversas autorizaciones, licencias, permisos y certificados. No podemos asegurar que no vayamos a encontrar problemas sustanciales para obtener nuevas autorizaciones, licencias, permisos y certificados, o para renovar los existentes, necesarios para el desarrollo de nuestra actividad, ni que vayamos a seguir cumpliendo las condiciones bajo las cuales las autoridades conceden dichas autorizaciones. Además, puede haber retrasos por parte de los organismos reguladores, administrativos o de otro tipo pertinentes a la hora de revisar nuestras solicitudes y conceder las autorizaciones necesarias. Si no logramos obtener o mantener las aprobaciones, licencias, permisos y certificados necesarios para el desarrollo de nuestra actividad, podemos perder contratos o vernos obligados a incurrir en costes sustanciales o suspender las operaciones de uno o más de nuestros proyectos. Por otra parte, para licitar, desarrollar y completar un proyecto de construcción o un proyecto energético, es posible que también necesitemos obtener permisos, licencias, certificados y otras aprobaciones de las autoridades administrativas pertinentes. No podemos asegurar que seamos capaces de obtener o mantener dichas autorizaciones gubernamentales o de cumplir las condiciones requeridas para obtenerlas, o de adaptarnos a las nuevas leyes, reglamentos o políticas que puedan entrar en vigor de vez en cuando, sin retrasos indebidos o en absoluto. La obtención de permisos medioambientales y la adquisición de los correspondientes derechos de paso son elementos clave en la fase previa a la construcción de muchas autopistas de peaje y proyectos de líneas de transmisión o generación de energía en los que participamos o podemos participar en el futuro.

Derechos sobre los terrenos y medidas gubernamentales relacionadas. Además, es posible que no podamos asegurar, a tiempo o en absoluto, los derechos sobre los terrenos que necesitamos obtener para construir o ampliar las autopistas de peaje, desarrollar los activos de infraestructura o desarrollar proyectos de infraestructura energética para las concesiones en las que tenemos una participación. Por lo general, la obtención de tales derechos depende de la acción gubernamental, ya que a menudo implica que las autoridades gubernamentales tomen medidas para expropiar los terrenos en los que se construirá el activo de infraestructura en cuestión.

La entrada en vigor de nuevas normativas y la imposición de requisitos nuevos o más estrictos como parte de los permisos o autorizaciones, o una aplicación más estricta de las normativas existentes, pueden causar retrasos o aumentar nuestros costes o imponer nuevas responsabilidades, lo que daría lugar a menores ingresos y liquidez disponible para nuestras actividades y el negocio, afectando a su vez negativamente a nuestra situación financiera y a los resultados de nuestras operaciones.

iii. Estamos sujetos a riesgos de litigio, incluidas las reclamaciones y demandas que surgen en el curso ordinario de los negocios, que podrían tener un efecto material adverso en nuestra reputación, negocios, situación financiera y resultados de las operaciones.

Somos, y podemos ser en el futuro, parte en procedimientos judiciales, arbitrales y reglamentarios. Estamos expuestos a riesgos derivados de posibles demandas o litigios de diversa índole que surjan, incluso en el curso ordinario de los negocios. En relación con estos riesgos jurídicos, y de acuerdo con las normas contables vigentes, cuando tales riesgos se consideran probables, debemos dotar provisiones contables. Cuando es menos probable que tales riesgos se materialicen, reconocemos los pasivos contingentes. Para una descripción de nuestros posibles pasivos significativos, véase "Partida 8. Información financiera—A. Estados consolidados y otra información financiera—2. Procedimientos judiciales" y Nota 6.5.1 (Litigios) de los Estados Financieros Auditados. Por ejemplo, a 31 de diciembre de 2024, nuestras provisiones para litigios e impuestos ascendían a 182 millones de euros, incluidas provisiones de 97 millones de euros para tener en cuenta posibles riesgos derivados de pleitos y litigios en curso. El importe de la provisión para litigios se mantuvo relativamente estable en comparación con el año anterior.

Nuestra estrategia empresarial consiste en centrarnos en proyectos técnicamente complejos, con largos periodos de maduración y cuyo desarrollo, debido a ese largo periodo de maduración, puede dar lugar al incumplimiento de los niveles de calidad acordados y de los plazos comprometidos. Cualquier incumplimiento de este tipo o riesgo de incumplimiento percibido puede dar lugar a disputas con clientes, contrapartes, socios o partes interesadas y a posibles litigios. Asimismo, las restricciones presupuestarias a las que se enfrentan algunos de nuestros clientes públicos pueden aumentar su necesidad o voluntad de litigar y, en consecuencia, incrementar nuestra exposición al riesgo de litigios contractuales en proyectos de construcción y mantenimiento, como ha ocurrido en el pasado en relación con algunos de nuestros proyectos en el Reino Unido, lo que puede repercutir negativamente en la rentabilidad de nuestras inversiones.

En relación con este riesgo pueden surgir varios tipos de reclamaciones, entre ellas:

- reclamaciones relativas a las expropiaciones obligatorias de terrenos necesarias para la construcción de autopistas de peaje;

- reclamaciones relativas a actos, errores, omisiones o defectos en proyectos de construcción realizados o servicios prestados;
- reclamaciones por responsabilidad de terceros en relación con el uso de nuestros activos o las acciones de nuestros empleados;
- reclamaciones relacionadas con el empleo;
- reclamaciones medioambientales; y
- reclamaciones relativas a inspecciones fiscales.

También pueden surgir demandas penales contra nuestros empleados, como los procedimientos relacionados con posibles irregularidades en las licitaciones organizadas por la Planta Municipal de Tratamiento de Aguas Residuales de Varsovia para contratos de eliminación de residuos municipales. Para más información sobre este asunto, véase "Partida 8. Información financiera—A. Estados consolidados y otra información financiera—2. Procedimientos judiciales —4. Asuntos previamente informados —FB Serwis (Polonia)"

Un resultado desfavorable, incluido un acuerdo extrajudicial, en uno o más de estos litigios o procedimientos que superen nuestras provisiones totales para litigios, así como nuevas demandas y procedimientos importantes, podrían tener un efecto adverso importante en nuestra reputación, negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

8. Riesgos relacionados con nuestra estructura y riesgos financieros

i. La Compañía es un holding sin operaciones directas de generación de tesorería y depende de las sociedades operativas del Grupo para proveerse de los fondos necesarios para hacer frente a sus obligaciones financieras, lo que podría tener un efecto adverso en nuestra actividad, situación financiera, resultados de explotación y perspectivas.

La Compañía es un holding sin operaciones comerciales directas importantes. Los principales activos de la Compañía son sus participaciones en las Sociedades del Grupo. La Compañía depende de las sociedades operativas del Grupo para hacer frente a sus obligaciones financieras, incluidos sus gastos como compañía que cotiza en bolsa y el pago de dividendos. Los fondos que recibe la Compañía de las Sociedades del Grupo se reparten en forma de dividendos, préstamos y otros pagos.

En lo que respecta al reparto de dividendos de nuestras sociedades, el importe y el calendario de dichos repartos dependerán, entre otros factores, de la legislación de las respectivas jurisdicciones de las sociedades operativas de nuestro Grupo, de sus resultados operativos, de las decisiones de otros accionistas de dichas entidades, de las restricciones que puedan surgir en relación con cualquier acción anticipada de las agencias de calificación, así como de cualquier acuerdo de financiación suscrito por dichas sociedades del Grupo que restrinja su capacidad para repartir dividendos.

Por ejemplo, debido al impacto de la COVID-19, la 407 ETR experimentó importantes descensos en los volúmenes de tráfico, lo que disminuyó los ingresos de explotación y los dividendos resultantes. Como resultado de estos impactos, los dividendos de 407 ETR se redujeron en 2021 y 2022.

Además, como inversor de capital en las Sociedades del Grupo, el derecho de la Compañía a recibir activos en caso de liquidación o reorganización de dichas sociedades estará subordinado a los derechos de los acreedores. En la medida en que la Compañía sea reconocida como acreedora de las filiales, los créditos de la Compañía podrán seguir estando subordinados a cualquier derecho de garantía u otro gravamen sobre los activos de la correspondiente Sociedad del Grupo y a cualquiera de sus deudas u otras obligaciones (de arrendamiento) que tengan prioridad sobre los créditos de la Compañía.

ii. Nuestras operaciones de joint venture y asociación podrían verse afectadas por nuestra dependencia de la situación financiera, los resultados y las decisiones de nuestros socios, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

Un número relevante de nuestras operaciones se realizan a través de empresas conjuntas y asociaciones, incluida la tenencia de participaciones no mayoritarias en empresas que explotan algunos de nuestros principales activos de infraestructura, como la 407 ETR. Para más información sobre nuestras empresas asociadas, con las que explotamos algunos de nuestros activos e inversiones (es decir, las empresas contabilizadas por el método de puesta en equivalencia), véase "Partida 4. Información sobre la Compañía—B. Resumen de la Compañía—3. Resumen del Grupo—3. Nuestras Divisiones de Negocio".

Es posible que sigamos participando en acuerdos sujetos a control conjunto, como empresas conjuntas o participaciones minoritarias. Las empresas conjuntas, las asociaciones relacionadas y las participaciones minoritarias están sujetas a riesgos relacionados con la supervisión y el control, el cumplimiento, los intereses comerciales en competencia, las responsabilidades financieras y las dificultades para enajenar la participación debido a la existencia de derechos preferentes. Las disputas con socios de empresas conjuntas pueden dar lugar a la pérdida de oportunidades de negocio o de propiedad intelectual o a la interrupción o finalización de la empresa conjunta correspondiente, así como a litigios u otros procedimientos legales. En caso de que se materialicen los riesgos relacionados con la supervisión y el control, el cumplimiento, los intereses comerciales contrapuestos, las responsabilidades financieras y las dificultades para enajenar la participación, en lo que respecta a las empresas conjuntas, los socios de las empresas conjuntas y los accionistas minoritarios, esto podría tener consecuencias financieras, de reputación y legales, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Los socios inversores pueden tener intereses económicos o de otro tipo que no coincidan con los nuestros. Además, los socios inversores pueden estar en condiciones de adoptar o influir en acciones contrarias a nuestros intereses y planes, lo que puede crear bloqueos en las decisiones y afectar a nuestra capacidad para aplicar nuestras estrategias y disponer de la concesión o entidad afectada.

En determinadas situaciones, es posible que no tengamos una participación de control y, en consecuencia, el pago de dividendos a nosotros puede ser bloqueado por nuestros socios, lo que puede dar lugar a que no seamos capaces de optimizar la gestión y el valor de la empresa conjunta o asociación específica. Por último, como resultado de los diferentes intereses entre los socios, pueden surgir disputas que nos hagan incurrir en costes de litigio o arbitraje y distraigan a nuestra dirección de sus otras tareas. Cualquiera de estos factores puede afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

Ejemplos de proyectos en los que no tenemos una participación de control incluyen algunos de nuestros principales activos, como nuestra participación del 43,2% en 407 International Inc., la concesionaria de 407 ETR, nuestra participación del 19,9% en IRB Infrastructure Developers Limited ("IRB"), constructora y operadora india de autopistas de peaje, y nuestra participación indirecta del 49,0% en JFK NTO, la entidad concesionaria que gestiona la concesión de la NTO del JFK.

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2024, el total de dividendos percibidos de nuestros activos de infraestructuras ascendió a 947 millones de euros, de los cuales 584 millones de euros procedían de entidades consolidadas (61,7% de dichos dividendos totales) y 363 millones de euros procedían de sociedades puestas en equivalencia (es decir, actividades empresariales con empresas en las que se identifica un control conjunto) de operaciones de empresas conjuntas y asociaciones (38,3% de dichos dividendos totales).

Además, el éxito de nuestras empresas conjuntas y asociaciones depende de que el socio cumpla satisfactoriamente sus obligaciones. Si nuestros socios no cumplen satisfactoriamente sus obligaciones como consecuencia de dificultades financieras o de otro tipo, la empresa conjunta o asociación puede ser incapaz de prestar adecuadamente los servicios contratados. En estas circunstancias, podemos vernos obligados a realizar inversiones adicionales para garantizar la adecuada prestación de los servicios contratados.

Además, principalmente en relación con la División de Negocio de Construcción, podríamos ser responsables solidarios tanto de nuestras obligaciones como de las de nuestros socios (aunque generalmente suscribimos contragarantías con nuestros socios para quedar exentos de responsabilidad o reducir nuestro riesgo). Además, en el curso ordinario de nuestros negocios, nos comprometemos a proporcionar garantías e indemnizaciones con respecto al cumplimiento de las obligaciones contractuales de nuestras entidades de empresas conjuntas y asociaciones. Estas garantías y obligaciones pueden dar lugar a un pasivo en la medida en que la entidad respectiva incumpla sus obligaciones contractuales. Un socio también puede incumplir las leyes, normas o reglamentos aplicables, lo que puede dar lugar a nuestra responsabilidad.

Cualquiera de los factores mencionados podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

iii. Un aumento de la inflación puede afectar negativamente a nuestros resultados de explotación (principalmente en la División de Negocio de Construcción) y un aumento de los tipos reales o un aumento de la inflación sin crecimiento económico puede disminuir el valor de nuestros activos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

Aunque estamos positivamente expuestos al riesgo de inflación en términos generales, a través de tarifas de peaje con un gran grado de flexibilidad o indexación a la inflación, en escenarios de crecimiento económico bajo o negativo y alta inflación, los ingresos adicionales generados por los incrementos de las tarifas de peaje pueden verse limitados por el impacto negativo de dichos incrementos en los volúmenes de tráfico. Además, si los tipos reales (tipos de interés ajustados a los efectos de la inflación) aumentan, el valor de nuestros activos puede verse afectado, ya que el efecto sobre el valor actual de los tipos de descuento estaría compensando los beneficios de la inflación en las autopistas de peaje.

Cualquier aumento futuro de la inflación puede tener un efecto adverso en los márgenes de explotación de los contratos de construcción debido al incremento del coste de las materias primas y la energía, lo que puede afectar a la rentabilidad prevista. Aunque este riesgo está parcialmente mitigado en ciertas jurisdicciones por las cláusulas de ajuste de precios relacionadas con la inflación en los contratos (como en Polonia y en ciertos contratos en España y Canadá), el riesgo puede no estar adecuadamente cubierto de los efectos de la inflación, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Hemos suscrito un derivado de inflación en relación con Autema, un proyecto de autopista de peaje en España, con el fin de fijar el componente de inflación de nuestros ingresos procedentes de este proyecto. Un aumento de la inflación tendría un impacto negativo en el valor razonable de este derivado, y podría, por tanto, tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

iv. Las fluctuaciones de los tipos de cambio podrían afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

Tenemos exposición a divisas, principalmente al dólar canadiense, el dólar estadounidense, el zloty polaco, la rupia india, la libra esterlina, el peso chileno, el peso colombiano y el dólar australiano.

Nuestros riesgos de tipo de cambio se derivan principalmente de:

- nuestra presencia internacional, a través de nuestras inversiones y negocios en países que utilizan monedas distintas del euro;
- deuda denominada en divisas distintas de la del país en el que se desarrolla la actividad o del país de origen de la empresa que contrae dicha deuda; y
- los créditos o débitos comerciales en moneda extranjera a la moneda de la empresa con la que se registró la transacción.

Al analizar la sensibilidad a los efectos de los tipos de cambio, estimamos que una depreciación del 10% del valor del euro a finales de 2024 frente a las principales divisas en las que mantenemos inversiones tendría un impacto en nuestro patrimonio atribuible a los accionistas de 322 millones de euros, de los cuales el 15% correspondería al impacto del dólar canadiense, el 27% al dólar estadounidense y el 35% a la rupia india.

Establecemos nuestra estrategia de cobertura analizando las fluctuaciones pasadas de los tipos de cambio a corto y largo plazo y disponemos de mecanismos de seguimiento, como proyecciones futuras y tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Estas coberturas se realizan mediante la contratación de endeudamiento en divisas, depósitos en divisas o derivados financieros.

Aunque suscribimos derivados sobre divisas para cubrir nuestras importantes operaciones y flujos de tesorería previstos en el futuro, es posible que los contratos de cobertura o derivados sobre divisas actuales o futuros que suscribamos no protejan adecuadamente nuestros resultados de explotación de los efectos de las fluctuaciones de los tipos de cambio, que podrían tener un efecto adverso importante en nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación. Estamos sujetos a la solvencia crediticia y, en determinadas circunstancias, a la extinción anticipada de los contratos de cobertura por parte de las contrapartes.

No podemos asegurar que las futuras fluctuaciones de los tipos de cambio no tengan un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación.

v. Las fluctuaciones de los tipos de interés pueden afectar a nuestro gasto financiero neto, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación.

Las fluctuaciones de los tipos de interés afectan a nuestra actividad, lo que puede repercutir en nuestros gastos financieros netos debido al interés variable de los activos y pasivos financieros, así como a la valoración de los instrumentos financieros contratados a tipos de interés fijos.

Parte de nuestro endeudamiento devenga intereses a tipos variables, generalmente vinculados a referencias de mercado como el EURIBOR, el Secured Overnight Financing Rate ("SOFR"), el Canadian Overnight Repo Rate Average («CORRA») y el Sterling Overnight Interbank Average Rate ("SONIA"). Cualquier aumento de los tipos de interés incrementaría nuestros costes financieros relacionados con el endeudamiento a tipo variable y

umentaría los costes de refinanciación del endeudamiento existente y de emisión de nueva deuda. Este riesgo de fluctuación de los tipos de interés es especialmente importante en la financiación de proyectos de infraestructuras y otros proyectos, que están muy apalancados en sus fases iniciales y cuyo rendimiento depende de posibles cambios en el tipo de interés.

Por ejemplo, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de los tipos de interés de mercado a 31 de diciembre de 2024 incrementaría los gastos financieros en nuestra cuenta de resultados en una cantidad estimada de 5 millones de euros, de los cuales 2 millones de euros corresponderían a nuestra participación en sociedades de proyectos de infraestructuras y 3 millones de euros a nuestra participación en sociedades ex-proyectos de infraestructuras. Este impacto se vería compensado por cualquier aumento de los resultados financieros debido al mayor rendimiento esperado del efectivo que poseemos a partir de esa fecha concreta.

Aunque suscribamos acuerdos de cobertura para cubrir las fluctuaciones de los tipos de interés de una parte de nuestra deuda, es posible que cualquier contrato de cobertura o derivado financiero actual o futuro que suscribamos no proteja adecuadamente nuestros resultados operativos de los efectos de las fluctuaciones de los tipos de interés, lo que podría tener un efecto material adverso sobre nuestra actividad, situación financiera y resultados operativos. Estamos sujetos a la solvencia de las contrapartes de cobertura y, en determinadas circunstancias, a la extinción anticipada de los acuerdos de cobertura por parte de las contrapartes de cobertura en el contexto del acuerdo de riesgo de tipos de interés.

No podemos asegurar que las futuras fluctuaciones de los tipos de interés no tengan un efecto material adverso sobre nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

vi. Puede que no seamos capaces de gestionar eficazmente la exposición de nuestro riesgo de liquidez, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Nuestros activos, especialmente los de infraestructuras, deben poder conseguir niveles significativos de financiación para que podamos llevar a cabo nuestras operaciones (por ejemplo, en relación con la NTO del JFK). Algunos de los sectores en los que operamos, como los aeropuertos y las autopistas de peaje, son por naturaleza negocios intensivos en capital. Por lo tanto, el desarrollo y la explotación de nuestros activos, especialmente los activos de concesión de infraestructuras, requieren un alto nivel de financiación.

Nuestra capacidad para obtener financiación depende de varios factores, muchos de los cuales escapan a nuestro control, entre ellos:

- condiciones económicas generales;
- la evolución de los mercados de deuda o de capitales;
- la disponibilidad de fondos de las instituciones financieras; y
- política monetaria en los mercados en los que operamos.

Nuestra capacidad para efectuar pagos y refinanciar nuestra deuda, así como para financiar futuros gastos de capital y de explotación, dependerá también de nuestros resultados operativos futuros y de nuestra capacidad para generar suficiente efectivo. Los mercados de crédito están sujetos a fluctuaciones que pueden dar lugar a restricciones periódicas de los mercados de crédito, incluidos los préstamos de las instituciones financieras, que son una fuente de crédito para nosotros, y afectan al endeudamiento y la liquidez de nuestros clientes y proveedores. Existe el riesgo de que los mercados que proporcionan financiación no siempre estén a nuestra disposición debido a acontecimientos inesperados, lo que puede llevar a una situación en la que no podamos hacer frente a nuestras obligaciones a tiempo. Esto también podría provocar un aumento de nuestro coste de capital. En un entorno así, puede resultarnos más difícil y costoso refinanciar nuestros pasivos financieros próximos al vencimiento o conseguir financiación nueva o adicional. Además, si la situación financiera de nuestros clientes o proveedores se ve afectada negativamente por la falta de liquidez, sus dificultades también podrían tener un efecto material adverso sobre nosotros. Ocasionalmente, en el pasado hemos proporcionado, y en el futuro podemos proporcionar, apoyo financiero en forma de, por ejemplo, aportaciones de capital o préstamos de accionistas en relación con nuestros proyectos o inversiones, y nuestra exposición a ese riesgo adicional de liquidez puede afectar a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación,

Por lo que se refiere a los empréstitos de ex-proyectos de infraestructuras, hay una serie de líneas de crédito y un empréstito con vencimiento en 2025. La línea de crédito renovable y el bono han sido refinanciados en enero de 2025 (véase "Partida 5. Análisis y perspectivas operativas y financieras —B. Liquidez y recursos de capital —8. Financiación —2. Empréstitos para ex-proyectos de infraestructuras —1. Deuda corporativa"). Para los vencimientos restantes, si no somos capaces de obtener financiación adicional en condiciones favorables, o en absoluto, nuestras oportunidades de crecimiento se verían limitadas y nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación podrían verse afectados negativamente.

Nuestra capacidad para gestionar eficazmente nuestra exposición al riesgo de crédito puede afectar a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación. Estamos expuestos al riesgo de crédito que implica el impago por parte de una contraparte (cliente, proveedor, socio o entidad financiera), que podría afectar a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

El riesgo de morosidad tanto en el sector público como en el privado ha aumentado durante las crisis financieras mundiales. El coste de la financiación gubernamental y de otras entidades públicas también ha aumentado debido a las tensiones financieras en Europa, y esto puede representar un mayor riesgo para nuestros clientes del sector público.

Aunque gestionamos activamente este riesgo de crédito a través de la calificación crediticia y, eventualmente, en ciertos casos, el uso de contratos de factoring sin recurso y seguros de crédito, nuestras estrategias de gestión de riesgos pueden no tener éxito en la limitación de nuestra exposición al riesgo de crédito, lo que podría afectar negativamente a nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

vii. Hemos suscrito swaps de acciones que podrían dar lugar a pérdidas y tener un efecto material adverso sobre nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

Hemos suscrito contratos de permuta financiera (equity swaps) vinculados a la cotización de nuestras acciones con el fin de cubrir las posibles pérdidas patrimoniales derivadas de los distintos planes de acciones incentivadas de los que formamos parte. Según las condiciones generales de estos equity swaps, si, en la fecha de vencimiento de cada equity swap, el precio de nuestra acción disminuye por debajo de un precio de referencia de la acción (es decir, el precio de ejercicio acordado al inicio de cada equity swap), realizaremos un pago a la contraparte. Sin embargo, si en la fecha de vencimiento de cada swap el precio de la acción aumenta por encima del precio de referencia, recibiremos un pago de la contraparte. Durante la vigencia de los equity swaps, la contraparte nos pagará en efectivo cantidades equivalentes a los dividendos generados por esas acciones y nosotros pagaremos a la contraparte un tipo de interés variable.

Además, aunque los equity swaps no se consideran derivados de cobertura con arreglo a las Normas Internacionales de Contabilidad ("NIC"), su valor de mercado durante un determinado periodo de tiempo tiene un efecto en nuestra cuenta de resultados, que será positivo si la cotización de la acción sube o negativo si la cotización de la acción baja durante ese periodo. Si el precio de nuestra acción disminuye por debajo del precio de referencia, el valor de mercado del swap disminuirá y nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación pueden verse afectados negativamente.

viii. **Nuestros accionistas en Estados Unidos pueden tener dificultades para presentar demandas y ejecutar sentencias contra nosotros, nuestros consejeros y nuestros directivos, basándose en las disposiciones sobre responsabilidad civil de las leyes federales sobre valores u otras leyes de Estados Unidos o de cualquiera de sus estados.**

Estamos constituidos en los Países Bajos y la gran mayoría de nuestros consejeros y directivos residen fuera de Estados Unidos, principalmente en España o en los Países Bajos. Por lo tanto, la capacidad de nuestros accionistas para presentar demandas contra estas personas o contra nosotros en Estados Unidos en caso de que los accionistas consideren que se han vulnerado sus derechos en virtud de la legislación federal estadounidense sobre valores o de otro tipo, o los procedimientos en relación con la misma, puede estar sujeta a incertidumbres. Incluso si nuestros accionistas consiguen presentar una demanda de este tipo, la posibilidad de que puedan ejecutar con éxito una sentencia contra nuestros consejeros, directivos o contra nosotros fuera de Estados Unidos está sujeta a una gran incertidumbre.

9. Riesgos fiscales

i. **Las autoridades fiscales españolas podrían considerar que la Fusión queda fuera de la protección del Régimen Especial de Neutralidad Fiscal, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación.**

La Compañía ha aplicado el régimen especial de neutralidad fiscal implantado en España de conformidad con el Capítulo VII del Título VII de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades y su normativa de desarrollo, aprobado por el Decreto Ley 634/2015, de 10 de julio (la "Ley del Impuesto sobre Sociedades"), por el que se transpone en España la Directiva 2009/133/CE del Consejo, de 19 de octubre de 2009, relativa al régimen fiscal común aplicable a las fusiones, escisiones, escisiones parciales, aportaciones de activos y canjes de acciones realizados entre sociedades de diferentes Estados miembros y al traslado del domicilio social de una SE o una SCE de un Estado miembro a otro. En virtud de este régimen de neutralidad fiscal, la Fusión se beneficia de una neutralidad fiscal total o parcial consistente en el aplazamiento de la tributación debida a las plusvalías o minusvalías que hayan podido surgir en relación con la Fusión, manteniendo al mismo tiempo la base imponible de los activos y acciones afectados por la Fusión.

En relación con la aplicación del régimen especial de neutralidad fiscal, existe un riesgo potencial de impugnación por parte de las autoridades fiscales españolas. En concreto, las autoridades fiscales españolas podrían, en el curso de una inspección fiscal, considerar que la Fusión no tuvo lugar por una razón empresarial válida y que, en cambio, se produjo con la intención principal de obtener una ventaja fiscal, posición que la Compañía rechaza expresamente. En tal caso, la Administración Tributaria española podrá denegar la aplicación de dicho régimen especial y revertir las ventajas fiscales pretendidas.

En caso de que las autoridades fiscales españolas tomen tal determinación, tratarán de eliminar cualquier ventaja fiscal prevista. La principal diferencia de tributación entre los regímenes español y neerlandés del Impuesto sobre Sociedades ("IS") es la exención de participación: mientras que en los Países Bajos la exención de participación es total, en España, aunque los contribuyentes disfrutan de una exención de participación, el 5,0% de dichos dividendos y ganancias exentos se incluyen en la base imponible del IS. Si la Administración Tributaria española concluye que la evitación de la inclusión del 5,0% de los dividendos y ganancias exentos en la base imponible del IS constituye una ventaja fiscal que la Compañía pretendía obtener, podrían, como consecuencia de ello, liquidar el IS devengado por la diferencia entre el valor razonable de mercado de nuestros activos transmitidos como consecuencia de la Fusión no asignados a una sucursal en España y la base imponible de los activos. En este sentido, el principal impacto se derivaría de las plusvalías por la transmisión de las acciones ordinarias; sin embargo, sólo el 5,0% de las plusvalías estarían efectivamente sujetas a tributación a un tipo del 25,0% del IS; dicha parte de las plusvalías se vería además reducida por las pérdidas compensables que Ferrovial tenía y los gastos deducibles, incluidos los gastos financieros y los créditos fiscales pendientes.

Aunque la Compañía no cree que lo anterior afecte materialmente a su negocio o situación financiera general, el impacto fiscal dependerá de la valoración del valor de mercado de los activos transferidos que realicen las autoridades competentes, y podría, no obstante, suponer un coste adicional significativo.

ii. **Estamos sujetos a complejas leyes fiscales, incluidos sus cambios, en las jurisdicciones en las que operamos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo y perspectivas.**

Estamos sujetos a una compleja legislación fiscal en las jurisdicciones en las que operamos. Nuestro tratamiento fiscal depende de la determinación de los hechos y de la interpretación de disposiciones complejas de la legislación fiscal aplicable, para las que puede no existir ningún precedente o autoridad clara. Cualquier incumplimiento de las leyes o reglamentos fiscales que nos sean aplicables puede dar lugar a nuevas liquidaciones, intereses de demora, multas y sanciones.

Estamos expuestos a riesgos basados en las normas sobre precios de transferencia que se aplican a las operaciones intragrupo. En virtud de dichas normas, las sociedades y empresas vinculadas deben realizar las transacciones intersocietarias en condiciones de mercado (es decir, en términos que también se aplicarían entre terceros no vinculados en transacciones comparables) y documentar suficientemente las transacciones pertinentes. Aunque nos esforzamos por seguir ese principio de plena competencia, una o varias autoridades fiscales podrían cuestionar el modelo de precios de transferencia que hemos aplicado, lo que podría dar lugar a litigios, doble imposición en dos o más jurisdicciones e imposición de intereses y sanciones sobre los impuestos no pagados.

Las normas fiscales que nos son aplicables son revisadas constantemente por las personas implicadas en el proceso legislativo y las autoridades fiscales, lo que puede dar lugar a la aprobación de nuevas leyes fiscales, interpretaciones nuevas o revisadas de conceptos establecidos, cambios estatutarios, nuevas obligaciones de información, revisiones de reglamentos y otras modificaciones e interpretaciones. Nuestro actual tratamiento fiscal puede ser modificado en cualquier momento por interpretación administrativa, legislativa o judicial, y cualquier medida de este tipo puede aplicarse con carácter retroactivo o retrospectivo.

Cualquier cambio en la legislación fiscal vigente (incluidos los convenios para evitar la doble imposición) en los países en los que operamos o un cambio en la interpretación de dicha legislación por parte de las autoridades fiscales, así como cualquier cambio en las normas contables como consecuencia de la aplicación de la normativa fiscal, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, en los resultados operativos y en la situación financiera de la Compañía y de las Sociedades de nuestro Grupo. También existe el riesgo de que surjan gastos fiscales inesperados o de que

las autoridades fiscales cuestionen la política general de precios de transferencia que hemos adoptado, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de explotación y situación financiera.

Seguimos evaluando el impacto de los cambios en las leyes fiscales y las interpretaciones sobre nuestros negocios y podemos determinar que los cambios en nuestra estructura, práctica, posiciones fiscales, o la forma en que llevamos a cabo nuestros negocios son necesarios a la luz de dichos cambios y la evolución de las leyes fiscales de las jurisdicciones en las que operamos. Sin embargo, estos cambios pueden resultar ineficaces.

Por ejemplo, el Marco Inclusivo del G20/OCDE ha estado trabajando para abordar los retos fiscales derivados de la digitalización de la economía. Una de las soluciones para abordar el impacto y las consecuencias de la digitalización de la economía mundial son los anteproyectos de Pilar Uno y Pilar Dos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (la "OCDE"), publicados el 12 de octubre de 2020. El Pilar Uno se refiere a la reasignación de derechos fiscales a las jurisdicciones en las que se llevan a cabo negocios sostenidos y sustanciales, independientemente de la presencia física, y el Pilar Dos contiene un impuesto mínimo que deben pagar las empresas multinacionales. El 14 de diciembre de 2022, la UE aprobó la aplicación del Pilar Dos.

La propuesta legislativa neerlandesa para transponer el Pilar Dos en el sistema neerlandés del impuesto de sociedades, titulada "Ley del Tipo Impositivo Mínimo de 2024 (Pilar Dos)", entró en vigor el 1 de enero de 2024.

Esta medida pretende garantizar que las multinacionales estén sujetas a un tipo del impuesto de sociedades de al menos el 15,0%, impidiendo que desplacen sus beneficios a jurisdicciones de baja tributación para minimizar los impuestos que pagan. La opinión actual de la Compañía es que no se espera que la Ley del Tipo Impositivo Mínimo de 2024 tenga consecuencias fiscales adversas para el Grupo. En principio, no se espera que la Ley del Tipo Impositivo Mínimo de 2024 suponga un aumento de los impuestos a pagar por nosotros, ya que desarrollamos nuestra actividad en jurisdicciones con un tipo impositivo nominal a efectos del IS superior al umbral mínimo del 15,0%, pero podría tener un efecto adverso debido al potencial aumento de nuestras obligaciones de cumplimiento fiscal.

El tratamiento original de un asunto fiscalmente relevante en una declaración de impuestos, liquidación de impuestos o de otro tipo podría resultar incorrecto posteriormente y, como resultado, podríamos estar sujetos a impuestos adicionales, intereses, multas y pagos a la seguridad social. Dicha reevaluación puede deberse a una interpretación o visión de las leyes y los hechos por parte de las autoridades fiscales que difiera de nuestra opinión.

Estamos sometidos periódicamente a inspecciones fiscales por parte de las respectivas autoridades tributarias. Como resultado de las auditorías fiscales en curso y futuras o de otras revisiones por parte de las autoridades fiscales, podrían imponerse impuestos adicionales que superen las provisiones reflejadas en los estados financieros anteriores. Esto podría dar lugar a un aumento de nuestras obligaciones fiscales, ya sea como resultado de que el pago del impuesto pertinente se liquide directamente contra la Compañía o como resultado de que pasemos a ser responsables del impuesto pertinente como deudores secundarios debido a que el deudor principal no paga dichos impuestos. En consecuencia, es posible que tengamos que entablar litigios fiscales para defender o conseguir los resultados reflejados en estimaciones, declaraciones o liquidaciones anteriores, lo que puede requerir mucho tiempo y dinero, y puede resultar infructuoso. Estamos sujetos a litigios pendientes en materia fiscal que podrían dar lugar al pago de una cantidad importante de impuestos. Para más detalles, véase "—3. El resultado final de los procedimientos fiscales en curso podría afectar negativamente a nuestra rentabilidad después de impuestos y a nuestros resultados financieros."

La materialización de cualquiera de los riesgos mencionados podría tener un efecto sustancial adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones, flujos de caja y perspectivas.

iii. El resultado final de los procedimientos fiscales en curso podría afectar negativamente a nuestra rentabilidad y resultados financieros después de impuestos.

Somos un grupo con sede en los Países Bajos que opera en varios países y, por lo tanto, estamos sujetos a impuestos en múltiples jurisdicciones. La determinación de nuestra provisión global para el impuesto sobre sociedades, los activos y pasivos por impuestos diferidos y la evaluación de nuestras posiciones fiscales en estas jurisdicciones requieren un importante grado de juicio. Para más detalles, véase "—2. Estamos sujetos a complejas leyes fiscales, incluidos sus cambios, en las jurisdicciones en las que operamos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo y perspectivas". Estamos sujetos a auditorías y litigios fiscales, que pueden ser complejos y cuya resolución puede requerir un largo período de tiempo. Aunque creemos que nuestras posiciones fiscales son coherentes con las leyes fiscales de las jurisdicciones en las que desarrollamos nuestra actividad, es posible que las autoridades fiscales pertinentes anulen estas posiciones.

En concreto, actualmente estamos inmersos en un procedimiento fiscal relativo a unas liquidaciones tributarias anteriores a nivel supranacional, véase "Partida 8. Información financiera—A. Estados consolidados y otra información financiera—2. Procedimientos judiciales—8. Procedimientos fiscales". El resultado de este o cualquier otro procedimiento fiscal futuro puede tener un impacto sustancial en nuestras provisiones fiscales y podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones, flujos de tesorería y perspectivas.

iv. La recuperabilidad de nuestros activos por impuestos diferidos puede estar sujeta a ciertas limitaciones, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

A 31 de diciembre de 2024, una parte sustancial de nuestros activos por impuestos diferidos reconocidos eran pérdidas fiscales trasladables a ejercicios futuros e impuestos anticipados por pérdidas incurridas por la Compañía y sus filiales. En España, a efectos de evaluar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas pendientes de compensar por nuestro grupo consolidado fiscal español, hemos decidido no registrar contablemente la totalidad de los créditos fiscales, debido a la existencia de dudas razonables sobre su recuperación a corto o medio plazo.

Nuestros impuestos sobre las rentas corrientes y diferidos pueden verse afectados además por acontecimientos y transacciones que surjan en el curso normal de la actividad empresarial, así como por partidas especiales no recurrentes o cambios en la legislación fiscal aplicable. Los cambios en las hipótesis y estimaciones realizadas por nuestra dirección pueden dar lugar a que no podamos recuperar nuestros activos por impuestos diferidos si consideramos que no es probable que se disponga de un beneficio imponible contra el que pueda utilizarse la diferencia temporaria deducible. Un cambio futuro en la legislación fiscal aplicable también podría limitar nuestra capacidad para recuperar nuestros activos por impuestos diferidos. Además, las inspecciones fiscales en curso o las que puedan producirse en el futuro y las resoluciones desfavorables de las autoridades fiscales españolas pueden afectar a la recuperabilidad de nuestros activos por impuestos diferidos.

En concreto, actualmente tenemos un litigio en curso con respecto a nuestras liquidaciones del IS correspondientes a los ejercicios fiscales de 2016 a 2023 (véase "Partida 8. Información financiera—A. Estados consolidados y otra información financiera—2. Procedimientos judiciales—8. Procedimientos fiscales"). El 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional español dictó sentencia declarando inconstitucional el Real Decreto-Ley 3/2016, de medidas en el ámbito tributario dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas. Esta decisión podría afectar al resultado de nuestro litigio relativo al IS en curso. Si el resultado final del litigio relativo al IS fuera favorable, lo que creemos probable tras la determinación de

inconstitucionalidad del Tribunal Constitucional español, podría dar lugar a que nuestros créditos fiscales fueran recuperables y estuvieran disponibles para el Grupo en relación con sus futuras declaraciones del IS, sin embargo, dicho resultado es incierto.

Asimismo, como consecuencia de la Fusión, la capacidad de la Compañía y de sus filiales neerlandesas de utilizar las pérdidas trasladables y otros atributos fiscales a efectos fiscales neerlandeses generados con anterioridad a la Fusión para compensar los beneficios imposables generados con posterioridad a la Fusión puede estar sujeta a ciertas limitaciones, ya que se aplican determinadas normas que restringen el uso por parte de dicha entidad de las pérdidas trasladables generadas con anterioridad a la Fusión únicamente a los beneficios generados con posterioridad a la Fusión que sean atribuibles a dicha entidad. Cualquier limitación de este tipo al uso por parte de la Compañía o de su filial neerlandesa de las pérdidas trasladables u otros atributos fiscales puede afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera, resultados de explotación y perspectivas.

La Compañía y sus filiales españolas que apliquen el régimen especial de grupos de sociedades que permite que las entidades residentes en España y los establecimientos permanentes que formen parte de un régimen de grupo tributen como un único contribuyente del impuesto sobre sociedades también se enfrentarían a restricciones en su capacidad para utilizar las pérdidas trasladables y otros atributos fiscales a efectos del impuesto español.

Los importes de los créditos fiscales cuya utilización futura podría verse afectada por estas restricciones legales son: (i) en España, 76 millones de euros de créditos por pérdidas fiscales y 32 millones de euros de otros créditos fiscales, con sólo 41 millones de euros registrados en libros como activos por impuestos diferidos, y (ii) en los Países Bajos, 74 millones de euros de créditos por pérdidas fiscales, con sólo 10 millones de euros registrados en libros como activos por impuestos diferidos.

v. Si la Compañía dejase de ser residente en los Países Bajos a los efectos de un tratado fiscal celebrado por los Países Bajos y en otros casos, los accionistas de la Sociedad podrían estar sujetos a una propuesta de retención de impuestos sobre los dividendos neerlandeses con respecto a una distribución presunta de la totalidad del valor de mercado de la Compañía menos el capital desembolsado.

En virtud de una propuesta de ley actualmente pendiente ante el Parlamento neerlandés, la DWT Exit Tax, se considerará que la Compañía ha distribuido un importe igual a la totalidad de su capitalización bursátil menos el capital desembolsado reconocido inmediatamente antes de que se produzcan determinados hechos, entre ellos si la Compañía deja de ser residente fiscal neerlandés a efectos de un convenio fiscal celebrado por los Países Bajos con otra jurisdicción y se convierte, a efectos de dicho convenio fiscal, en residente fiscal exclusivo de esa otra jurisdicción, que es la "jurisdicción calificada". Una jurisdicción que cumple los requisitos es una jurisdicción distinta de un Estado miembro de la UE/EEE que no impone una retención a cuenta sobre las distribuciones, o que sí impone dicha retención pero que concede un incremento para los beneficios atribuibles al periodo anterior a que la Compañía se convirtiera en residente exclusiva en dicha jurisdicción. Esta distribución presunta estaría sujeta a un impuesto del 15,0% en la medida en que supere una franquicia de 50 millones de euros. El impuesto lo paga la compañía como agente de retención. Se aplica una exención total a las entidades y personas físicas residentes en un Estado miembro de la UE/EEE o en un Estado que haya suscrito un convenio fiscal con los Países Bajos que contenga un artículo sobre dividendos, siempre que la Compañía presente una declaración que confirme el cumplimiento de las condiciones aplicables por parte de los accionistas cualificados en el plazo de un mes a partir del hecho imponible. Se consideraría que la compañía ha retenido el impuesto sobre la distribución prevista y tendría el derecho legal de recuperarlo de los accionistas. Los accionistas residentes en los Países Bajos que puedan acogerse a la exención tienen derecho a un crédito o reembolso, y los accionistas no residentes en los Países Bajos que puedan acogerse a la exención tienen derecho a un reembolso, sujeto a las limitaciones legales aplicables, siempre que el impuesto les haya sido efectivamente devuelto.

El DWT Exit Tax se ha modificado varias veces desde su propuesta inicial y se sigue debatiendo. Por lo tanto, no es seguro que se promulgue el DWT Exit Tax y, en caso afirmativo, en qué forma. Si se promulga en su forma actual, el DWT Exit Tax tendrá efecto retroactivo a partir del 8 de diciembre de 2021.

vi. La Compañía opera de forma que se la trata exclusivamente como residente en los Países Bajos a efectos fiscales, pero otras jurisdicciones también pueden reclamar derechos fiscales sobre la Compañía, lo que podría tener un efecto material adverso sobre nuestra actividad, situación financiera, resultados de operaciones, flujos de tesorería y perspectivas, y sobre los ingresos netos en efectivo recibidos por los accionistas de la Compañía con respecto a las distribuciones de la Compañía.

La Compañía ha establecido su estructura organizativa y de gestión de tal manera que se debe considerar que la Compañía tiene su residencia fiscal exclusivamente en los Países Bajos y que se considera exclusivamente residente fiscal neerlandesa a efectos de la Ley de Retención de Impuestos sobre Dividendos de los Países Bajos (la "DWTA") y la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Sociedades de los Países Bajos. Sin embargo, la determinación de la residencia de la Compañía a efectos fiscales depende principalmente de su lugar de administración efectiva, que es en gran medida una cuestión de hecho, basada en todas las circunstancias pertinentes. Por lo tanto, no se puede ofrecer ninguna garantía en cuanto a la determinación final o futura de la residencia fiscal de la Compañía por parte de las autoridades fiscales pertinentes. Si las autoridades fiscales de una jurisdicción distinta de los Países Bajos consideran que la Compañía debe ser tratada como residente fiscal exclusivamente de esa jurisdicción (incluso a efectos de un convenio fiscal), la Compañía puede estar obligada a pagar un impuesto de salida a efectos del impuesto sobre la renta neerlandés y también puede quedar sujeta al impuesto sobre la renta en esa otra jurisdicción. Véase "6. Si la Compañía dejase de ser residente en los Países Bajos a los efectos de un tratado fiscal celebrado por los Países Bajos y en otros casos los accionistas de la Sociedad podrían estar sujetos a una propuesta de retención de impuestos sobre los dividendos neerlandeses con respecto a una distribución presunta de la totalidad del valor de mercado de la Compañía menos el capital desembolsado." Además, esta evaluación daría lugar a que la Compañía dejara de formar parte de la unidad fiscal neerlandesa encabezada por ella, lo que posteriormente podría dar lugar al devengo de determinados gastos de desconsolidación y a la pérdida o restricción de determinados activos fiscales, como las pérdidas fiscales trasladables a ejercicios futuros.

Si se considerase que la Compañía también tiene su residencia fiscal en otra jurisdicción u otras jurisdicciones distintas de los Países Bajos, los accionistas podrían estar sujetos a retención de dividendos en esa jurisdicción u otras jurisdicciones, así como en los Países Bajos.

En cada caso, esto podría tener un efecto sustancial adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de las operaciones, flujos de efectivo y perspectivas, y en los ingresos netos en efectivo recibidos por los accionistas con respecto a las distribuciones de la Compañía. El impacto de estos riesgos difiere en función de las jurisdicciones y las autoridades fiscales implicadas y de la capacidad de la Compañía y sus accionistas para resolver cuestiones de doble imposición, por ejemplo, mediante procedimientos de acuerdo mutuo y otros mecanismos de resolución de litigios en virtud de un tratado fiscal aplicable, el mecanismo de resolución de litigios en virtud de la Directiva (UE) 2017/1852 del Consejo, de 10 de octubre de 2017, relativa a los mecanismos de resolución de litigios fiscales en la Unión Europea (en el caso de una jurisdicción de la UE), o la revisión judicial por parte de los tribunales nacionales pertinentes. Estos procedimientos requieren tiempo, costes y esfuerzos considerables, y no es seguro que los problemas de doble imposición puedan resolverse en todas las circunstancias.

vii. **Si la Compañía se clasificase como sociedad extranjera de inversión pasiva a efectos del impuesto federal sobre la renta de Estados Unidos, los inversores estadounidenses en acciones ordinarias de la Compañía pueden estar sujetos a consecuencias adversas en el impuesto federal sobre la renta de Estados Unidos.**

Una sociedad no estadounidense se clasificará como sociedad de inversión extranjera pasiva ("PFIC", por sus siglas en inglés) para cualquier ejercicio fiscal si: (i) el 75,0% o más de su renta bruta del ejercicio fiscal consiste en "rentas pasivas" a efectos de las normas de las PFIC (incluidos dividendos, intereses y otras rentas de inversión, con determinadas excepciones) o (ii) al menos el 50,0% del valor de sus activos del ejercicio fiscal (determinado sobre la base de una media trimestral) es atribuible a activos que producen o se mantienen para la producción de "rentas pasivas". Las normas PFIC también contienen una norma de transparencia según la cual se considerará que la Compañía posee su parte proporcional de los activos y obtiene su parte proporcional de los ingresos de cualquier otra sociedad en la que posea, directa o indirectamente, el 25,0% o más (en valor) de las acciones.

La consideración de la Compañía como una PFIC es una determinación fáctica que debe realizarse anualmente tras el cierre de cada ejercicio fiscal y, por tanto, puede estar sujeta a cambios. La condición de PFIC de la Compañía para cada ejercicio fiscal dependerá de hechos que incluyen la composición de los activos e ingresos de la Compañía, así como el valor de los activos de la Compañía (que puede fluctuar con la capitalización bursátil de la Compañía) en ese momento. Basándose en la naturaleza del negocio de la Compañía, la propiedad y la composición de los ingresos, activos y operaciones de la Compañía, aunque no exenta de dudas, la Compañía cree que no era una PFIC para el ejercicio fiscal finalizado el 31 de diciembre de 2024.

La determinación de la condición de PFIC de la Compañía resulta compleja y está sujeta a ambigüedades. Además, la condición de PFIC de la Compañía para los ejercicios fiscales actuales y futuros depende, en gran medida, del valor previsto de su fondo de comercio, que podría fluctuar sustancialmente. Por otra parte, la administración tributaria estadounidense, el U.S. Internal Revenue Service ("IRS", por sus siglas en inglés) o cualquier tribunal podrían no estar de acuerdo con las determinaciones de la Compañía, incluida la forma en que la Compañía determina el valor de los activos de la Compañía y el porcentaje de los activos de la Compañía que son activos pasivos en virtud de las normas PFIC. Por lo tanto, no puede garantizarse que la Compañía no sea clasificada como una PFIC en el ejercicio fiscal actual o en cualquier ejercicio fiscal futuro. Si la Compañía recibe el tratamiento de PFIC en cualquier ejercicio fiscal durante el cual un tenedor estadounidense (tal como se define en "Partida 10. Información adicional—E. Fiscalidad—2. Consecuencias materiales del impuesto sobre la renta federal estadounidense") poseyese acciones ordinarias, dicho tenedor estadounidense podría estar sujeto a consecuencias adversas en relación con el impuesto federal sobre la renta de Estados Unidos. Véase "Partida 10. Información adicional—E. Fiscalidad—2. Consecuencias materiales del impuesto sobre la renta federal estadounidense" para más información al respecto.

viii. **Los cambios en las leyes y reglamentos fiscales aplicables o la exposición a pasivos adicionales por impuestos sobre la renta podrían afectar a nuestro negocio y rentabilidad futuros.**

Somos una sociedad holandesa y, por tanto, estamos sujetos al impuesto sobre sociedades neerlandés, así como a otros impuestos locales aplicables a nuestras operaciones. Nuestras filiales están sujetas a las leyes fiscales aplicables en sus respectivas jurisdicciones de constitución. Las nuevas leyes y políticas locales relativas a los impuestos, ya sea en los Países Bajos o en cualquiera de las jurisdicciones en las que operan nuestras filiales, pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio y rentabilidad futuros. Además, las leyes fiscales, tipos impositivos, estatutos, normas, reglamentos, tratados, prácticas y principios administrativos, decisiones judiciales u ordenanzas vigentes podrían interpretarse, cambiarse, modificarse o aplicarse a nosotros o a nuestras filiales de un modo que podría afectar negativamente a nuestra rentabilidad después de impuestos y a nuestros resultados financieros, en cada caso, posiblemente con efectos retroactivos.

También existe un alto nivel de incertidumbre en el entorno fiscal actual, derivado tanto de las iniciativas globales propuestas por la OCDE, como de las medidas unilaterales que están aplicando varios países debido a la falta de consenso sobre estas iniciativas globales. A modo de ejemplo, la OCDE ha presentado dos propuestas, el Pilar Uno y el Pilar Dos, que revisan las actuales normas de asignación de beneficios y nexo (asignación de beneficios basada en la ubicación de las ventas frente a la presencia física) y garantizan un nivel mínimo de imposición, respectivamente (a 4 de noviembre de 2021, la OCDE publicó que 137 países han acordado el Pilar Dos a un tipo del 15,0%. La propuesta legislativa neerlandesa para transponer el Pilar Dos en el sistema neerlandés del impuesto de sociedades, titulada "Ley del Tipo Impositivo Mínimo de 2024 (Pilar Dos)", entró en vigor el 1 de enero de 2024. Además, las medidas unilaterales, como el impuesto sobre los servicios digitales y las correspondientes tarifas de peaje en respuesta a dichas medidas, están creando una incertidumbre adicional. Si estas iniciativas se llevasen a cabo, pueden afectar negativamente a nuestra situación financiera, responsabilidad fiscal y resultados de operaciones y podrían aumentar nuestros costes administrativos.

ix. **Nuestras obligaciones fiscales pueden cambiar o fluctuar, volverse sustancialmente más complejas o estar sujetas a un mayor riesgo de inspección por parte de las autoridades fiscales, incluso como resultado de planes de expansión de nuestras operaciones empresariales, incluso a jurisdicciones en las que la legislación fiscal puede no ser favorable, cualquiera de las cuales podría afectar negativamente a nuestra rentabilidad y resultados financieros después de impuestos.**

Actualmente operamos en varias jurisdicciones además de los Países Bajos y España, como Estados Unidos, Canadá, Reino Unido y Polonia, entre otras. En caso de que nuestro negocio se expanda a jurisdicciones adicionales, nuestros tipos impositivos efectivos pueden fluctuar ampliamente. Los tipos impositivos efectivos futuros podrían verse afectados por pérdidas de explotación en jurisdicciones en las que no pueden registrarse beneficios fiscales con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), cambios en los activos y pasivos por impuestos diferidos o cambios en la legislación fiscal. Los factores que podrían afectar materialmente a nuestros tipos impositivos efectivos futuros incluyen, entre otros: (i) cambios en la legislación fiscal o en el entorno regulador; (ii) cambios en las normas o prácticas contables y fiscales; (iii) cambios en la composición de los ingresos de explotación por jurisdicción fiscal; y (iv) resultados de explotación antes de impuestos de nuestro negocio.

Los resultados de las auditorías o exámenes de las autoridades fiscales podrían tener un efecto adverso sobre nuestra rentabilidad y situación financiera después de impuestos. Además, las autoridades fiscales extranjeras han centrado cada vez más su atención en los precios de transferencia entre empresas con respecto a las ventas de productos y servicios y el uso de intangibles. Las autoridades fiscales podrían discrepar con nuestros cargos interempresariales, precios de transferencia entre jurisdicciones u otros asuntos y determinar impuestos adicionales. Si no salimos victoriosos de estos desacuerdos, nuestra rentabilidad podría verse afectada.

ANEXO

Medidas Alternativas de Rendimiento	284
Indicadores del SASB, Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera Relacionada con el Clima (TCFD) y Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera Relacionada con la Naturaleza (TNFD)	299
Otra información	302
Glosario de términos	317
Consejo de Administración	320

Medidas Alternativas de Rendimiento

Presentamos nuestros estados financieros consolidados de acuerdo con las NIIF-UE y la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés. Adicionalmente al informe de gestión y a los estados financieros consolidados, la dirección proporciona otras medidas financieras seleccionadas no reguladas por las NIIF, las que nos referimos como "APMs" (Medidas Alternativas de Rendimiento) de acuerdo con las directivas de la Autoridad Europea de Valores y Mercados (ESMA) o "medidas no NIIF"

Al considerar el desempeño financiero del negocio, analizamos ciertas medidas no NIIF, que clasificamos como:

- Medidas no NIIF relacionadas con los Resultados Operativos, incluyendo Resultado de Explotación (RE) ajustado, y margen Resultado de Explotación (RE) ajustado, Resultado Bruto de Explotación (RBE) Ajustado y Margen Resultado Bruto de Explotación (RBE) Ajustado, Crecimiento Comparable o "Like-for like" ("LFL"), y Cartera.
- Medidas no NIIF relacionadas con la Liquidez y los recursos de capital, incluida la deuda neta consolidada y la liquidez ex-proyectos de infraestructuras.
- Otras medidas alternativas de rendimiento: Distribución al accionista, inversión gestionada, y el valor económico generado y distribuido.

Estas medidas no basadas en las NIIF no se auditan y no deben considerarse alternativas al resultado consolidado del periodo, al resultado operativo, los ingresos, la caja generada por las actividades de explotación o cualquier otra medida de rendimiento derivada conforme con las NIIF como medidas del desempeño operativo o los flujos de caja operativos o la liquidez. Creemos que estas medidas no NIIF son métricas comúnmente utilizadas por los inversores para evaluar nuestro rendimiento y el de nuestros competidores. Creemos además que la divulgación de estas medidas es útil para los inversores, ya que estas medidas forman la base de cómo nuestro equipo ejecutivo y el Consejo evalúan nuestro rendimiento. Al divulgar estas medidas, creemos que creamos para los inversores una mayor comprensión y un mayor nivel de transparencia en la forma en que nuestro equipo directivo opera y nos evalúa, y facilita las comparaciones de los resultados del periodo actual con periodos anteriores. Aunque en el sector en el que operamos se utilizan ampliamente medidas similares, las medidas financieras que utilizamos pueden no ser comparables a las medidas de denominación similar utilizadas por otras empresas, ni pretenden sustituir a las medidas de rendimiento o situación financiera elaboradas de conformidad con las NIIF-UE

1. Medidas no NIIF: Resultados de explotación

1.1 Resultado de Explotación (RE) ajustado y margen Resultado de Explotación (RE) ajustado

El RE ajustado se define como nuestro resultado neto del ejercicio, excluyendo el resultado neto procedente de actividades discontinuadas, el impuesto sobre beneficios, el resultado procedente de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, el resultado financiero y el deterioro y enajenación de inmovilizado. El RE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. El RE ajustado no tiene un significado normalizado y, por lo tanto, no puede compararse con el RE ajustado de otras empresas.

El margen RE ajustado se define como el RE ajustado dividido por nuestras ventas del periodo correspondiente.

Las siguientes tablas establecen una conciliación detallada del RE ajustado con nuestro resultado neto del ejercicio para los periodos indicados:

	4T 24	4T 23	2024	2023
Resultado neto del ejercicio	2.746	148	3.490	630
Resultado neto actividades discontinuadas	-5	-8	-14	-16
Impuesto sobre beneficios	66	74	145	42
Resultado puesta en equivalencia	-47	-68	-238	-215
Resultado financiero	-483	88	-274	184
Resultado operativo	2.277	232	3.109	625
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-2.043	-35	-2.208	-35
RE Ajustado	234	197	901	590

Las siguientes tablas establecen una conciliación detallada del RE ajustado y el RE ajustado Comparable (Para más información sobre el crecimiento Comparable o "Like-for-like" ("LFL") véase el apartado 1.3) con el resultado neto del ejercicio por división de negocio para los periodos indicados:

	4T 24						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(en millones de euros)						
Resultado neto del ejercicio	36	101	2.590	2	18	-2	2.746
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-5	0	-5
Impuesto sobre beneficios	75	81	1	-5	-86	0	66
Resultado puesta en equivalencia	0	-45	-2	0	-1	0	-47
Resultado financiero	-29	67	-570	1	48	0	-483
Resultado operativo	81	205	2.020	-2	-25	-2	2.277
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-19	-2.024	0	1	0	-2.043
RE Ajustado (I)	81	186	-5	-2	-24	-2	234

	2024						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(en millones de euros)						
Resultado neto del ejercicio	258	663	2.665	-14	-80	-2	3.490
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-14	0	-14
Impuesto sobre beneficios	142	110	-3	-5	-99	0	145
Resultado puesta en equivalencia	0	-226	-8	0	-4	0	-238
Resultado financiero	-116	290	-625	8	169	0	-274
Resultado operativo	284	837	2.029	-11	-28	-2	3.109
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-151	-2.024	0	-32	0	-2.208
RE Ajustado (I)	284	686	4	-11	-60	-2	901
Impacto del tipo de cambio	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado L-f-L (III)	284	686	4	-11	-60	-2	901

	4T 23						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(en millones de euros)						
Resultado neto del ejercicio	24	192	-42	-1	-26	0	148
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-8	0	-8
Impuesto sobre beneficios	45	38	15	-3	-20	0	74
Resultado puesta en equivalencia	0	-65	-2	0	0	0	-68
Resultado financiero	-26	53	26	1	34	0	88
Resultado operativo	44	218	-4	-3	-23	0	232
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-37	0	0	2	0	-35
RE Ajustado (I)	44	180	-4	-3	-21	0	197

	2023						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(en millones de euros)						
Resultado neto del ejercicio	105	548	-16	-8	1	0	630
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-16	0	-16
Impuesto sobre beneficios	61	55	20	-2	-91	0	42
Resultado puesta en equivalencia	0	-198	-11	0	-6	0	-215
Resultado financiero	-89	219	9	1	43	0	184
Resultado operativo	77	624	2	-8	-70	0	625
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-37	0	0	2	0	-35
RE Ajustado (I)	77	586	2	-8	-68	0	590
Impacto del tipo de cambio	7	0	0	0	-1	0	5
Ajustes L-f-L	0	-24					-24
RE Ajustado (IV)	84	562	2	-8	-69	0	571
Amortización del inmovilizado (II)	134	212	19	8	27	0	401
RBE Ajustado (I)+(II)	211	799	22	0	-41	0	991
Impacto del tipo de cambio	9	0	0	0	-2	0	6
Ajustes L-f-L	0	-30	0	0	0		-30
RBE Ajustado L-f-L (VI)	220	768	22	0	-44	0	967
VAR. Crecimiento RE ajustado L-f-L (III) frente a (IV)	n.s	22,0 %	67,8 %	(39,1) %	11,4 %		57,8 %
VAR. Crecimiento RBE ajustado L-f-L (V) frente a (VI)	95,4 %	19,5 %	19,6 %	n.s	21,5 %		38,9 %

1.2 Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado y margen Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado

El RBE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) de explotación del periodo excluyendo el resultado neto procedente de actividades discontinuadas, el impuesto sobre beneficios, el resultado procedente de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, el resultado financiero, el deterioro y enajenación de inmovilizado, y los gastos por depreciación y amortización del inmovilizado y derechos de uso. El RBE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. Utilizamos el RBE ajustado para proporcionar un análisis de nuestros resultados operativos, excluyendo la depreciación y la amortización, ya que son variables no monetarias, que pueden variar sustancialmente de una empresa a otra en función de las políticas y la valoración contables de los activos. El RBE ajustado se utiliza como una aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del capital circulante.

El RBE Ajustado es una medida ampliamente utilizada para seguir nuestro rendimiento y rentabilidad, así como para evaluar cada uno de nuestros negocios y el nivel de endeudamiento comparando el RBE Ajustado con la Deuda Neta Consolidada. Sin embargo, el RBE Ajustado no tiene un significado estandarizado y, por lo tanto, no puede compararse con el RBE Ajustado de otras empresas.

El Margen de RBE Ajustado se define como el RBE Ajustado dividido por nuestras ventas del período en cuestión.

Las siguientes tablas establecen una conciliación del RBE ajustado con nuestro resultado neto del ejercicio, y del Margen RBE ajustado para los periodos indicados:

	4T 24	4T 23	2024	2023
Resultado neto del ejercicio	2.746	148	3.490	630
Resultado neto actividades discontinuadas	-5	-8	-14	-16
Impuesto sobre beneficios	66	74	145	42
Resultado puesta en equivalencia	-47	-68	-238	-215
Resultado financiero	-483	88	-274	184
Resultado operativo	2.277	232	3.109	625
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-2.043	-35	-2.208	-35
RE Ajustado	234	197	901	590
Amortización del inmovilizado	100	94	441	401
RBE Ajustado	334	291	1.342	991

Las siguientes tablas establecen una conciliación detallada del RBE ajustado y el RBE ajustado Comparable ("L-f-L") con el resultado neto del ejercicio por división de negocio para los periodos indicados:

	4T 24						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(en millones de euros)						
Resultado neto del ejercicio	36	101	2.590	2	18	-2	2.746
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-5	0	-5
Impuesto sobre beneficios	75	81	1	-5	-86	0	66
Resultado puesta en equivalencia	0	-45	-2	0	-1	0	-47
Resultado financiero	-29	67	-570	1	48	0	-483
Resultado operativo	81	205	2.020	-2	-25	-2	2.277
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-19	-2.024	0	1	0	-2.043
RE Ajustado (I)	81	186	-5	-2	-24	-2	234
Amortización del inmovilizado (II)	25	60	3	4	8	0	100
RBE Ajustado (I)+(II)	106	246	-2	2	-16	-2	334

	2024						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(en millones de euros)						
Resultado neto del ejercicio	258	663	2.665	-14	-80	-2	3.490
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-14	0	-14
Impuesto sobre beneficios	142	110	-3	-5	-99	0	145
Resultado puesta en equivalencia	0	-226	-8	0	-4	0	-238
Resultado financiero	-116	290	-625	8	169	0	-274
Resultado operativo	284	837	2.029	-11	-28	-2	3.109
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-151	-2.024	0	-32	0	-2.208
RE Ajustado (I)	284	686	4	-11	-60	-2	901
Impacto del tipo de cambio	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado L-f-L (III)	284	686	4	-11	-60	-2	901
Amortización del inmovilizado (II)	146	232	22	13	28	0	441
RBE Ajustado (I)+(II)	430	918	26	2	-32	-2	1.342
Impacto del tipo de cambio	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RBE Ajustado L-f-L (V)	430	918	26	2	-32	-2	1.342

	4T 23						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(en millones de euros)						
Resultado neto del ejercicio	24	192	-42	-1	-26	0	148
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-8	0	-8
Impuesto sobre beneficios	45	38	15	-3	-20	0	74
Resultado puesta en equivalencia	0	-65	-2	0	0	0	-68
Resultado financiero	-26	53	26	1	34	0	88
Resultado operativo	44	218	-4	-3	-23	0	232
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-37	0	0	2	0	-35
RE Ajustado (I)	44	180	-4	-3	-21	0	197
Amortización del inmovilizado (II)	41	41	3	2	7	0	94
RBE Ajustado (I)+(II)	85	222	-1	-1	-14	0	291

	2023						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(en millones de euros)						
Resultado neto del ejercicio	105	548	-16	-8	1	0	630
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-16	0	-16
Impuesto sobre beneficios	61	55	20	-2	-91	0	42
Resultado puesta en equivalencia	0	-198	-11	0	-6	0	-215
Resultado financiero	-89	219	9	1	43	0	184
Resultado operativo	77	624	2	-8	-70	0	625
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-37	0	0	2	0	-35
RE Ajustado (I)	77	586	2	-8	-68	0	590
Impacto del tipo de cambio	7	0	0	0	-1	0	5
Ajustes L-f-L	0	-24					-24
RE Ajustado L-f-L (IV)	84	562	2	-8	-69	0	571
Amortización del inmovilizado (II)	134	212	19	8	27	0	401
RBE Ajustado (I)+(II)	211	799	22	0	-41	0	991
Impacto del tipo de cambio	9	0	0	0	-2	0	6
Ajustes L-f-L	0	-30	0	0	0		-30
RBE Ajustado L-f-L (VI)	220	768	22	0	-44	0	967
VAR. Crecimiento RBE ajustado L-f-L (V) frente a (VI)	95,4 %	19,5 %	19,6 %	n.s	21,5 %		38,9 %

Información adicional sobre RE Ajustado, Margen RE Ajustado, RBE Ajustado y Margen RBE Ajustado.

Las siguientes tablas establece una conciliación detallada del RE ajustado, Margen RE ajustado, RBE ajustado y Margen RBE ajustado con el resultado neto del ejercicio para la división de negocio Construcción para los periodos indicados:

	4T 24				2024			
	Budimex	Webber	F Co.	Construcción	Budimex	Webber	F Co.	Construcción
	(en millones de euros)							
Resultado neto del ejercicio	39	8	-11	36	145	54	59	258
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0	0
Impuesto sobre beneficios	19	13	43	75	51	14	77	142
Resultado puesta en equivalencia	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado financiero	-5	-5	-19	-29	-26	-15	-75	-116
Resultado operativo	53	15	13	81	170	52	61	284
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado (I)	53	15	13	81	170	52	61	284
Amortización del inmovilizado	10	4	12	25	37	48	62	146
RBE Ajustado (III)	63	19	25	106	207	100	123	430
Ventas (V)	607	515	876	1.998	2.119	1.725	3.391	7.234
Margen RE Ajustado	8,7 %	3,0 %	1,5 %	4,1 %	8,0 %	3,0 %	1,8 %	3,9 %
Margen RBE Ajustado	10,3 %	3,7 %	2,8 %	5,3 %	9,8 %	5,8 %	3,6 %	5,9 %

	4T 23				2023			
	Budimex	Webber	F Co.	Construcción	Budimex	Webber	F Co.	Construcción
	(en millones de euros)							
Resultado neto del ejercicio	59	0	-35	24	155	33	-83	105
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0	0
Impuesto sobre beneficios	11	13	21	45	40	12	9	61
Resultado puesta en equivalencia	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado financiero	-7	-3	-16	-26	-31	-6	-52	-89
Resultado operativo	63	10	-30	43	164	39	-127	77
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado	63	10	-30	43	164	39	-127	77
Amortización del inmovilizado	9	14	19	41	34	42	58	134
RBE Ajustado	73	24	-12	85	199	81	-69	211
Ventas	632	363	880	1.875	2.160	1.411	3.299	6.869
Margen RE Ajustado	10,0 %	2,8 %	(3,4) %	2,3 %	7,6 %	2,8 %	(3,8) %	1,1 %
Margen RBE Ajustado	11,5 %	6,5 %	(1,3) %	4,5 %	9,2 %	5,8 %	(2,1) %	3,1 %
Impacto del tipo de cambio					10	0	-3	7
RE Ajustado LfL (II)					174	39	-130	84
Impacto del tipo de cambio					12	0	-3	9
RBE Ajustado LfL (IV)					210	81	-71	220
Impacto del tipo de cambio					118	-1	-15	102
Ventas LfL (VI)					2.278	1.409	3.283	6.971
VAR. Crecimiento L-f-L (I) vs. (II)					(2,4) %	32,8 %	(147,3) %	n.s
VAR. Crecimiento L-f-L (III) vs. (IV)					(1,7) %	23,1 %	(272,7) %	95,4 %
VAR. Crecimiento L-f-L (V) vs. (VI)					(7,0) %	22,4 %	3,3 %	3,8 %

Las siguientes tablas establecen una conciliación detallada del RE ajustado, Margen RE ajustado, RBE ajustado y Margen RBE ajustado, por autopista de peaje americana para los periodos indicados. La información se facilita en el apéndice I - Detalles de las autopistas de peaje por activos en euros, y la conversión a USD se realiza aplicando el tipo de cambio medio de los periodos indicados (recogidos en el apéndice II -Variaciones de los tipos de cambio):

(millones de dólares)	NTE			LBJ			NTE 35W		
	4T 24	4T 23	VAR.	4T 24	4T 23	VAR.	4T 24	4T 23	VAR.
Consolidación Global									
Resultado neto del ejercicio	44	51	(13,7) %	17	12	46,9 %	42	14	203,7 %
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0		0	0		0	0	
Impuesto sobre beneficios	3	1		2	1		3	1	
Resultado puesta en equivalencia	0	0		0	0		0	0	
Resultado financiero	18	11	64,9 %	20	20	(0,7) %	18	24	(24,4) %
Resultado operativo	65	63		39	33		63	38	
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0		0	0		0	0	
RE Ajustado	65	63	3,0 %	39	33	20,7 %	63	38	62,9 %
Amortización del inmovilizado	8	4		8	6		8	19	
RBE Ajustado	73	67	7,9 %	48	39	22,6 %	71	58	22,9 %
Ventas	83	76	9,0 %	60	50	20,6 %	87	74	17,7 %
Margen RE Ajustado	78,5 %	83,1 %		65,8 %	65,8 %		72,0 %	52,0 %	
Margen RBE Ajustado	87,8 %	88,7 %		79,9 %	78,6 %		81,6 %	78,2 %	

(millones de dólares)	I-77			I-66		
	4T 24	4T 23	VAR.	4T 24	4T 23	VAR.
Consolidación Global						
Resultado neto del ejercicio	11	12	(4,8) %	1	8	(81,8) %
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0		0	0	
Impuesto sobre beneficios	0	0		0	0	
Resultado puesta en equivalencia	0	0		0	0	
Resultado financiero	8	2	353,3 %	31	40	(22,4) %
Resultado operativo	19	13		32	48	
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0		0	0	
RE Ajustado	19	13	41,8 %	32	48	(32,0) %
Amortización del inmovilizado	1	4		26	-8	
RBE Ajustado	20	18	11,9 %	59	40	46,2 %
Ventas	30	24	23,3 %	73	51	41,9 %
Margen RE Ajustado	63,9 %	55,6 %		44,5 %	92,9 %	
Margen RBE Ajustado	65,9 %	72,6 %		80,5 %	78,1 %	

(millones de dólares)	NTE			LBJ			NTE 35W		
	2024	2023	VAR.	2024	2023	VAR.	2024	2023	VAR.
Consolidación Global									
Resultado neto del ejercicio	173	176	(1,7) %	66	48	36,2 %	140	96	46,3 %
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0		0	0		0	0	
Impuesto sobre beneficios	3	1		2	1		3	1	
Resultado puesta en equivalencia	0	0		0	0		0	0	
Resultado financiero	57	50	14,8 %	82	80	2,5 %	83	59	40,9 %
Resultado operativo	233	227	2,7 %	150	130	16,1 %	226	156	45,3 %
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0		0	0		0	0	
RE Ajustado	233	227	2,7 %	150	130	16,1 %	226	156	45,3 %
Amortización del inmovilizado	31	28		34	28		40	39	
RBE Ajustado	264	255	3,3 %	185	158	17,2 %	266	195	36,8 %
Ventas	299	289	3,5 %	225	193	16,6 %	320	234	36,8 %
Margen RE Ajustado	77,8 %	78,5 %		67,0 %	67,2 %		70,5 %	66,4 %	
Margen RBE Ajustado	88,1 %	88,3 %		82,3 %	81,9 %		83,1 %	83,1 %	

(millones de dólares)	I-77			I-66		
Consolidación Global	2024	2023	VAR.	2024	2023	VAR.
Resultado neto del ejercicio	34	46	(26,6) %	-8	-40	(79,5) %
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0		0	0	
Impuesto sobre beneficios	0	0		0	0	
Resultado puesta en equivalencia	0	0		0	0	
Resultado financiero	25	8	196,9 %	124	110	12,9 %
Resultado operativo	59	55	7,9 %	116	70	65,0 %
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0		0	0	
RE Ajustado	59	55	7,9 %	116	70	65,0 %
Amortización del inmovilizado	11	11		80	59	
RBE Ajustado	69	66	5,7 %	196	129	52,3 %
Ventas	107	91	16,9 %	247	167	47,3 %
Margen RE Ajustado	55,3 %	59,8 %		46,9 %	41,9 %	
Margen RBE Ajustado	65,1 %	72,0 %		79,5 %	76,9 %	

Las siguientes tablas establecen una conciliación detallada del RE ajustado, Margen RE ajustado, RBE ajustado y Margen RBE ajustado para la división de negocio Aeropuertos para los periodos indicados:

	4T 24			2024		
	Dalaman	Otros Proyectos de aeropuertos y sedes centrales	Aeropuertos	Dalaman	Otros Proyectos de aeropuertos y sedes centrales	Aeropuertos
	(en millones de euros)					
Resultado neto del ejercicio	34	2.556	2.590	59	2.606	2.665
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Impuesto sobre beneficios	-32	34	1	-42	39	-3
Resultado puesta en equivalencia	0	-2	-2	0	-8	-8
Resultado financiero	4	-574	-570	25	-650	-625
Resultado operativo	7	2.013	2.020	42	1.987	2.029
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-2.024	-2.024	0	-2.024	-2.024
RE Ajustado	7	-11	-5	42	-38	4
Amortización del inmovilizado	3	0	3	22	0	22
RBE Ajustado	10	-12	-2	64	-38	26
Ventas	15	3	17	82	9	91
Margen RE Ajustado	45,7 %	n.s.	(30,6) %	51,8 %	n.s.	4,5 %
Margen RBE Ajustado	68,1 %	n.s.	(13,6) %	78,4 %	n.s.	28,6 %

	4T 23			2023		
	Dalaman	Otros Proyectos de aeropuertos y sedes centrales	Aeropuertos	Dalaman	Otros Proyectos de aeropuertos y sedes centrales	Aeropuertos
	(en millones de euros)					
Resultado neto del ejercicio	-36	-6	-42	-17	1	-16
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Impuesto sobre beneficios	20	-5	15	19	1	20
Resultado puesta en equivalencia	0	-2	-2	0	-11	-11
Resultado financiero	21	5	26	34	-25	9
Resultado operativo	5	-9	-4	36	-34	2
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado	5	-9	-4	36	-34	2
Amortización del inmovilizado	3	0	3	19	0	19
RBE Ajustado	8	-9	-1	55	-33	22
Ventas	8	2	10	71	9	80
Margen RE Ajustado	62,9 %	n.s.	(35,8) %	51,1 %	n.s.	3,1 %
Margen RBE Ajustado	95,2 %	n.s.	(9,0) %	78,1 %	n.s.	27,3 %

VAR. Ventas	16,2 %
VAR. RE Ajustado	16,6 %
VAR. RBE Ajustado	17,8 %

1.3 Crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl")

El Crecimiento Comparable, también denominado Crecimiento "Like-for-like" ("Lfl"), corresponde a la variación relativa interanual en términos comparables de las cifras de ingresos, RE Ajustado y RBE Ajustado.

El crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl") es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa a los ingresos, el resultado de explotación o cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. El crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl") se calcula ajustando cada año, de acuerdo con las siguientes reglas:

- Eliminación del efecto del tipo de cambio, calculando los resultados de cada periodo al tipo del periodo en curso.
- Eliminación del impacto de deterioro del inmovilizado material del RE ajustado de cada periodo.
- En el caso de enajenación de alguna de nuestras empresas y pérdida de control de esta, eliminación de los resultados de explotación de la empresa enajenada cuando se produzca efectivamente el impacto, para lograr la homogeneización del resultado de explotación.
- Eliminación de los costes de reestructuración en todos los periodos.
- En las adquisiciones de nuevas empresas que se consideren materiales, eliminación en el periodo actual de los resultados de explotación de dichas empresas, salvo en el caso de que esta eliminación no sea posible debido al alto nivel de integración con otras unidades de reporte. Las empresas significativas son aquellas cuyos ingresos representan $\geq 5\%$ de los ingresos de la unidad de reporte antes de la adquisición.
- En caso de cambios en el modelo contable de un contrato o activo específico, cuando sean significativos, la aplicación del mismo modelo contable al resultado de explotación del ejercicio anterior.
- Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos) considerados relevantes para una mejor comprensión de nuestros resultados subyacentes en todos los periodos.

Utilizamos el Crecimiento Comparable o "Like-for-like" ("Lfl") para proporcionar una medida más homogénea de la rentabilidad subyacente de los negocios, excluyendo elementos no recurrentes que inducirían a una interpretación errónea del crecimiento reportado, impactos tales como movimientos en los tipos de cambio, o cambios en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Además, creemos que nos permite proporcionar información homogénea para una mejor comprensión del rendimiento de cada uno de nuestros negocios.

Las siguientes tablas muestran una conciliación de las ventas en términos comparables ("Like-for-like") con nuestras ventas para los periodos indicados:

	2024	2023
(en millones de euros)		
Ventas	9.147	8.514
Impacto del tipo de cambio ¹	0	92
Deterioro del inmovilizado ²	0	0
Resultados operativos de empresas enajenadas ³	0	0
Costes de reestructuración	0	0
Resultados operativos de nuevas empresas adquiridas ⁴	0	0
Ajustes del modelo contable ⁵	0	-35
Impacto no corriente ⁶	0	0
Ventas Comparable (Like-for-like)	9.147	8.571

¹ Cálculo de los resultados de cada periodo al tipo de cambio del periodo corriente.

² Eliminación del impacto del deterioro del inmovilizado.

³ Eliminación de los resultados de explotación de las empresas enajenadas cuando se produce efectivamente el impacto.

⁴ Eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de nuevas empresas materiales

⁵ Tras la adquisición de nuevas empresas consideradas materiales, eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de dichas empresas.

⁶ Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos).

Las siguientes tablas muestran una conciliación de las ventas por división a nuestro resultado neto del ejercicio para los periodos indicados:

	2024					
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes
(en millones de euros)						
Ventas	7.234	1.256	91	270	296	9.147
Impacto del tipo de cambio	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0
Ventas L-f-L (I)	7.234	1.256	91	270	296	9.147

	2023					Ajustes
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	
	(in millions of euros)					
Ventas	6.869	1.085	80	207	273	8.514
Impacto del tipo de cambio	102	0	0	0	-9	92
Ajustes L-f-L	0	-35	0	0	0	-35
Ventas L-f-L (II)	6.971	1.050	80	207	264	8.571
VAR. Crecimiento L-f-L (I) vs. (II)	3,8 %	19,6 %	13,7 %	30,6 %	12,1 %	6,7 %

Las siguientes tablas muestran una conciliación del RE ajustado y el RBE ajustado Comparable (“Like-for-like”) a nuestro resultado neto del ejercicio para los periodos indicados:

	2024	2023
Resultado neto del ejercicio	3.490	630
Resultado neto actividades discontinuadas	-14	-16
Impuesto sobre beneficios	145	42
Resultado puesta en equivalencia	-238	-215
Resultado financiero	-274	184
Resultado operativo	3.109	625
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-2.208	-35
RE Ajustado	901	590
Impacto del tipo de cambio ¹	0	5
Resultados operativos de empresas enajenadas ³	0	-24
Costes de reestructuración	0	0
Resultados operativos de nuevas empresas adquiridas ⁴	0	0
Ajustes del modelo contable ⁵	0	0
Impacto no corriente ⁶	0	0
RE Ajustado L-f-L	901	571
Amortización del inmovilizado	441	401
RBE Ajustado	1.342	991
Impacto del tipo de cambio ¹	0	6
Resultados operativos de empresas enajenadas ³	0	-30
Costes de reestructuración	0	0
Resultados operativos de nuevas empresas adquiridas ⁴	0	0
Ajustes del modelo contable ⁵	0	0
Impacto no corriente ⁶	0	0
RBE Ajustado L-f-L	1.342	967

¹ Cálculo de los resultados de cada periodo al tipo de cambio del periodo corriente.

³ Eliminación de los resultados de explotación de las empresas enajenadas cuando se produce efectivamente el impacto.

⁴ Eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de nuevas empresas materiales

⁵ Tras la adquisición de nuevas empresas consideradas materiales, eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de dichas empresas.

⁶ Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos).

Las siguientes tablas muestran una conciliación del RE ajustado y el RBE ajustado Comparable (“Like-for-like”) a nuestro resultado neto del ejercicio por división para los periodos indicados:

	2024						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(in millions of euros)						
Resultado neto del ejercicio	258	663	2.665	-14	-80	-2	3.490
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-14	0	-14
Impuesto sobre beneficios	142	110	-3	-5	-99	0	145
Resultado puesta en equivalencia	0	-226	-8	0	-4	0	-238
Resultado financiero	-116	290	-625	8	169	0	-274
Resultado operativo	284	837	2.029	-11	-28	-2	3.109
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-151	-2.024	0	-32	0	-2.208
RE Ajustado (I)	284	686	4	-11	-60	-2	901
Impacto del tipo de cambio	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado L-f-L (III)	284	686	4	-11	-60	-2	901
Amortización del inmovilizado (II)	146	232	22	13	28	0	441
RBE Ajustado (I)+(II)	430	918	26	2	-32	-2	1.342
Impacto del tipo de cambio	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RBE Ajustado L-f-L (V)	430	918	26	2	-32	-2	1.342

	2023						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(in millions of euros)						
Resultado neto del ejercicio	105	548	-16	-8	1	0	630
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-16	0	-16
Impuesto sobre beneficios	61	55	20	-2	-91	0	42
Resultado puesta en equivalencia	0	-198	-11	0	-6	0	-215
Resultado financiero	-89	219	9	1	43	0	184
Resultado operativo	77	624	2	-8	-70	0	625
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-37	0	0	2	0	-35
RE Ajustado (I)	77	586	2	-8	-68	0	590
Impacto del tipo de cambio	7	0	0	0	-1	0	5
Ajustes L-f-L	0	-24					-24
RE ajustado L-f-L (IV)	84	562	2	-8	-69	0	571
Amortización del inmovilizado (II)	134	212	19	8	27	0	401
RBE Ajustado (I)+(II)	211	799	22	0	-41	0	991
Impacto del tipo de cambio	9	0	0	0	-2	0	6
Ajustes L-f-L	0	-30	0	0	0		-30
RBE Ajustado L-f-L (VI)	220	768	22	0	-44	0	967
VAR. Crecimiento RBE Ajustado L-f-L (V) vs. (VI)	95,4 %	19,5 %	19,6 %	n.s	21,5 %		38,9 %

1.4 Cartera

La Cartera corresponde a nuestros ingresos pendientes de ejecución correspondientes a aquellos contratos de la división de Construcción que tenemos firmados y sobre los que tenemos certeza sobre su futura ejecución. La Cartera se calcula sumando los contratos del año en curso al saldo de la Cartera de contratos del final del año anterior, menos los ingresos reconocidos en el año en curso. El ingreso total de un contrato corresponde al precio o tarifa acordada correspondiente a la entrega de bienes y/o a la prestación de los servicios contemplados. Si la ejecución de un contrato está pendiente del cierre de una financiación, los ingresos de dicho contrato no se añadirán al cálculo de la Cartera hasta que se cierre dicha financiación.

Utilizamos la cartera como indicador de nuestros ingresos futuros, ya que refleja, para cada contrato, los ingresos finales menos el importe neto del trabajo realizado.

No existe una medida financiera comparable a la cartera en las NIIF. Esta conciliación se basa en que el valor de la cartera de una obra concreta, que está compuesta de su valor de contratación menos los trabajos de construcción realizados, que es el principal componente de la cifra de ventas. Por lo tanto, no es posible presentar una conciliación de la cartera con nuestros estados financieros. Consideramos que la diferencia entre la obra ejecutada y los ingresos consignados para la División de Construcción en los Estados Financieros es atribuible al hecho de que éstos están sujetos, entre otros, a los siguientes ajustes (i) ajustes de consolidación, (ii) cargos a empresas conjuntas, (iii) venta de maquinaria y (iv) Confirmación de ingresos.

La siguiente tabla muestra una conciliación de la cartera de Construcción a 31 de Diciembre del 2024 y del 2023.

	2024	DEC-23	Impacto Fx	DEC-23 LFL	Var.	Crecimiento LFL
	(in millions of euros)					
Budimex	4.389	3.301	50	3.351	33,0 %	31,0 %
Webber	5.710	4.459	297	4.757	28,0 %	20,0 %
Ferrovial Construcción	6.657	7.419	65	7.484	(10,3) %	(11,1) %
Construcción	16.755	15.179	412	15.591	10,4 %	7,5 %

2. Medidas no NIIF: Liquidez y recursos de capital

2.1 Deuda neta consolidada

La Deuda Neta Consolidada corresponde a nuestro saldo neto de tesorería y equivalentes menos la deuda a corto y largo plazo y otros instrumentos financieros que incluyen nuestra caja restringida, el saldo relacionado con derivados de tipo de cambio (que cubre tanto la emisión de deuda en moneda distinta de la utilizada por la empresa, mediante derivados de coberturas a corto plazo, y las posiciones de caja expuestas al riesgo de tipo de cambio mediante Cross Currency Swaps) y otros activos financieros a corto plazo.

Además, desglosamos nuestra deuda neta en dos categorías:

- Deuda neta de proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a nuestros proyectos de infraestructuras, sin recurso al accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas.
- Deuda neta ex-proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a nuestros otros negocios, incluidos nuestros holdings y otras empresas que no se consideran proyectos de infraestructuras. La deuda incluida generalmente tiene recurso.

También analizamos la evolución de nuestra Deuda Neta Consolidada de ex-proyectos de infraestructuras separada en las siguientes partidas:

1. la variación de tesorería y equivalentes de efectivo, como reportado en nuestro flujo consolidado para el periodo considerado;
2. el cambio de nuestras deudas a corto y largo plazo durante el período correspondiente; y cambios en partidas financieras adicionales que consideramos parte de nuestra Deuda Neta Consolidada de ex-proyectos de infraestructuras, incluyendo cambios de caja restringida a largo plazo, cambios en el saldo relacionado con derivados de tipo de cambio, cambios en saldos de posiciones intragrupo y cambios en otros activos financieros a corto plazo.

Utilizamos la Deuda Neta Consolidada para explicar la evolución de nuestro endeudamiento global y ayudar a nuestros directivos a tomar decisiones relacionadas con nuestra estructura financiera.

También separamos la Deuda Neta Consolidada en Deuda Neta Consolidada de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras y Deuda Neta Consolidada de las sociedades proyectos de infraestructuras, ya que nos parece útil para los inversores y las agencias de calificación mostrar la evolución de nuestra Deuda Neta Consolidada de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras, porque la deuda de las sociedades proyectos de infraestructuras: (i) no tiene recurso a las Sociedades del Grupo o (ii) el recurso se limita a garantías emitidas por otras Sociedades del Grupo.

La deuda neta de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras es utilizada por los analistas y las agencias de calificación para comprender mejor el endeudamiento con recurso al Grupo. Para los inversores y las agencias de calificación, es importante ver y comprender claramente si el resto del Grupo tiene alguna obligación de inyectar capital para reembolsar la deuda o subsanar cualquier posible incumplimiento de los pactos en caso de que alguna de las sociedades de proyectos de infraestructuras del Grupo obtenga malos resultados.

Además, nuestros inversores de renta variable siguen el rendimiento de nuestras empresas de proyectos de infraestructuras sobre una base del efectivo, a saber, los dividendos recibidos y el capital invertido, que no se muestran en nuestra variación de efectivo y equivalentes de efectivo que figura en nuestro estado de flujos de caja consolidado. Del mismo modo, nuestros inversores en deuda necesitan conocer los dividendos recibidos de las empresas de proyectos de infraestructuras, ya que los parámetros clave para la calificación de los bonos corporativos son los flujos de caja de las empresas de ex-proyectos de infraestructuras (cuyo principal contribuyente son los dividendos de las empresas de proyectos de infraestructuras) y la deuda neta de las empresas de ex-proyectos de infraestructuras.

Asignamos los importes de los distintos componentes de la Deuda Neta Consolidada y su evolución, en concreto el flujo de caja, tal y como se recoge en la NIC 7, entre las sociedades de proyectos de infraestructuras y las sociedades de ex-proyectos de infraestructuras del siguiente modo:

- Nuestras filiales consolidadas globalmente y nuestras sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se clasifican como sociedades de proyectos de infraestructuras (sociedades de proyectos de infraestructuras) o como sociedades que no son de proyectos de infraestructuras (ex sociedades de proyectos de infraestructuras). Estas dos categorías no se aplican simultáneamente a la misma sociedad (es decir, una sociedad determinada se clasifica como sociedad de proyectos de infraestructuras o como sociedad de ex-proyectos de infraestructuras, pero no puede ser ambas).
- Incluimos como sociedades ex-proyecto de infraestructuras todas las sociedades (consolidadas globalmente o puestas en equivalencia) dedicadas a actividades de construcción, las que prestan servicios al resto del grupo y las sociedades holding (incluidas las que son accionistas directas de sociedades de proyectos de infraestructuras).

- Incluimos como sociedades de proyectos de infraestructuras a todas las sociedades (consolidadas globalmente o por puesta en equivalencia) que se ajustan a la definición de «sociedades de proyectos de infraestructuras» que figura en nuestros informes anuales: en concreto, son sociedades que forman parte de nuestras actividades de autopistas de peaje, aeropuertos, infraestructuras energéticas y construcción. El Anexo I a los Estados Financieros Auditados, incluye una lista completa de nuestras filiales y empresas asociadas, incluyendo detalles de todas las empresas clasificadas como proyectos, que se identifican con una "P" en la columna "Tipo".

Concretamente, los flujos de tesorería de las sociedades ex-proyecto de infraestructuras se componen de los flujos de tesorería generados por todas las sociedades clasificadas como sociedades ex-proyecto de infraestructuras, una vez eliminadas las transacciones entre sociedades ex-proyecto de infraestructuras. Los flujos de tesorería de las sociedades de proyectos de infraestructuras se componen de los flujos de tesorería generados por todas las sociedades clasificadas como sociedades de proyectos de infraestructuras, una vez eliminadas las transacciones entre sociedades de proyectos de infraestructuras.

La distinción clave en la clasificación entre los flujos de tesorería de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras y los flujos de tesorería de las sociedades de proyectos de infraestructuras es el tratamiento de las transacciones entre sociedades ex-proyectos de infraestructuras y las sociedades de proyectos de infraestructuras. Estas transacciones entre empresas se componen de los dividendos pagados por las sociedades de proyectos de infraestructuras a las sociedades ex-proyectos de infraestructuras y de las inversiones de capital pagadas por las sociedades ex-proyectos de infraestructuras a las sociedades de proyectos de infraestructuras. Tratamos estas transacciones del siguiente modo:

- Los dividendos percibidos por las sociedades ex-proyectos de infraestructuras de las sociedades proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de tesorería de las operaciones de ex-proyectos de infraestructuras;
- Los dividendos pagados por sociedades de proyectos de infraestructuras a sociedades de ex-proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de tesorería procedentes de la financiación de sociedades de proyectos de infraestructuras;
- Las inversiones de capital pagadas por sociedades ex-proyectos de infraestructuras a sociedades de proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de tesorería procedentes de inversiones de ex-sociedades de proyectos de infraestructuras; y
- Las inversiones de capital recibidas por sociedades de proyectos de infraestructuras de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de tesorería procedentes de la financiación de sociedades de proyectos de infraestructuras.

Estos dividendos incluyen dividendos y otras partidas similares, que comprenden (i) intereses sobre préstamos de accionistas y (ii) reembolsos de capital y préstamos de accionistas.

Las inversiones de capital incluyen el efectivo invertido por el Grupo en sociedades de proyectos de infraestructuras mediante aportaciones de capital u otros instrumentos financieros similares, como préstamos participativos. Estas transacciones entre empresas se eliminan en los flujos de caja consolidados.

La siguiente tabla muestra una conciliación de la deuda neta consolidada con nuestro efectivo y equivalentes de efectivo para los periodos indicados:

(millones de euros)	DEC-24	DEC-23
Caja y equivalentes ex proyectos de infraestructuras	-4.653	-4.585
Deuda financiera corriente y no corriente y otros ex proyectos de infraestructuras	2.889	3.449
Caja restringida a largo plazo	-21	-32
Contratos a plazo de cobertura de flujos de caja	5	18
Cross Currency Swaps	-2	13
Posición intragrupo (*)	-12	16
Otros activos financieros a corto plazo	0	0
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	-1.794	-1.121
Caja y equivalentes procedentes de proyectos de infraestructuras	-175	-204
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura	8.400	7.915
Caja restringida a largo plazo	-381	-596
Posición intragrupo (*)	12	-16
Otros activos financieros a corto plazo	0	0
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras	7.856	7.100
Deuda Neta Consolidada	6.061	5.979

(*) Posición intragrupo relacionada con activos y pasivos financieros entre nuestras sociedades de ex-proyectos de infraestructuras y los proyectos de infraestructuras sin impacto en nuestros resultados consolidados.

Los siguientes cuadros presentan, para los periodos indicados, las variaciones de la Deuda Neta Consolidada (incluida la separación por sociedades ex-proyectos de infraestructura y sociedades proyectos de infraestructura), así como el desglose de nuestro estado de flujo de caja en flujos de caja de sociedades ex-proyectos de infraestructura, flujos de caja de sociedades proyectos de infraestructura y eliminaciones intersocietarias.

	(1)	(2)	(3)	
	Variación Deuda Neta Consolidada	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.293	861	1.016	-584
Flujo de caja de (utilizado en) inversión	1.313	1.161	73	79
Flujo de actividad (*)	-2.591	-1.975	-1.121	505
Flujo de caja de (utilizado en) de financiación	59	54	5	0
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	-35	-32	-3	0
Variación de tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación	0	0	0	0
Flujos de Tesorería (Variación de Tesorería y equivalentes) (A)	39	68	-29	0
Variación de deudas a corto y largo plazo (B)	76	561	-484	0
Variación caja restringida a largo plazo	-227	-12	-215	0
Variación de los saldos de cobertura a plazo	14	14	0	0
Variación de los saldos de Cross Currency Swaps	16	16	0	0
Variación del saldo intragrupo	0	28	-28	0
Variación de otros activos financieros a corto plazo	0	0	0	0
Otros cambios en la Deuda Neta Consolidada (C)	-198	45	-243	0
Variación de la Deuda Neta (C+B-A)	-82	674	-756	0
Deuda Neta Consolidada al inicio del ejercicio	-5.979	1.121	-7.100	0
Deuda Neta Consolidada al final del ejercicio	-6.061	1.794	-7.856	0

(A) Las cifras de este concepto representan la variación de las cifras de flujo de caja, tal y como figuran en nuestros estados de flujo de efectivo consolidados, así como la variación de la caja y equivalentes de ex sociedades de proyectos de infraestructura y la variación de la caja y equivalentes de las sociedades de proyectos de infraestructura.

(B) Las cifras de este concepto representan la variación de nuestros empréstitos a corto y largo plazo incluidos en nuestro Estado de Situación Financiera Consolidado.

(C) Las cifras de esta partida representan: las variaciones del efectivo restringido no corriente, las variaciones relacionadas con los saldos de derivados de tipos de cambio (incluidos los contratos a plazo y Cross Currency Swaps las variaciones de nuestros saldos intragrupo relacionados con activos y pasivos financieros entre nuestras sociedades de ex-proyectos de infraestructuras y nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras sin impacto en nuestra Deuda Neta Consolidada, y las variaciones de otros activos financieros a corto plazo.

(1) La columna «sociedades ex-proyectos de infraestructuras» incluye la variación de tesorería y equivalentes de tesorería de nuestras sociedades ex-proyectos de infraestructuras. Los flujos de tesorería procedentes de (utilizados en) actividades de explotación incluyen los dividendos recibidos de las sociedades de proyectos de infraestructuras consolidadas a nivel mundial y los flujos de tesorería procedentes de (utilizados en) actividades de inversión incluyen las inversiones de capital del Grupo en sociedades de proyectos de infraestructuras consolidadas a nivel mundial. Estos dividendos recibidos e inversiones en capital se eliminan en la columna eliminaciones intragrupo.

(2) La columna de sociedades de proyectos de infraestructuras incluye la variación de efectivo y equivalentes de efectivo de nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras. Los flujos de tesorería procedentes de (utilizados en) financiación incluyen los dividendos pagados a los accionistas (que incluyen las sociedades del Grupo que no son sociedades de proyectos de infraestructuras), así como las inversiones de capital recibidas de sus accionistas. Estos dividendos pagados e inversiones de capital recibidas se eliminan en la columna eliminaciones intragrupo.

(3) Las eliminaciones intragrupo incluyen las eliminaciones de los dividendos o de las participaciones, según el caso, de las sociedades de proyectos de infraestructuras que se consolidan a nivel del Grupo.

2.2 Liquidez ex-proyectos de infraestructuras

La liquidez ex-proyectos de Infraestructura corresponde a la suma del efectivo y equivalentes de efectivo obtenidos de nuestros proyectos ex-infraestructura, la caja restringida de largo plazo, así como las líneas de crédito comprometidas de corto y largo plazo que permanecen no dispuestas al final de cada periodo (correspondientes a créditos otorgados por entidades financieras que podemos disponer en los términos, monto y demás condiciones pactadas en cada contrato) y las coberturas de los flujos de caja.

Utilizamos la liquidez ex-infraestructura para determinar nuestra liquidez para hacer frente a cualquier compromiso financiero en relación con nuestros proyectos ex-infraestructura.

El siguiente cuadro presenta la liquidez ex-infraestructura para los periodos indicados.

	DEC-24	DEC-23
(en millones de euros)		
Caja y equivalentes	4.653	4.585
Caja restringida a largo plazo	21	32
Otros activos financieros a corto plazo	0	0
Deuda no dispuesta	651	789
Cobertura flujos de caja	-5	-18
Total Liquidez ex proyectos de infraestructura	5.320	5.387

3. Otras medidas no NIIF

3.1 Total distribución al accionista

Suma de los dividendos percibidos por los accionistas, la revalorización/depreciación de las acciones y otros pagos como la entrega de acciones o los planes de recompra. El rendimiento total para el accionista se presenta en la parte correspondiente a las acciones del apartado 1.1 del Informe de Gestión. En los estados financieros figura un desglose de la conciliación con el rendimiento para el accionista.

	2024	2023	2022
Número de acciones ordinarias al inicio del ejercicio	1.953.016	1.782.127	2.054.531
Planes concedidos	543.320	653.611	702.675
Planes liquidados	-538.868	-277.493	-356.958
Acciones entregadas y otras	-200.618	-192.425	-526.552
Acciones ejercitadas	-27.098	-12.804	-91.569
Número de acciones ordinarias al final del ejercicio	1.729.752	1.953.016	1.782.127

Es un indicador financiero utilizado por inversores y analistas financieros, para evaluar el rendimiento que los accionistas han recibido a lo largo del año a cambio de su contribución en capital de la Empresa.

3.2 Inversión gestionada

La inversión gestionada se presenta en el epígrafe Autopistas del apartado 1.2 del Informe de Gestión. Durante la fase de construcción, es la inversión total por realizar. Durante la fase de explotación, este importe se incrementa con la inversión adicional. Los proyectos se incluyen tras la firma del contrato con la administración correspondiente (cierre comercial), fecha en la que normalmente se dispone de las condiciones provisionales de financiación, que se confirmarán tras el cierre financiero. Se considera el 100% de la inversión para todos los proyectos, incluidos los que se integran por puesta en equivalencia, independientemente de la participación de Ferrovial. Se excluyen los proyectos con criterios acordes a la salida del perímetro de consolidación.

Las inversiones gestionadas a finales de diciembre de 2024 ascendían aproximadamente a 23,9 billones de euros (21.9 billones de euros en Diciembre 2023) y se componen de 18 concesiones en 10 países. La composición de las inversiones gestionadas por tipo de activo es la siguiente:

- Proyectos de Activos Intangibles bajo CINIIF 12 (en explotación), 12.533 millones de euros (11.639 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). La inversión gestionada coincide con la inversión bruta de balance en estos proyectos incluida en la tabla del apartado 3.3.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas, salvo los compromisos de inversión futura y los ajustes a valor razonable 13.757 millones de euros de las autopistas de peajes americanas: I-66, NTE, NTE35W, LBJ e I-77 (12.823 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). Adicionalmente, se incluyen 724 millones de euros en España (principalmente proyecto Autema).
- Activos inmateriales CINIIF 12 (en construcción), no hay proyectos actuales en construcción.
- Proyectos de cuentas por cobrar con arreglo a la CINIIF 12: no hay proyectos en curso.
- Consolidación por puesta en equivalencia: 11.349 millones de euros (10,267 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). Incluye tanto proyectos en explotación como en construcción que se consolidan por puesta en equivalencia, como 407ETR, 3.441 millones de euros de inversión gestionada al 100% (3.470 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). En el estado de situación financiera consolidado, estos proyectos se incluyen en inversiones en empresas asociadas, por lo que la inversión no puede conciliarse con el saldo.
- Consolidación por puesta en equivalencia, 11.349 millones de euros (10.267 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). Incluye tanto proyectos en explotación como en construcción que se consolidan por puesta en equivalencia, como 407ETR 3.441 millones de euros de inversión gestionada al 100% (3.470 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). En el estado de situación financiera consolidado, estos proyectos se incluyen en Inversiones en empresas asociadas, por lo que la inversión no puede conciliarse con el saldo.

Datos útiles por la Dirección para indicar el tamaño de la cartera de activos gestionados.

3.3 Valor económico generado y distribuido

La información sobre la creación y distribución de valor económico proporciona una indicación básica de cómo una organización ha generado riqueza para los accionistas. Incluye información sobre cifras de ingresos, costes de explotación, salarios y beneficios de los empleados, gastos financieros y dividendos e impuestos. Conciliación: Las cifras de ingresos, costes de explotación, salarios y prestaciones de los empleados, gastos financieros y dividendos e impuestos se detallan en la sección correspondiente del Informe de Gestión y los Estados Financieros Consolidados.

Presentamos a continuación el cálculo del valor económico generado y distribuido: Valor Económico Retenido = Valor Económico Generado [Ingresos (ventas + otros ingresos de explotación + ingresos financieros + enajenaciones de inmovilizado + ingresos de sociedades puestas en equivalencia)]. - Valor Económico Distribuido [consumos y gastos + gastos de personal + gastos financieros y dividendos + impuesto de sociedades]. Explicación del uso: los datos sobre el valor económico generado y distribuido pueden ser útiles para conocer las cifras económicas que hemos distribuido entre nuestros grupos de interés y qué valor económico hemos retenido en forma de liquidez.

Comparaciones: presentamos datos comparables para el año del informe y los dos años anteriores. Coherencia: los criterios utilizados para calcular este indicador son los mismos que en años anteriores.

INDICADORES DEL CONSEJO DE NORMAS CONTABLES DE SOSTENIBILIDAD (SASB)

A continuación se presentan los indicadores SASB para el sector de Servicios de Ingeniería y Construcción:

ASUNTO	INDICADOR	CÓDIGO SASB	REFERENCIA / RESPUESTA DIRECTA
Impacto ambiental del desarrollo del proyecto	Número de incidentes de incumplimiento de permisos, normas y reglamentos medioambientales	IF-EN-160a.1	Véanse las Notas 6.3 y 6.5 de los Estados Financieros Consolidados de 2024 de Ferrovial
	Procesos de evaluación y gestión de los riesgos medioambientales asociados al diseño, el emplazamiento y la construcción de los proyectos	IF-EN-160a.2	Véase la sección Medio ambiente
Integridad y seguridad estructural	Gastos incurridos por reparación de defectos y e integridad estructural	IF-EN-250a.1	No disponible
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales asociados a incidentes relacionados con defectos estructurales	IF-EN-250a.2	La cantidad total asciende a 33.583 euros
Seguridad y salud en el trabajo	Tasa total de incidentes registrables (TRIR) y tasa de mortalidad para (a) empleados directos y (b) empleados contratados	IF-EN-320a.1	Véase S1-14. Parámetros de salud y seguridad
Impactos del ciclo de vida de edificios e infraestructuras	Número de proyectos encargados certificados conforme a una norma de sostenibilidad multiatributo de terceros y proyectos activos que buscan dicha certificación	IF-EN-410a.1	Véase el anexo. Otra información. Sección de indicador CRE8
	Proceso para incorporar consideraciones de eficiencia energética e hídrica en la fase operativa a la planificación y diseño del proyecto	IF-EN-410a.2	Véase la sección Medio ambiente
Impacto climático del de las actividades	Número de cartera de proyectos relacionados con los hidrocarburos y las energías renovables	IF-EN-410b.1	En 2024, la cartera de proyectos relacionados con los hidrocarburos asciende a 131,6 millones de euros. En cuanto a la cartera de proyectos de energías renovables, ascendió a 73,2 millones de euros.
	Número de las cancelaciones pendientes asociadas a proyectos relacionados con los hidrocarburos	IF-EN-410b.2	No hubo cancelaciones de cartera asociadas a proyectos de hidrocarburos.
	Importe de proyectos no energéticos asociados a la mitigación del cambio climático	IF-EN-410b.3	Véase la sección Taxonomía europea
Ética empresarial	Número de proyectos activos y atrasados en los países que ocupan los 20 puestos más bajos en el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparency International	IF-EN-510a.1	Ferrovial no desarrolla proyectos en ninguno de los 20 países clasificados entre los 20 últimos del Índice de Percepción de la Corrupción.
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales asociados a acusaciones de soborno o corrupción y prácticas contrarias a la competencia	IF-EN-510a.2	Véase los Estados Financieros Consolidados, nota 6.5.
	Descripción de las políticas y prácticas de prevención del soborno y la corrupción, y de las conductas contrarias a la competencia en los procesos de licitación de proyectos	IF-EN-510a.3	Véase G1-1. Cultura corporativa y políticas de conducta empresarial.
MÉTRICA DE ACTIVIDAD		CÓDIGO SASB	RESPUESTA DIRECTA
Número de proyectos activos		IF-ES-000.A	738
Número de proyectos encargados		IF-ES-000.B	128
Cartera total		IF-EN-000.C	16.755 millones de euros

TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD)

El contenido del presente Informe Anual Integrado está alineado con las recomendaciones del TCFD. Los contenidos propuestos por la iniciativa pueden consultarse en este índice:

CONTENIDO	UBICACIÓN	
GOBIERNO	<p>Describir la supervisión por parte del consejo de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS 2 - GOV - 1: EL PAPEL DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN NEIS 2 - GOV - 2: LA INFORMACIÓN FACILITADA A LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA COMPAÑÍA Y LAS CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD ABORDADAS POR ELLOS 2.5 REGLAMENTO DEL CONSEJO, TOMA DE DECISIONES, REUNIONES Y ASISTENCIA
	<p>Describir el papel de la dirección en la evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS 2 - GOV - 1: EL PAPEL DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN NEIS 2 - GOV - 2: LA INFORMACIÓN FACILITADA A LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA COMPAÑÍA Y LAS CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD ABORDADAS POR ELLOS NEIS 2 - GOV - 5: GESTIÓN DE RIESGOS Y CONTROLES INTERNOS SOBRE LA DIVULGACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD 2.5 REGLAMENTO DEL CONSEJO, TOMA DE DECISIONES, REUNIONES Y ASISTENCIA
ESTRATEGIA	<p>Describir los riesgos y oportunidades relacionados con el clima que la organización ha identificado a corto, medio y largo plazo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E1 IRO - 1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA DETERMINAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON EL CLIMA NEIS E1 SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO
	<p>Describir el impacto de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima en los negocios, la estrategia y la planificación financiera de la organización.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E1 IRO - 1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA DETERMINAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON EL CLIMA NEIS E1 SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO
	<p>Describir la resiliencia de la estrategia de la organización, teniendo en cuenta diferentes escenarios relacionados con el clima, incluido un escenario de 2°C o inferior.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E1 SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO
RIESGOS	<p>Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar los riesgos relacionados con el clima.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E1 IRO - 1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA DETERMINAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON EL CLIMA NEIS E1 SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO
	<p>Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relacionados con el clima.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E1 IRO - 1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA DETERMINAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON EL CLIMA NEIS E1 SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO NEIS E1 - 2: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA ADAPTACIÓN AL MISMO
	<p>Describir cómo se integran los procesos de identificación, evaluación y gestión de los riesgos relacionados con el clima en la gestión global de riesgos de la organización.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E1 IRO - 1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA DETERMINAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON EL CLIMA NEIS E1 SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO INFORME DE RIESGOS
	<p>Comunicar los parámetros utilizados por la organización para evaluar los riesgos y oportunidades relacionados con el clima, en consonancia con su estrategia y su proceso de gestión de riesgos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO NEIS E1 - 4: METAS RELACIONADAS CON LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA ADAPTACIÓN AL MISMO
MÉTRICA	<p>Divulgar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 1, Alcance 2 y, si procede, Alcance 3, así como los riesgos relacionados.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO NEIS E1 - 6: EMISIONES DE GEI EN BRUTO DE ALCANCE 1, 2, 3 Y EMISIONES DE GEI TOTALES
	<p>Describir los objetivos utilizados por la organización para gestionar los riesgos y oportunidades relacionados con el clima y los resultados respecto a los objetivos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO NEIS E1 - 4: METAS RELACIONADAS CON LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA ADAPTACIÓN AL MISMO

TASK FORCE ON NATURE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TNFD)

El contenido del presente Informe Anual Integrado está alineado con las recomendaciones del TNFD. Los contenidos propuestos por la iniciativa pueden consultarse en este índice:

CONTENIDO	UBICACIÓN	
GOBIERNO	<p>Describir la supervisión por parte del consejo de las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS 2 - GOV - 1: EL PAPEL DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN NEIS 2 - GOV - 2: LA INFORMACIÓN FACILITADA A LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA COMPAÑÍA Y LAS CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD ABORDADAS POR ELLOS 2.5 REGLAMENTO DEL CONSEJO, TOMA DE DECISIONES, REUNIONES Y ASISTENCIA
	<p>Describir el papel de la dirección en la evaluación y gestión de las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS 2 - GOV - 1: EL PAPEL DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN NEIS 2 - GOV - 2: LA INFORMACIÓN FACILITADA A LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA COMPAÑÍA Y LAS CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD ABORDADAS POR ELLOS 2.5 REGLAMENTO DEL CONSEJO, TOMA DE DECISIONES, REUNIONES Y ASISTENCIA
	<p>Describir las políticas y actividades de la organización en materia de derechos humanos y su implicación y supervisión por parte del consejo de administración y la dirección, con respecto a los pueblos indígenas, las comunidades locales, afectados y otros grupos de interés, en la evaluación y respuesta de la organización ante las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS 2 - GOV - 1: EL PAPEL DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN NEIS 2 - GOV - 2: LA INFORMACIÓN FACILITADA A LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA COMPAÑÍA Y LAS CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD ABORDADAS POR ELLOS 2.5 REGLAMENTO DEL CONSEJO, TOMA DE DECISIONES, REUNIONES Y ASISTENCIA
ESTRATEGIA	<p>Describir las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza que la organización ha identificado a corto, medio y largo plazo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO NEIS E4 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN Y EXAMEN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS EN LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO
	<p>Describir el efecto que las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza han tenido en el modelo de negocio, la cadena de valor, la estrategia y la planificación financiera de la organización, así como cualquier plan o análisis de transición en marcha.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN Y EXAMEN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS EN LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO
	<p>Describir la resistencia de la estrategia de la organización a los riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza, teniendo en cuenta diferentes escenarios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN Y EXAMEN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS EN LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO
RIESGOS	<p>Comunicar la ubicación de los activos y/o actividades en las operaciones directas de la organización y, cuando sea posible, en las cadenas de valor anteriores y posteriores que cumplan los criterios de ubicación prioritaria.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO
	<p>Describir los procesos de la organización para identificar, evaluar y priorizar las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza en sus operaciones directas y en su(s) cadena(s) de valor anterior(es) y posterior(es).</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO NEIS E4 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN Y EXAMEN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS EN LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO
	<p>Describir los procesos de la organización para gestionar las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO NEIS E4 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN Y EXAMEN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS EN LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO NEIS E4 - 2: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS
MÉTRICA	<p>Describir cómo los procesos de identificación, evaluación, priorización y seguimiento de los riesgos relacionados con la naturaleza se integran en los procesos generales de gestión de riesgos de la organización e informan de ellos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - IRO - 1: DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS DE IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS SIGNIFICATIVOS, RIESGOS, DEPENDENCIAS Y OPORTUNIDADES RELACIONADOS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS NEIS E4 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN Y EXAMEN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS EN LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO INFORME DE RIESGOS
	<p>Comunicar los parámetros utilizados por la organización para evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades importantes relacionados con la naturaleza en consonancia con su estrategia y su proceso de gestión de riesgos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - 5: MÉTRICAS DE IMPACTO RELACIONADOS CON LOS CAMBIOS DE LA BIODIVERSIDAD Y DE LOS ECOSISTEMAS
	<p>Comunicar los parámetros utilizados por la organización para evaluar y gestionar las dependencias y los impactos sobre la naturaleza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - 5: MÉTRICAS DE IMPACTO RELACIONADOS CON LOS CAMBIOS DE LA BIODIVERSIDAD Y DE LOS ECOSISTEMAS
	<p>Describir los objetivos y metas utilizados por la organización para gestionar las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza y su desempeño en relación con los mismos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEIS E4 - 4: OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

OTRA INFORMACIÓN

Esta sección incluye información no financiera adicional que no figura en el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad.

CALIDAD

La Política de Calidad y Medio Ambiente constituye una palanca clave para impulsar la mejora continua, las capacidades técnicas y la eficiencia de los procesos. Para la consecución de estos objetivos, Ferrovial implementa una gestión eficiente basada en la innovación y el uso de las nuevas tecnologías, ofreciendo una experiencia única y de alta calidad a sus clientes y usuarios, gestionando todos los aspectos que influyen en un desempeño excelente.

Para ello, se establece un método de trabajo unificado, implantando un procedimiento operativo en todos los contratos para ofrecer productos y servicios que cumplan los requisitos de calidad y tengan en cuenta criterios medioambientales.

Para garantizar su cumplimiento, la compañía ha implantado en todos sus contratos un sistema integrado de gestión conforme a criterios de calidad, medio ambiente y energía, que sirve de herramienta para cumplir los principios definidos en su política.



SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO

En 2024, la actividad certificada alcanzó el 86% según la norma ISO 9001, el 86% según la ISO 14001 y el 73% según la ISO 50001. El cálculo se basa en el número de contratos que han implantado estos sistemas coincidiendo con el perímetro de la taxonomía. En algunos casos, los servicios también se certifican con arreglo a otras normas debido a los requisitos locales. Cabe destacar que en 2024 la sociedad CIMSA en la división de Construcción se incluyó en el alcance de las certificaciones ISO 9001 e ISO 14001.

En el marco de la gestión del sistema, se realizan auditorías internas y se registran las reclamaciones en el 100% de los contratos. En 2024 se recibieron 481 reclamaciones/comunicaciones externas, de las que el 93% se cerraron con éxito.

OTRAS CERTIFICACIONES

Desde 2020, Ferrovial está certificada por AENOR en sostenibilidad y contribución empresarial a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Con esta certificación, se valora la Estrategia de Sostenibilidad y las acciones llevadas a cabo por la compañía en materia ESG, lo que refuerza su compromiso con los ODS.

Se ha obtenido la certificación SGE 21 para Ferrovial Construcción y Cadagua tras superar con éxito la auditoría realizada por la entidad de certificación independiente SGS. Esta certificación es la primera norma europea que permite implantar, auditar y certificar un sistema de gestión ética y socialmente responsable, constituyendo una herramienta clave para la integración de los aspectos medioambientales, sociales y de buen gobierno en la gestión de la compañía. Esta certificación refuerza el compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad, que es una de las bases sobre las que se asienta la estrategia de la compañía.

Ferrovial también colabora con la Organización Internacional de Normalización (ISO) y la Asociación Española de Normalización (UNE) en la definición de la norma ISO 53001, sobre el Sistema de Gestión de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

También hay otros sistemas certificados conforme a normativas relacionadas con la seguridad y salud, el medio ambiente, el buen gobierno y las empresas colaborativas, entre los que destacan:

Certificación	Nombre	Certificación	Nombre
UNE 19601	Sistemas de gestión de compliance penal	ISO 45001	Sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo
UNE-ISO 37001	Sistemas de gestión antisoborno	ISO 27001	Sistemas de gestión de la seguridad de la información
UNE 19602	Sistema de gestión de compliance fiscal	PAS 2080:2016	Gestión del carbono en infraestructuras
UNE 166002	Sistema de gestión de la I+D+i	EMAS III	Participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales
BIM ISO 19650	Gestión de la información a lo largo del ciclo de vida de un activo construido utilizando BIM		

Entre las certificaciones de construcción sostenible obtenidas por Ferrovial figuran:

CRE8. TIPO Y NÚMERO DE CERTIFICACIONES, CLASIFICACIONES Y SISTEMAS DE ETIQUETADO EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD PARA NUEVA CONSTRUCCIÓN, GESTIÓN, OCUPACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN

Certificaciones de construcción sostenible obtenidas en España, Polonia, Chile y otros:

Región	2024						
	BREEAM	CES	LEED	LEED + WELL	Certificación energética A	Certificación energética B	Otros (ENVISION, SITES, VERDE, GBCE...)
Chile			1				
España	11		6		5		1
Polonia	3						
Otros (EE.UU., Canadá)			1				2
TOTAL	14	0	8	0	5	0	3

Región	2023						
	BREEAM	CES	LEED	LEED + WELL	Certificación energética A	Certificación energética B	Otros (ENVISION, SITES, VERDE, GBCE...)
Chile							
España	11		5	1	9	5	
Polonia	1		1				
Otros (EE.UU., Canadá)							
TOTAL	12	0	6	1	9	5	0

REQUISITOS LEGALES Y NORMAS TÉCNICAS

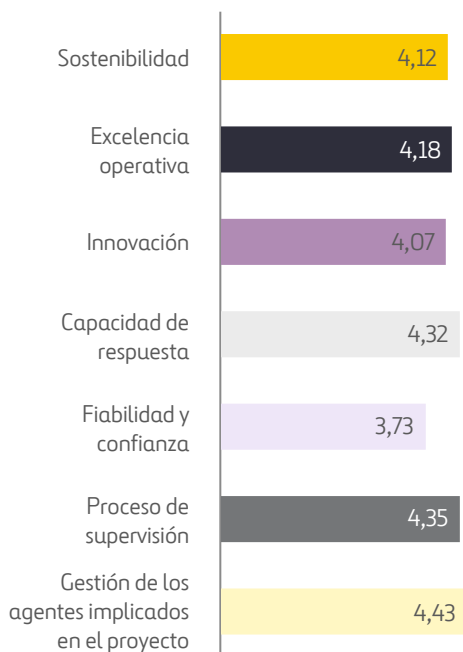
La actividad de Ferrovial exige un estricto cumplimiento normativo en relación con las disposiciones legales sobre calidad, medio ambiente y energía, tanto a nivel regional como sectorial. Por ello, la compañía ha implantado soluciones digitales externas (i2i y WorldLex) e internas (DocSite) para garantizar y facilitar el seguimiento de la legislación y los reglamentos técnicos aplicables (entre otros, los relativos a la contaminación atmosférica, acústica y lumínica). Estas herramientas son accesibles a cualquier empleado. Todo ello contribuye a lograr la garantía de calidad, así como una gestión eficaz centrada en el cumplimiento de la legislación, la mitigación de los impactos negativos y el control de los riesgos empresariales.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES Y USUARIOS

Bajo la premisa de la mejora continua, Ferrovial trata de cumplir las expectativas de los clientes y usuarios, así como aumentar su grado de satisfacción con los servicios prestados y los productos ofrecidos. Para ello, todas las unidades de negocio de Ferrovial implantan un programa anual de encuestas para identificar los puntos fuertes y débiles de la calidad ofrecida y establecer acciones de mejora a través de planes asociados dirigidos a incrementar la calidad del servicio prestado.

- Los clientes, incluidas las administraciones públicas y los promotores privados, valoran el rendimiento de la compañía en términos de fiabilidad, confianza, excelencia operativa, capacidad de respuesta, innovación y sostenibilidad.
- Los usuarios de las infraestructuras y servicios evalúan la calidad del servicio ofrecido. Se entiende por usuarios aquellas personas físicas que interactúan directa o indirectamente con los servicios e infraestructuras ofrecidos por la compañía, pero con las que no existe un vínculo contractual.

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE (SOBRE 5)



PUNTUACIÓN GLOBAL DE SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

2021 - 4.3 ★
 2022 - 4.2 ★
 2023 - 4.2 ★
 2024 - 4.3 ★

PUNTUACIÓN GLOBAL DE SATISFACCIÓN DEL USUARIO

2021 - 4.0 ★
 2022 - 4.0 ★
 2023 - 4.0 ★
 2024 - 4.0 ★

FORMACIÓN EN CALIDAD, MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

Ferrovial promueve la sensibilización y formación en calidad, medio ambiente y energía entre sus empleados y colaboradores, con el objetivo de mejorar su rendimiento y capacidades. Las acciones de formación se han centrado en la gestión de residuos, el cambio climático, la huella hídrica, la contaminación y la biodiversidad.

Cabe destacar la formación impartida en Ferrovial Construcción, donde más de 9.600 trabajadores recibieron formación específica sobre estos temas. Una de las áreas de aprendizaje más significativas es la gestión de residuos, por lo que durante este año más del 90% de los empleados internos han recibido formación en esta materia; asimismo, alrededor de 7.170 personas externas (contratistas) recibieron formación en gestión de residuos (en torno al 71% del personal externo que ha recibido formación).

Además, Ferrovial Construcción imparte formación sobre eficiencia energética a los empleados para concienciarlos sobre la reducción del consumo de energía. En 2024, más de 2.400 empleados recibieron formación en eficiencia energética y ahorro de energía (más del 22% de la plantilla total) y más de 1.700 miembros del personal externo (aproximadamente el 17% del total del personal externo formado).

CALIDAD DEL AIRE

La calidad del aire es un aspecto fundamental para la salud y el bienestar de las comunidades y el medio ambiente. Ferrovial, a través de su Política de Calidad y Medio Ambiente, reafirma su compromiso con la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación. Con la visión de mejorar el futuro mediante el desarrollo y la explotación de infraestructuras y ciudades sostenibles, la Compañía aplica acciones integrales para evitar o minimizar los posibles impactos de sus actividades en la atmósfera.

Ferrovial adopta una serie de medidas encaminadas a minimizar y evitar este tipo de emisiones, entre las que se incluyen acciones que forman parte del plan de descarbonización (DDP) como medidas de eficiencia energética, reducción de emisiones en la flota de vehículos y consumo de electricidad procedente de fuentes renovables.

La compañía cumple la normativa medioambiental nacional, local y sectorial, colaborando activamente con los organismos reguladores y otras partes interesadas. Asimismo, como una de sus actuaciones en la gestión de la calidad del aire, Ferrovial identifica los óxidos de azufre (SOx), los óxidos de nitrógeno (NOx), el monóxido de carbono (CO), los compuestos orgánicos volátiles no metánicos (COVNM) y las partículas como sustancias significativas en el control de emisiones.

ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NOx), ÓXIDOS DE AZUFRE (SOx) Y OTRAS EMISIONES AÉREAS SIGNIFICATIVAS

	2024				
	NOx (t)	CO (t)	COVNM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	148,35	59,21	14,64	203,41	39,97
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	331,17	1.902,68	208,9		20,18
Emisiones procedentes de electricidad	20,92	8,18	0,15	31,23	1,78
	NOx (g/Kg)	CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	SOx (g/Kg)	Partículas (g/Kg)
Emisiones provocadas por maquinaria móvil utilizada en obras de construcción	103,95	33,99	10,73	0	6,61

VALOR SOCIAL

Ferrovial tiene un fuerte compromiso con la sociedad, en especial, con las comunidades locales. Su objetivo no consiste únicamente en respetar, sino también apoyar y promover los derechos humanos para prevenir y mitigar cualquier posible impacto negativo, y así lograr un impacto positivo en la sociedad. Para reforzar dicho impacto, realiza intensas inversiones comunitarias alineadas con su propósito empresarial de desarrollar y operar infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes, creando valor para nuestros grupos de interés.

PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS, UN PRIMER PASO

Los derechos humanos constituyen una parte fundamental de la estrategia global de sostenibilidad. La Política de Derechos Humanos, que se renovó en 2022, incluye sus compromisos a este respecto. No obstante, Ferrovial sigue ampliando su enfoque de derechos humanos de forma continua, y en 2023 actualizó su normativa interna sobre Protección de Datos de Carácter Personal, la Política de Diversidad e Inclusión y la Política de Compromiso y Relación con los Grupos de Interés para garantizar la igualdad de trato y asegurar unas condiciones justas y libres de cualquier discriminación en la Compañía y en todos sus grupos de interés. En 2024, se revisaron varias políticas relevantes de la compañía que, de una u otra forma, están vinculadas al compromiso con los derechos humanos: la Política Antifraude, la Política Anticorrupción, la Política del Canal Ético y de Gestión de Consultas, Denuncias y Quejas y la Política de Diligencia Debida de Integridad Ética de Terceros.



Modelo de gobierno y gestión de los derechos humanos

El objetivo de Ferrovial en materia de derechos humanos no consiste únicamente en identificar, prevenir y mitigar cualquier posible impacto negativo, sino también en apoyar y promover los derechos humanos entre sus grupos de interés. La Política de Derechos Humanos de Ferrovial se encuentra en consonancia con las principales normas internacionales como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de Naciones Unidas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la guía de la OCDE para Empresas Multinacionales y la normativa de la Organización Internacional del Trabajo. Asimismo, está alineada con la normativa interna de la Compañía que se fundamenta en el Código Ético de Ferrovial.

Uno de los pilares de la estrategia de Ferrovial es garantizar la igualdad de trato y evitar cualquier tipo de discriminación.

En 2024 se aprobó la Política Global contra el Acoso y la Discriminación, cuyo objetivo consiste en garantizar que todos los empleados de la compañía sean tratados con dignidad y respeto cuando trabajen dentro de la organización y fuera de ella en cualquier acto patrocinado por la compañía; mantener y promover un entorno de trabajo libre de toda forma de acoso, discriminación ilegal e intimidación, en el que los clientes, el personal, los proveedores, los socios comerciales, los visitantes y los accionistas sean tratados con dignidad y respeto; y proporcionar a todas las personas afectadas un proceso adecuado para la investigación de las denuncias de acoso, discriminación ilegal e intimidación.

Además, sigue vigente la Política de Diversidad e Inclusión y el III Plan de Igualdad, aprobado en 2022 para un periodo de cuatro años y que consta de 84 medidas dirigidas a promover la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

Desde 2013, Ferrovial forma parte del proyecto "Empresas por una sociedad libre de violencia de género", impulsado por el Gobierno de España. Para reforzar este compromiso y sensibilizar y formar tanto a los empleados como al conjunto de la sociedad, a lo largo del año se ponen en marcha diversas iniciativas contra esta lacra social. El 25 de noviembre, con motivo del Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, se lanzó una campaña interna para recordar a los empleados el protocolo de actuación contra la violencia de género, y se desplegaron lonas en varias obras emblemáticas con el lema "Construyamos un mundo libre de violencia de género".

Como parte de la promoción de la diversidad, Ferrovial ha establecido acuerdos con organizaciones especializadas en promover la inclusión de personas con discapacidad en los diferentes países en los que opera.

	Órgano de gobierno	Normativa	Herramientas
Derechos humanos	Comisión de Auditoría y Control	<ul style="list-style-type: none"> Política de Derechos Humanos Código de Ética Empresarial Política de Compras 	<ul style="list-style-type: none"> Canal Ético Proceso de identificación y valoración de riesgos Ferrovia Risk Management (FRM) Herramienta online de análisis de terceros
	Comité de Sostenibilidad	<ul style="list-style-type: none"> Política de Diligencia debida de Integridad Ética de Terceros Código Ético de Proveedores 	<ul style="list-style-type: none"> Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores
	Dirección de Cumplimiento y Riesgos	<ul style="list-style-type: none"> Política Anticorrupción Política de Sostenibilidad Política de Seguridad de la Información Política de Compromiso y relación con los grupos de interés 	<ul style="list-style-type: none"> Procedimiento Debida Diligencia de Selección y Contratación de candidatos Normativa de Protección de Datos Personales Protocolo de Prevención del Acoso
Derechos laborales	Comisión de Auditoría y Control	<ul style="list-style-type: none"> Política de Seguridad y Salud Política de flexibilidad y conciliación 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de Igualdad Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores
	Dirección de Cumplimiento y Riesgos	<ul style="list-style-type: none"> Política de Diversidad e Inclusión Código Ético de Proveedores 	<ul style="list-style-type: none"> Herramienta Supplier 360° Canal Ético

La Política de Derechos Humanos de la Compañía hace visible el compromiso de transparencia en todo lo relativo a la protección de los derechos humanos, y especifica el compromiso de Ferrovia con el derecho a la desconexión digital, el respeto a la confidencialidad y el derecho a la intimidad y privacidad, y analiza las implicaciones para la Compañía en sus relaciones con todos sus grupos de interés.

La política está a disposición de todos los grupos de interés. No obstante, los empleados y directivos en particular son responsables de garantizar el cumplimiento en todas las actividades de Ferrovia. Periódicamente se organizan cursos de formación para reforzar el conocimiento de algunos de los compromisos de la política.

Derechos humanos y laborales en toda la cadena de valor

Uno de los pilares del compromiso de Ferrovia con los derechos humanos es la seguridad en toda su cadena de valor, por lo que la compañía se esfuerza por crear un entorno de trabajo seguro y saludable para sus empleados y contratistas, y promueve la seguridad de los usuarios de sus infraestructuras.

Además de garantizar la seguridad, Ferrovia presta especial atención a su compromiso con el respeto de los derechos laborales. La Compañía rechaza cualquier tipo de trabajo infantil o forzoso en cualquiera de sus formas, garantiza la igualdad de oportunidades y la no discriminación, la protección contra el acoso, el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva en todos los países en los que opera. Existe un compromiso reforzado con la conciliación de la vida laboral y familiar, con medidas específicas detalladas en el plan de igualdad. Sus empleados están protegidos por la normativa laboral de los distintos territorios. Además, el 60,1% de la plantilla de Ferrovia está cubierta por convenios colectivos.

También cabe mencionar que, cada año, Ferrovia verifica que la remuneración de sus empleados está por encima del salario digno en los países donde tiene mayor actividad (España, Reino Unido, Chile, Estados Unidos, Polonia, Australia, Canadá, Colombia, Portugal, Puerto Rico y Turquía). Utiliza los datos de salario digno establecidos por la Living Wage Foundation, que toma como referencia los siguientes factores asociados a las necesidades básicas de cualquier hogar: alimentación, suministro de agua, vivienda, transporte, vestido, asistencia sanitaria, educación y pago de impuestos, entre otros. El análisis realizado por la Compañía confirma que todos los empleados tienen un salario digno acorde con la situación del país en el que trabajan.

Una de las cuestiones clave en materia de derechos humanos es la prevención de nuevas formas de esclavitud. La política de Derechos Humanos aborda específicamente esta cuestión. Además, el compromiso de la Compañía se desarrolla en la Declaración sobre Esclavitud Moderna de cada una de las filiales de Ferrovia en Reino Unido y Australia. Estas declaraciones formalizan el compromiso de prevenir cualquier tipo de infracción de los derechos humanos, con especial atención a las distintas formas de explotación que pueden darse, incluyendo mecanismos de prevención y canales de denuncia en caso necesario.

Para extender este compromiso a toda la cadena de valor y prevenir posibles infracciones del Código de Ética Empresarial, la compañía cuenta con procedimientos de diligencia debida de integridad ética para terceros, proveedores y candidatos, así como con un Código Ético de Proveedores que incluye, entre sus principios, el respeto a los derechos humanos y la abolición del trabajo infantil. El procedimiento establece los criterios generales para el proceso de diligencia debida de integridad ética en la selección de un proveedor y su seguimiento. En 2024 Ferrovia, dentro de su compromiso por integrar la sostenibilidad en toda su cadena de valor, consiguió que más de 300 de sus proveedores de seis países diferentes participaran en el "Programa de Formación de Proveedores Sostenibles" desarrollado por la red española del Pacto Mundial, ICEX España Exportación e Inversiones y la Fundación ICO. Esta formación proporciona información sobre sostenibilidad y respeto y defensa de los derechos humanos a los proveedores.

Además de estos mecanismos preventivos, Ferrovia dispone de otras herramientas de seguimiento continuo una vez formalizado un acuerdo con un tercero o proveedor. En el caso de los proveedores, la compañía dispone de la herramienta Supplier 360, que busca automáticamente litigios con los proveedores con los que mantiene una relación comercial. Para otros tipos de acuerdos, el seguimiento periódico se realiza mediante una búsqueda automática de noticias adversas en los medios de comunicación nacionales e internacionales, así como en las listas públicas de sanciones.

El procedimiento de diligencia debida para la integridad ética de terceros debe aplicarse antes de llegar a un acuerdo de colaboración, asociación o de cualquier otro tipo con un tercero (no proveedor). Su objetivo es prevenir actitudes y acciones contrarias a los derechos humanos en las relaciones

con terceros. Para facilitar el cumplimiento en 2021 se implantó una herramienta online que facilita el proceso. En 2024, se han analizado 171 terceros, y solo el 0,05% ha obtenido una puntuación de riesgo elevada.

Diligente en la protección de los derechos humanos

La compañía opera en países con una legislación estable y bajo riesgo de infracción de los derechos humanos. Alrededor del 95% de su facturación se obtiene en España, Estados Unidos, Canadá, Polonia, Reino Unido, Chile y Australia, todos ellos países miembros de la OCDE. A pesar de ello, la compañía se mantiene vigilante y dispone de los mecanismos adecuados para prevenir posibles riesgos relacionados con los derechos humanos.

Ferrovial dispone de un conjunto de herramientas que promueven la protección y el respeto de los derechos humanos con el fin de garantizar la debida diligencia en materia de derechos humanos en las actividades de la compañía. En este sentido, Ferrovial evalúa periódicamente los riesgos potenciales para los derechos humanos en el marco del proceso global de identificación y valoración de riesgos, denominado Ferrovial Risk Management (FRM). El FRM permite identificar y priorizar los eventos de riesgo en función de su probabilidad e impacto. La lista de riesgos define 8 categorías relacionadas con los derechos humanos, que en 2024 registraron 80 riesgos potenciales en todos los proyectos de la Compañía, la mayoría de ellos relacionados con la protección de datos o la seguridad (84%). La mayoría de los riesgos identificados fueron menores o moderados (98%). Todos ellos se supervisan con controles para mitigar o eliminar el riesgo, ya sea su impacto o su probabilidad de ocurrencia. Aparte de los riesgos identificados, en los dos últimos años no se ha denunciado ninguna violación relevante de los derechos humanos en la compañía.

Asimismo, la compañía cuenta con un procedimiento para la aprobación de operaciones de asignación de capital, de forma que en el análisis de todas las operaciones corporativas que se llevan a cabo se tiene en cuenta si pueden menoscabar los principios éticos de Ferrovial, con especial atención a los aspectos de derechos humanos, sociales, de buen gobierno y medioambientales.

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD: On the move for people

Ferrovial considera la inversión en la comunidad un instrumento estratégico para impulsar su contribución a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y también su misión establecida en el Plan Horizon 24. Para lograr una gestión sostenible de las infraestructuras, la sociedad y las comunidades en las que se ubican deben ser justas e integradoras. Este es, por tanto, el objetivo de los programas sociales de Ferrovial: promover un desarrollo más equitativo de la sociedad apoyando a las personas en situación de vulnerabilidad.

Para mostrar la conexión de estos programas con la estrategia global de la Compañía en 2024, Ferrovial reorganizó sus programas de compromiso con la comunidad bajo el nombre “On the move for people.”

Esta estrategia se basa en 4 líneas de actuación principales:

On the Move for Communities	Desarrollo de infraestructuras sostenibles al servicio de los más desfavorecidos	On the Move Together	On the Move for Education
Desarrollo de las comunidades locales, respondiendo a las necesidades identificadas a través del diálogo con las comunidades, reforzando así el impacto positivo de sus actividades empresariales.	Incluye On the move for Water (el antiguo programa de Infraestructuras Sociales) y On the move for Zero Hunger.	Uno de los pilares claves de la Compañía es implicar a sus empleados, con el objetivo de convertirlos en actores activos del compromiso de Ferrovial con la comunidad.	Ferrovial contribuye a la consecución del ODS 4, con especial atención al fomento de las vocaciones STEM de forma equilibrada, poniendo especial énfasis en el trabajo con niñas.

En total, en 2024 se invirtieron 8,1 millones de euros (4,7 millones de euros en 2023), de los cuales 3,9 millones de euros (3,8 millones de euros en 2023) son aportaciones dinerarias mientras que 0,87 millones de euros (0,75 millones de euros en 2023) son el resultado de las 17.215 horas de voluntariado aportadas por 2.964 empleados. En 2024, la Compañía realizó un esfuerzo excepcional para dar respuesta a las emergencias provocadas por el huracán Helena en Carolina del Norte y la DANA en Valencia que incluyó 3,1 millones de euros de donación en especie (descuentos en autopistas, equipos, maquinaria, etc.). Este compromiso multiplica el impacto en la comunidad a la vez que mejora las competencias y el sentimiento de formar parte de un proyecto común estructurado en torno a los cuatro ejes mencionados.

On the Move for Communities

El desarrollo de las comunidades locales supone un pilar fundamental del compromiso social de Ferrovial. La compañía centra sus programas sociales en los grupos vulnerables para promover un desarrollo integrador. Así, el 42,6% de su inversión en la comunidad se destina a promover el desarrollo socioeconómico y el bienestar social. Algunos ejemplos son el Programa de Equidad en el Peaje de la I77, que pretende hacer accesible el uso de la autopista a grupos desfavorecidos, o la iniciativa de mejora del Barrio Histórico Negro.

Infraestructuras básicas para comunidades desfavorecidas

En consonancia con la estrategia global de promoción de infraestructuras sostenibles, Ferrovial apoya el desarrollo de infraestructuras que faciliten a las personas desfavorecidas el acceso a derechos básicos como el agua, la salud y la alimentación.

On the Move for Water: Infraestructuras Sociales, desde 2011 Ferrovial apuesta por facilitar el acceso al agua y saneamiento a comunidades vulnerables de Latinoamérica, África y Asia a través de este programa. En total, ya ha promovido 40 proyectos que han mejorado el acceso al agua en condiciones dignas de 348.313 personas en 13 países. Los empleados participan en este programa a través de un voluntariado de alto valor añadido. Desde el inicio del programa, 155 profesionales han dedicado al menos dos semanas de trabajo viajando a los proyectos.

En 2024, el programa llevó a cabo tres proyectos en Zimbabue, Togo e India que han supuesto una mejora en el acceso al agua de 12.058 personas.

On the move for Zero Hunger: desde hace más de 10 años, Ferrovial también apoya la mejora de las infraestructuras de comedores sociales y bancos de alimentos en España para garantizar el acceso a la alimentación de las personas más vulnerables en España, contribuyendo al ODS 2, hambre cero. Ferrovial ha invertido más de 1,2 millones de euros en las 55 intervenciones realizadas. En 2024 se renovaron dos comedores sociales en Madrid gestionados por la Orden de Malta.

El compromiso de contribuir a garantizar una alimentación básica de calidad incluye también el apoyo a los bancos de alimentos en Estados Unidos, con iniciativas como el Día de los Bancos de Alimentos en Texas o el Día Nacional de los Bancos de Alimentos y el Día del Voluntariado de Angels & Sparrows en Carolina del Norte.

On the move for Health: En Polonia, la compañía apoya la mejora de las infraestructuras hospitalarias, en particular las salas de pediatría, con el programa *Strefa Rodzika* (zona de padres). En sus 11 años de existencia, se han creado 42 zonas para padres, más de 300 empleados han participado como voluntarios y 52.500 personas utilizan cada año las nuevas zonas, facilitando una recuperación más rápida de los niños hospitalizados y creando condiciones más cómodas para ellos y sus familias. También relacionada con la seguridad y salud y las infraestructuras está la iniciativa "Teens in the Driver Seat", que se respalda en Estados Unidos.

On the Move Together

El programa On the move together pretende convertir a los empleados en actores clave del compromiso de la compañía con la comunidad. Incluye proyectos locales como On the Move Together: Programa Juntos Sumamos en España, en marcha desde 2005. Permite a los empleados contribuir y también elegir qué proyectos se apoyan cada año, respondiendo a necesidades tanto en España como en países en desarrollo. Desde su lanzamiento, se han financiado 49 proyectos con una inversión conjunta de los trabajadores y la compañía (igualando la aportación de los trabajadores) de más de 2,1 millones de euros. En 2024, los empleados decidieron destinar sus aportaciones a los proyectos "Mercado 1 kilo de Ayuda": Apoyo integral a afectados por la DANA en Valencia" con la Fundación Altius y "Apoyo integral a niños extremadamente pobres y vulnerables en 3 escuelas de Sierra Leona" en colaboración con Arcores. En el Reino Unido se lleva a cabo una iniciativa similar, denominada "The Charity of the Year". Por segundo año consecutivo, la organización colabora con el Lennox Children's Cancer Fund.

Ferrovial busca promover no sólo la colaboración económica, sino también el voluntariado de sus empleados. En toda la compañía se llevan a cabo muchas iniciativas diferentes. El objetivo consiste en facilitar actividades que impliquen las habilidades profesionales de las personas, pero también hay actividades de voluntariado para simplemente apoyar y acompañar a personas en situaciones vulnerables. En 2024, se realizaron 17.215 horas de trabajo voluntario en horario laboral.

El compromiso de Ferrovial con la respuesta a las crisis humanitarias se remonta al terremoto de Haití de 2010. Lamentablemente, su capacidad de respuesta y movilización se ha puesto a prueba en los últimos años con la crisis social y sanitaria generada por la COVID-19 y la provocada por la guerra de Ucrania. Pero la compañía también presta atención a las crisis sociales cotidianas que tienen lugar en las comunidades locales para contribuir a lograr una sociedad socialmente integrada. La mayoría de las iniciativas se llevan a cabo en colaboración con los empleados, que participan de forma voluntaria.

En 2024, se realizaron dos llamadas a los empleados para responder a las emergencias generadas por el huracán Helena en Carolina del Norte y la DANA que azotó Valencia en noviembre de 2024. Además, toda la compañía ha participado en la respuesta a la emergencia, la I77 en Carolina del Norte detuvo la tarificación dinámica del Managed Lane durante cinco semanas. En España se pusieron a disposición de las ciudades y pueblos afectados por las inundaciones profesionales cualificados, equipos y maquinaria.

On the Move for Communities

Ferrovial centra sus programas sociales en los grupos vulnerables en un intento de promover el desarrollo integrador. Así, el 42,6% de su inversión en la comunidad se destina a promover el desarrollo socioeconómico y el bienestar social. Algunos ejemplos son el Programa de Equidad en el Peaje en la I77, que pretende hacer accesible el uso de la autopista a los grupos desfavorecidos.

On the Move for Education

En España, Ferrovial colabora desde 2016 con la Fundación Princesa de Girona en la iniciativa Generación Talento, un programa de mentoring en el que profesionales de la compañía aceptan el reto de acompañar durante un año a jóvenes de entre 18 y 30 años para contribuir a mejorar su empleabilidad. Hasta ahora, 86 profesionales han sido mentores voluntarios. También en España, la Compañía colabora desde 2017 con el programa OrientaT de la Fundación Junior Achievement, en el que voluntarios de la Compañía imparten talleres en centros educativos para despertar vocaciones STEM entre los alumnos.

En 2024, Ferrovial se adhirió al programa de mentoring Mujeres y Excelencia en Ingeniería de la Real Academia de Ingeniería (RAI), como una de las iniciativas incluidas en su plan de Diversidad e Inclusión. El objetivo de este programa es que profesionales con perfiles técnicos compartan sus experiencias y puntos de vista con alumnas destacadas en STEM que están punto de finalizar sus estudios, para facilitar su incorporación al mercado laboral.

En el Reino Unido, apoyamos numerosas acciones centradas en las escuelas de las comunidades cercanas a las actividades de la compañía, con el voluntariado de los empleados como denominador común. En 2024, 1.042 empleados participaron en actividades educativas para acercar a niños y jóvenes a los líderes de la ingeniería. También se presta apoyo a los estudiantes universitarios para ayudarles en su transición al mercado laboral.

En línea con esta estrategia, en Estados Unidos colaboramos con colegios con programas educativos enfocados a fomentar las vocaciones STEM a través de programas como el TEXpress STEM Scholarship and Teacher Grant, que en 2024 benefició a 9 distritos educativos.

Desde 2009, el programa ICE Domofon en Polonia promueve la seguridad de los niños en las escuelas, implicando también a los empleados.

FORMACIÓN Y DESARROLLO DE CAPACIDADES

GESTIÓN INTEGRADA DEL TALENTO

Las actuaciones de Ferrovial en materia de Recursos Humanos se guían por el plan estratégico de Recursos Humanos "HR26", centrado en la atracción del mejor talento y la promoción de equipos de alto rendimiento.

Esta estrategia pretende situar a la compañía como empleador de referencia en sus mercados clave. Para ello, promueve las oportunidades de crecimiento y compromiso, la salud y el bienestar, y el desarrollo de equipos diversos capaces de generar cambios sustanciales y positivos en la organización y en la sociedad.

La estrategia de atracción de talento de la Compañía hace hincapié en la propuesta de valor diferencial de Ferrovial, especialmente en la captación de talento STEM (ingeniería y tecnología), y en la atracción de talento diverso. En 2024 se llevaron a cabo las siguientes acciones en mercados clave:

- Acuerdos de colaboración con destacadas universidades, escuelas de negocios y otras organizaciones.
- Iniciativas para reforzar la atracción de talento, como programas de becas y postgrado, campañas específicas de atracción de talento STEM, campañas en redes sociales centradas en perfiles y países clave, y participación en eventos especializados o ferias de empleo.
- Publicación de ofertas de empleo en sitios web específicos para distintos colectivos con el fin de atraer talento diverso.
- Refuerzo de la marca empleador de Ferrovial a través de campañas en redes sociales, publicaciones en medios de comunicación y actualización de logotipos de algunas unidades de negocio y filiales.
- Actualización de la propuesta de valor de Ferrovial, adaptación de los mensajes clave y definición de un claim o mensaje clave para atraer talento.
- Reforzar las capacidades de los reclutadores con sesiones de sensibilización sobre diversidad e inclusión, formación sobre el uso de la tecnología y homogeneización de la narrativa y la propuesta de valor de Ferrovial.
- Incorporación de la propuesta de valor diferencial de Ferrovial en las ofertas de empleo.
- Rediseño de la página de carreras profesionales del sitio web de Ferrovial para simplificar, actualizar los mensajes y mejorar la experiencia del usuario.
- Actualización de la página de Ferrovial en los principales sitios web de empleo como LinkedIn, Glassdoor, Indeed e InfoJobs.

En cuanto al desarrollo del talento, Ferrovial prioriza el refuerzo de las competencias clave y la promoción de la cultura y los valores corporativos. Cada año, la compañía lleva a cabo un proceso de identificación y gestión del talento para reforzar la meritocracia y el desarrollo de competencias como palancas clave del crecimiento. Este modelo ayuda a los profesionales a identificar sus puntos fuertes y competencias clave, definir sus planes de desarrollo individual y acceder a los recursos de formación disponibles para mejorar las habilidades necesarias.

El modelo de identificación de talentos tiene tres componentes principales:

- Revisión y evaluación de los objetivos individuales asignados a cada profesional a principios de año.
- Revisión de los niveles de competencia y las capacidades críticas requeridas para cada puesto de trabajo.
- Establecimiento de planes de desarrollo individualizados.

Este proceso de identificación del talento permite a Ferrovial gestionar diferentes grupos de empleados en función de sus necesidades.

Para los empleados clave, se definen y supervisan periódicamente acciones de desarrollo detalladas. Estas acciones de desarrollo se definen en tres ámbitos:

- **Movilidad interna:** Promover la movilidad de los empleados para potenciar el crecimiento y el conocimiento de las diferentes unidades de negocio de Ferrovial, incluyendo la promoción, los planes de sucesión y el desarrollo de habilidades para futuros puestos de liderazgo.
- **Desarrollo de la formación:** Participación en actividades de formación exclusivas impartidas por profesionales de empresas líderes, escuelas de negocios y universidades de prestigio.
- **Exposición y visibilidad:** Aumentar la exposición y visibilidad en Ferrovial a través de reuniones con los miembros del comité de dirección de Ferrovial, o como ponentes expertos en foros internos y reuniones globales.

Estas acciones de desarrollo garantizan que Ferrovial cuente con una cantera de profesionales preparados para ocupar puestos directivos y satisfacer las necesidades operativas y estratégicas de la Compañía.

Para los empleados con un déficit de rendimiento, RR. HH. gestiona individualmente sus necesidades, identifica las causas de este rendimiento y les ayuda a superar el déficit. Esto puede implicar el desarrollo de competencias a través de la formación, el ajuste de responsabilidades, los movimientos organizativos, la gestión interna con el jefe y/o los compañeros, el ajuste cultural con la compañía o la gestión de la desvinculación del empleado. El seguimiento y la supervisión continuos de cada caso minimizan y eliminan el impacto negativo del desajuste en el rendimiento del empleado.

En línea con lo anterior, el modelo de formación de Ferrovial apoya el desarrollo a través de los siguientes objetivos:

1. Promover las capacidades técnicas y de competencias clave para alcanzar los objetivos estratégicos.
2. Apoyar las transiciones profesionales importantes.
3. Promover la cultura y los valores de la compañía.
4. Reforzar un estilo de liderazgo coherente, alineado con los valores y la estrategia.

La estrategia se basa en 6 principios rectores que definen el marco de actuación y las prioridades en materia de formación: Digital First (oportunidades de autoaprendizaje online para crecer y desarrollarse), Presencia global (llegar a todas las geografías a través de diversos canales de formación), Acceso global a la formación (centrarse en colectivos críticos en función de su contribución al negocio), Refuerzo del conocimiento interno (gestión eficiente del conocimiento interno) y Formación en áreas que mejoren la competitividad en los mercados.

El marco global L&D emplea un enfoque multicanal para garantizar la formación continua, apoyar las necesidades del negocio, ayudar a los profesionales en los momentos clave de su carrera y combinar el conocimiento interno y externo mediante la integración de las prácticas internas, así como con las tendencias del mercado y las mejores prácticas.

El marco Global L&D ofrece varias opciones de formación diseñadas para proporcionar flexibilidad a los empleados de Ferrovial en su viaje de aprendizaje:

- Plataformas de formación en línea (Learning Center): Más de 20.000 recursos en línea disponibles actualmente en acceso abierto sobre diferentes temas relevantes para la compañía, las unidades de negocio y los empleados.

- Programas de desarrollo: Impartidos por la Universidad Ferrovial y desde las Unidades de Negocio, estos programas se centran en la cultura, los valores y el liderazgo en momentos clave de la carrera profesional.
- Formación a la carta: Disponible en línea o presencial. Estas sesiones responden a peticiones específicas de los planes de desarrollo individual de los empleados o a la demanda de certificaciones del mercado o de formación técnica y en competencias interpersonales para sus puestos de trabajo.
- Formación lingüística: Se ofrece en formato eLearning y en línea/sincrónico, tanto en sesiones individuales como en grupo.

A lo largo de 2024, desde la plataforma de formación en línea se adoptaron varias iniciativas que respaldan los esfuerzos por ofrecer itinerarios de formación y desarrollo que potencien la recualificación y el perfeccionamiento de más de 6.000 empleados mediante la combinación:

- El poder del Centro de Aprendizaje.
- Lanzamiento de la comunidad de aprendizaje en Viva Engage. Esta comunidad, que alcanza a más de 6.000 empleados, sirve de canal ágil y bidireccional con los empleados de Ferrovial.
- Análisis de las solicitudes de formación: Revisión de los planes de desarrollo individual en Workday para identificar y definir los recursos en línea disponibles en el Learning Center, creando itinerarios personalizados y generales con las demandas más demandadas dirigidas a todos los profesionales a través de la comunidad.
- Uso de la IA: Personalización de itinerarios de formación en línea asociados a funciones/puestos, con indicaciones específicas para buscar itinerarios de formación a través de Copilot asociados a la función profesional y acceso directo a contenidos en línea en el Centro de aprendizaje.

A lo largo del año, se han puesto en marcha más de 75 itinerarios de reciclaje y perfeccionamiento a través del correo electrónico y de la nueva Comunidad de Aprendizaje. Estos itinerarios proporcionan un acceso ágil a formación en línea relevante para los profesionales de Ferrovial, destacando los itinerarios de IA, Copilot, Certificaciones Cloud, Habilidades de liderazgo y gestión de personas, Competencias Ferrovial y power skills, Cultura, Diversidad e Inclusión, Sostenibilidad, ESG, Salud y bienestar, Finanzas, Formación técnica específica y Habilidades digitales, entre otros.

Además de la oferta on-line, durante 2024, la Universidad Ferrovial y las Unidades de Negocio colaboraron en programas de desarrollo para apoyar el crecimiento global, fomentando el networking, y desarrollando profesionales en todo el mundo en momentos clave de su carrera profesional, incidiendo en aquellos aspectos que hacen a la compañía más competitiva en los mercados en los que está presente.

De acuerdo con esta visión, en 2024 se han puesto en marcha las siguientes iniciativas, en formato en línea y presencial, en los hubs de Europa y EE.UU.:

- Coaching (on-line y ejecutivo): Se pusieron en marcha un total de 31 procesos de coaching (en presencial y on-line), potenciando el desarrollo y la gestión del equipo directivo y centrándose en un modelo y estilo de liderazgo global, preparado para afrontar los retos del negocio en los mercados clave. Este modelo de coaching tiene como objetivo mejorar las capacidades de gestión en los niveles superiores, donde las habilidades incluyen impulsar la visión y el propósito, desarrollar el talento, impulsar los resultados, gestionar la ambigüedad y equilibrar a las partes interesadas. El programa ofrece formatos flexibles y acceso a una red de entrenadores de primera categoría en todo el mundo.
- Mentoring en Ferrovial (1 edición on-line): El modelo de tutoría global apoya el aprendizaje y la experimentación a escala mundial. Promueve la diversidad, la gestión del conocimiento, el crecimiento del liderazgo, el desarrollo del talento y el compromiso. En 2024 se lanzó la segunda edición mundial, centrada específicamente en el apoyo a las mujeres como mentoras o mentorizadas. Se ha ampliado una edición adicional a la división de Construcción para Jefes de Proyecto y Jefes de Proyecto Adjuntos Sénior. Participaron 149 mentores y 149 alumnos.
- Programa Ejecutivo Global (1 edición): Programa híbrido de 3 meses para líderes de Ferrovial, estructurado en 4 módulos (2 presenciales y 2 on-line). Este programa pretende mejorar la visión estratégica, la mentalidad de crecimiento y las habilidades de liderazgo. Los participantes aprenden a desenvolverse en nuevos entornos marcados por la alta volatilidad y el cambio, a ser más disruptivos y a transformar el estilo de gestión de la compañía. El programa incide en varias competencias directivas, como el cultivo de la innovación, el desarrollo del talento, la creación de redes, la generación de confianza y la toma de decisiones de calidad. La 4ª edición acogió a 40 participantes de distintos países y unidades de negocio.
- Programa de gestión avanzada (1 edición presencial): La segunda edición de este programa está dirigida a directivos con experiencia que están en transición a líderes. Estructurado en 3 fases a lo largo de 3 meses, proporciona los conocimientos y herramientas necesarios para una transición exitosa de directivo a líder. El programa se centra en el desarrollo del potencial de liderazgo, los conocimientos financieros y las aptitudes esenciales para futuras funciones directivas, con las competencias de Desarrollo del talento, Orientación al cliente, Creación de redes, Generación de confianza y Garantía de la rendición de cuentas. Esta edición contó con 32 participantes.
- Nuevos directivos (2 edición presencial): Dirigido a profesionales de Ferrovial que inician su andadura como gestores de personas o con cierta experiencia. Se centra en el liderazgo moderno, focalizado en la persona, para gestionar con éxito en un entorno global, con las siguientes competencias: autoliderazgo, desarrollo de personas, creación de confianza, gestión de conflictos y trabajo con los demás. En 2024, dos ediciones acogieron a 56 profesionales.
- Crucial Conversations (2 ediciones presenciales): Basado en la metodología y el libro «Crucial Conversations,» este programa está dirigido a profesionales de cualquier nivel y función en la Compañía, centrándose en los directivos. Abarca el control de las emociones en las conversaciones clave, la comunicación eficaz, la gestión respetuosa de los conflictos, la resolución de los problemas de rendimiento y la consecución de los objetivos del equipo. Abarca estas competencias y valores clave: colaboración, comunicación eficaz, retroalimentación, persuasión y gestión de conflictos. Este año, dos ediciones contaron con 58 participantes.
- Power Skills: Autoliderazgo y presentaciones para brillar (2 ediciones presenciales y 2 ediciones de formación para formadores): Este programa está dirigido a profesionales no directivos y se centra en las competencias clave para la futura gestión de personas, como la comunicación, las presentaciones en público, el bienestar personal y el autoliderazgo. El programa también forma a formadores internos en todo el mundo para extender el programa a distintas zonas geográficas y empresas. En 2024, se formó a 13 formadores internos y asistieron 39 participantes.
- Certificación Profesional en Gestión de Proyectos, PMP® (1 edición virtual): Dirigido a gestores de proyectos, este programa de 17 semanas ofrece un enfoque estandarizado de la gestión de proyectos en diferentes entornos, sectores y organizaciones. En 2024 se matricularon 15 profesionales.

- **PROSCI: Certificación en Gestión del Cambio (1 edición presencial):** Este programa presencial proporciona conocimientos, herramientas y metodología internacionales para impulsar con éxito iniciativas de cambio en diversos proyectos. Su objetivo es crear una red de embajadores para promover el éxito del cambio en los proyectos pertinentes. La primera edición, en 2024, contó con 8 participantes.
- **Institute for Management Development (IMD):** Amplia cartera de programas premium en línea de entre 2 y 8 semanas de duración para directivos que desean avanzar en sus conocimientos y crecer en su rol en áreas relevantes para los negocios (estrategia, gobierno corporativo, sostenibilidad, digitalización, finanzas y liderazgo) pero requieren formatos más flexibles y compatibles con las exigencias de su día a día. A lo largo de 2024, 60 profesionales accedieron a estos programas en línea.

En Construcción, se han diseñado varias iniciativas para complementar y potenciar la carrera profesional de producción en distintos momentos clave:

- **El reto:** Un programa híbrido (on-line + presencial bootcamp) para senior project managers, que ofrece una experiencia de aprendizaje inmersiva diseñada para empoderar y equipar a los participantes con los conocimientos necesarios para elevar sus capacidades de gestión en proyectos complejos de diseño y construcción. En 2024, acogió a 20 participantes internacionales.
- **GROW (Get Ready for Opportunities at Work):** Una experiencia global para empleados en los tres primeros años de su carrera profesional. Incluye un plan de carrera, un plan de formación exclusivo (sesiones en línea y presenciales) sobre temas técnicos y de competencias, y conversaciones sobre talento con un asesor de RR. HH. Es una oportunidad para mejorar su red de contactos, acceder a programas internacionales y formar parte de sesiones globales con otros «GROWERS.» El programa se amplió a varias zonas geográficas de la construcción y este año ha acogido a más de 350 participantes.
- **GoFurther,** un programa internacional que ofrece al talento con 1 a 3 años de experiencia en Ferrovial Construcción la posibilidad de adquirir una amplia experiencia durante un año en cualquier proyecto global de infraestructuras. En 2024 tomaron parte 35 participantes de distintas geografías.
- **New Construction Managers:** Este programa apoya a los nuevos directivos en su carrera de producción proporcionándoles herramientas clave y formación técnica (planificación, cimentaciones, estructuras, movimientos de tierras, etc.). En 2024, acogió a 170 participantes de diversas geografías.
- **Programa de Liderazgo de Alto Impacto:** Dirigido a reforzar y desarrollar las capacidades de liderazgo en perfiles senior. Los participantes aprenden a generar confianza, adquirir herramientas para motivar y desarrollar a las personas, tomar decisiones eficaces y negociar acuerdos críticos. El programa también abarca competencias técnicas relacionadas con la transformación digital, el control de costes y las nuevas herramientas de Construcción. 80 participantes participaron en las 2 ediciones celebradas en 2024.
- **Impulsa:** Un programa de desarrollo centrado en la ampliación de la red profesional y la adquisición de un conocimiento exhaustivo del área económico-financiera, en particular para los administradores de obras de construcción. Abarca las relaciones laborales, la fiscalidad, la gestión de contratos, las finanzas y las herramientas, y las vías de aprendizaje digital de finanzas. Centrado en los grupos de nuevas contrataciones o en sus primeros años de carrera en el área de las finanzas, el programa ha acogido este año a 60 participantes.
- **STEP:** Un programa global que ofrece planes de carrera para capataces y superintendentes. La versión de la Academia STEP desarrolla planes de carrera específicos para los oficiales. En 2024 se incorporaron cerca de 300 participantes procedentes de distintas geografías.
- **Data Center Academy:** Un programa para continuar la cualificación de profesionales en la construcción de infraestructuras digitales de data center. El programa contempla una formación técnica transversal. La primera edición de 2024 acogió a unos 50 participantes, y ya están en marcha los planes para la estructura de 2025.
- **Curso de Jefe de Obra:** Programa de 7 meses que combina un itinerario formativo con 2 visitas a obra, dirigido a estudiantes del Máster en Ingeniería Civil. Introduce a los estudiantes en la carrera de producción en Ferrovial. El programa comenzó en octubre y acogió a 62 estudiantes, con ponentes internos y la colaboración de 4 universidades: Universidad Politécnica de Madrid, Universidad de Granada, Universidad Politécnica de Cataluña y Universidad de Cantabria.

En línea con la estrategia global, Budimex está reforzando su estrategia de formación y desarrollo, centrándose en las transiciones profesionales clave y en el desarrollo continuo de los empleados. Entre sus 11 programas más relevantes en 2024, Budimex ha formado a unos 740 participantes. Entre estos programas, cabe destacar los de mayor alcance:

- **Formaciones para directivos y gestores noveles:** Este programa, dirigido a directivos nuevos y actuales, abarca temas como la gestión de la diversidad, la creación de compromisos y la eficacia de los equipos. A lo largo del año se formó a un total de 150 participantes.
- **Academia de Liderazgo:** Diseñado para directores de obra y de área, este programa aborda el papel del directivo, la conciencia empresarial, la comunicación, la creación de equipos, la motivación y la eficacia personal. En 2024 participaron 120 personas.
- **Perspectivas:** Destinado a apoyar el desarrollo del liderazgo en diversos niveles organizativos, este programa abarca la eficacia emocional, Conócete a ti mismo, Entiende a los demás, Comunicación eficaz del líder, El arte de construir relaciones valiosas, Inspirar la influencia y Dirigir a las personas a través del cambio. Este año han participado 52 gerentes y directores.
- **Sinergias de Maestros - Sinergias de Mujeres - Mentoring (Mistrzowskie Synergie):** Este programa fomenta una cultura de feedback, prepara a mentores y alumnos para los cambios de rol, refuerza las competencias y apoya el desarrollo de las mujeres. En 2024 se formó a 104 participantes.
- **GROW Academia de Jóvenes Ingenieros:** Dirigida a ingenieros y aprendices recién contratados, esta academia forma parte del programa GROW de Ferrovial. A través de cursos y talleres de formación, se trabajan las competencias clave del ingeniero en sus primeros años: cumplimiento de las normas, aspecto económico y jurídico formal de la producción, establecimiento de relaciones con socios externos e internos, cálculo de costes, licitaciones, programación, cooperación con la Oficina Técnica y de Garantías. En 2024 se formó a 62 participantes.

En 2024, en la división de autopistas, los esfuerzos formativos en programas se han traducido en 3 iniciativas clave para trabajar las diferentes etapas profesionales del negocio y reforzar las competencias clave.

- **Liderazgo centrado en el ser humano:** Un programa de 2 días para directivos con experiencia, diseñado para complementar la formación de la Universidad y unificar los principios de liderazgo dentro de la compañía, capacitando a los líderes y mejorando sus habilidades de liderazgo. En 2024, se incorporaron 56 participantes.

- **Spring Training:** Programa de formación interna creado e impartido por Cintra HR en todas las sedes de EE.UU. Se centra en el autoconocimiento, la comunicación y la confianza (INSIGHTS y TRUST I, TRUST II, TRUST III) dentro del equipo directivo. En 2024, 160 participantes completaron esta formación.
- **Talleres de autoliderazgo:** Este programa ayuda a los grupos no directivos de la sede central y Cintra a gestionar el cambio, la incertidumbre y el estrés. Este año asistieron 60 participantes.

El relanzamiento de "University by Ferrovial" y otras iniciativas de la actividad principal han contribuido significativamente al desarrollo del talento. En 2024 se alcanzó aproximadamente el 27% del grupo objetivo. Entre los principales indicadores de resultados de estas iniciativas figuran:

- Puntuación media de satisfacción de los empleados: 4,5
- Puntuación neta media del promotor: 71, lo que indica una alta probabilidad de que los empleados recomienden los programas.
- Aplicabilidad media percibida por los empleados a su puesto: 4,5

Al cierre del ejercicio, los profesionales de Ferrovial habían recibido más de 378.000 horas de formación (tanto on-line como presencial) + 268.967 horas de formación en seguridad y salud (véase esta información en S1-4), lo que hace un total de 646.967 de formación en 2024, y lo que supone una inversión de más de 7,17 millones de euros (281€/profesional). Además, el 42% de los empleados se sometieron a revisiones periódicas de su rendimiento y desarrollo profesional, en las que participaron el 75% de las mujeres y el 35% de los hombres.

Ferrovial tiene en cuenta principalmente a los empleados de cuello blanco en sus análisis, ya que estos perfiles suelen tener una mayor estabilidad dentro de la organización y un acceso continuo a los sistemas corporativos, lo que permite recopilar, analizar y comunicar datos de forma precisa y fiable.

En cambio, los trabajadores de campo, que trabajan sobre todo en obra, suelen tener tasas de rotación más elevadas y carecen de acceso frecuentes a herramientas digitales o sistemas informáticos corporativos.

CONCILIACIÓN LABORAL

Ferrovial apuesta por el bienestar de sus empleados a través de fórmulas de trabajo flexibles que faciliten el equilibrio entre la vida personal y profesional. Estas medidas, incluidas en sus políticas corporativas, se adaptan a las normativas y necesidades de cada país. Entre las principales iniciativas puestas en marcha para promover este equilibrio figuran:

- **Jornada laboral reducida y horarios flexibles:** Diseñada para permitir a los empleados ajustar su tiempo de trabajo en función de sus necesidades personales.
- **Ampliación del permiso de maternidad/paternidad:** Incluidas las anticipaciones pagadas previas al parto y el permiso parental pagado.
- **Excedencias y permisos especiales:** permisos sabáticos, excedencias por cuidados familiares y permisos recuperables.
- **Compra de vacaciones:** Permitir a los empleados adquirir días libres adicionales.

Estas políticas no sólo pretenden promover el bienestar, sino también garantizar que Ferrovial sea un empleador de referencia en todos sus mercados.

Ferrovial garantiza los derechos de sus empleados en España a través de su Política de Desconexión Laboral y de los convenios colectivos aplicables. Esta política, destinada a promover un equilibrio saludable entre la vida laboral y personal, incluye disposiciones sobre permisos por motivos familiares.

En concreto, todos los empleados asalariados en España tienen derecho a un permiso por motivos familiares (100%), de acuerdo con la legislación laboral vigente (Estatuto de los Trabajadores) y los convenios colectivos aplicables. Este permiso incluye, entre otros, el permiso parental, el permiso por adopción, el permiso por cuidado de personas y otros casos reconocidos por la ley.

La Política de Desconexión Laboral, aplicable a todos los empleados en España, refuerza este compromiso garantizando un entorno de trabajo saludable y respetuoso con las necesidades personales y familiares de los empleados. Sin embargo, estos derechos pueden variar en otros países en los que Ferrovial opera, dependiendo de la normativa local y de las políticas aplicables.

Adopción y promoción de valores corporativos

Durante 2024, Ferrovial ha intensificado los esfuerzos para integrar sus valores corporativos (Respeto, Colaboración, Innovación, Integridad y Excelencia) en el día a día de sus equipos. La estrategia ha pasado de la concienciación a la adopción activa, con iniciativas concretas que reflejan la cultura de Ferrovial a través de comportamientos observables en todas las unidades de negocio y geografías.

Principales iniciativas

1. **Red de Embajadores de la Cultura:** Creada para promover y difundir los valores corporativos en todas las regiones y áreas de negocio. Estos embajadores lideran las acciones relacionadas con la cultura corporativa, garantizando un impacto homogéneo en la organización.
2. **Talleres de valores:** Integrados en los programas de liderazgo, estos talleres ayudan a reflexionar sobre cómo se viven los valores en cada unidad de negocio y qué acciones pueden reforzar su adopción en los equipos.
3. **Semana de los valores de Ferrovial:** Una semana dedicada a celebrar y promover los valores de la compañía, asignando un día a cada valor. Durante esta semana se organizan actividades de impacto global con la colaboración de embajadores de la cultura, charlas de destacados ponentes internacionales y diversas actividades de sensibilización.

Estas acciones buscan que los valores corporativos trasciendan el ámbito teórico para convertirse en parte esencial del día a día de los empleados, reforzando la cohesión, el compromiso y la excelencia en Ferrovial. Este planteamiento demuestra la determinación de la compañía por construir una cultura organizativa que impulse el crecimiento tanto individual como colectivo.

Política	Política de flexibilidad y conciliación
Descripción	La Política de Flexibilidad y Conciliación de Ferrovial incluye una serie de permisos y mejoras, como la ampliación del permiso de maternidad y adopción, la posibilidad de disfrutar de un sabático, la adquisición de días adicionales de vacaciones y la flexibilidad horaria. Además, existen medidas específicas para el cuidado de familiares, permisos excepcionales recuperables y facilidades para empleados con discapacidad o familiares discapacitados. El Departamento de Recursos Humanos gestiona estas medidas, garantizando que cada solicitud se adapte a las necesidades individuales y cumpla la normativa laboral vigente.
Objetivo	El objetivo de la Política de Flexibilidad y conciliación de Ferrovial es promover un adecuado equilibrio entre la vida personal y profesional de sus empleados. Para ello, Ferrovial ofrece una serie de permisos y mejoras, todos ellos descritos a continuación, sin perjuicio de los derechos y permisos ya recogidos en la legislación laboral aplicable, como el Estatuto de los Trabajadores o los Convenios Colectivos Sectoriales o Provinciales.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la productividad, la satisfacción laboral y la retención de los empleados gracias a la atención que presta el Grupo a la salud y el bienestar de los trabajadores. • Mejora de las condiciones de trabajo mediante la aplicación y revisión periódica de la Política de Derechos Humanos para todos los empleados del Grupo, así como la revisión de todos los demás compromisos (Pacto Mundial y Principios Rectores de las Naciones Unidas). • Mejora del entorno laboral mediante la implantación de mecanismos de denuncia y protección en materia de diversidad, igualdad e inclusión, garantizando siempre la libertad de asociación y negociación colectiva.
Proceso de seguimiento y corrección	Estos mecanismos incluyen revisiones y auditorías periódicas realizadas por el departamento de Recursos Humanos para garantizar el cumplimiento y la eficacia de la política. La política se apoya en un plan de acción que detalla medidas e iniciativas específicas para promover el equilibrio entre vida laboral y familiar, como horarios de trabajo flexibles, opciones de permisos adicionales y apoyo a los empleados con responsabilidades asistenciales.
Ámbito de la política	
Partes interesadas afectadas	Todo el personal de estructura de cualquier sociedad perteneciente al Grupo Ferrovial en España.
Áreas geográficas	España
Aplicación en la cadena de valor	La Política de Flexibilidad y Conciliación de Ferrovial se aplica principalmente a las fases internas de la cadena de valor, es decir, a los empleados directos de la compañía. Sin embargo, Ferrovial también promueve prácticas de conciliación en sus relaciones con proveedores y socios comerciales, animándoles a adoptar políticas similares que beneficien a sus propios empleados.
Exclusiones a la aplicación	Unidades de negocio que excluyen expresamente alguna de las medidas políticas.
Flujo de aprobación de la política	
Consejero Delegado	Consejero Delegado de Ferrovial
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La Política de Flexibilidad y Conciliación de Ferrovial se alinea con su Política de Derechos Humanos, que se rige por marcos internacionales como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas y los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas.
Atención a las partes interesadas	Ferrovial garantiza una información continua y permanente a través de canales de comunicación eficaces, aprovechando las nuevas tecnologías, y manteniendo la cooperación y la transparencia con los grupos de interés. Se compromete activamente con los empleados, con evaluaciones periódicas y mecanismos de comunicación que garantizan un diálogo y una retroalimentación continuos.
Cómo se proporciona	Disponible en la Intranet de Ferrovial.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios

GESTIÓN FISCAL

Corresponde al Consejo de Administración, con carácter indelegable, el establecimiento de la Política de Control y Gestión de Riesgos, incluidos los fiscales, y la aprobación de las inversiones u operaciones que presenten un elevado riesgo fiscal por sus especiales características o elevado importe.

La adhesión de Ferrovial al Código de Buenas Prácticas Tributarias promovido por la Agencia Tributaria tuvo lugar en 2010, extendiendo estas recomendaciones a todas sus actividades en el mundo a través de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas Tributarias, y se renovó en 2022.

La Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas Tributarias ("la Política"), aprobada en 2021, forma parte integrante de las políticas de gobierno corporativo de Ferrovial y está disponible en la web corporativa y en la intranet. Se encuentra en consonancia con las normas fiscales internacionales vigentes, como las Directrices de la OCDE, y su objetivo principal consiste en garantizar un modelo de cumplimiento fiscal transparente y basado en las mejores prácticas tributarias, así como asegurar una correcta contribución fiscal en todos los países en los que Ferrovial está presente.

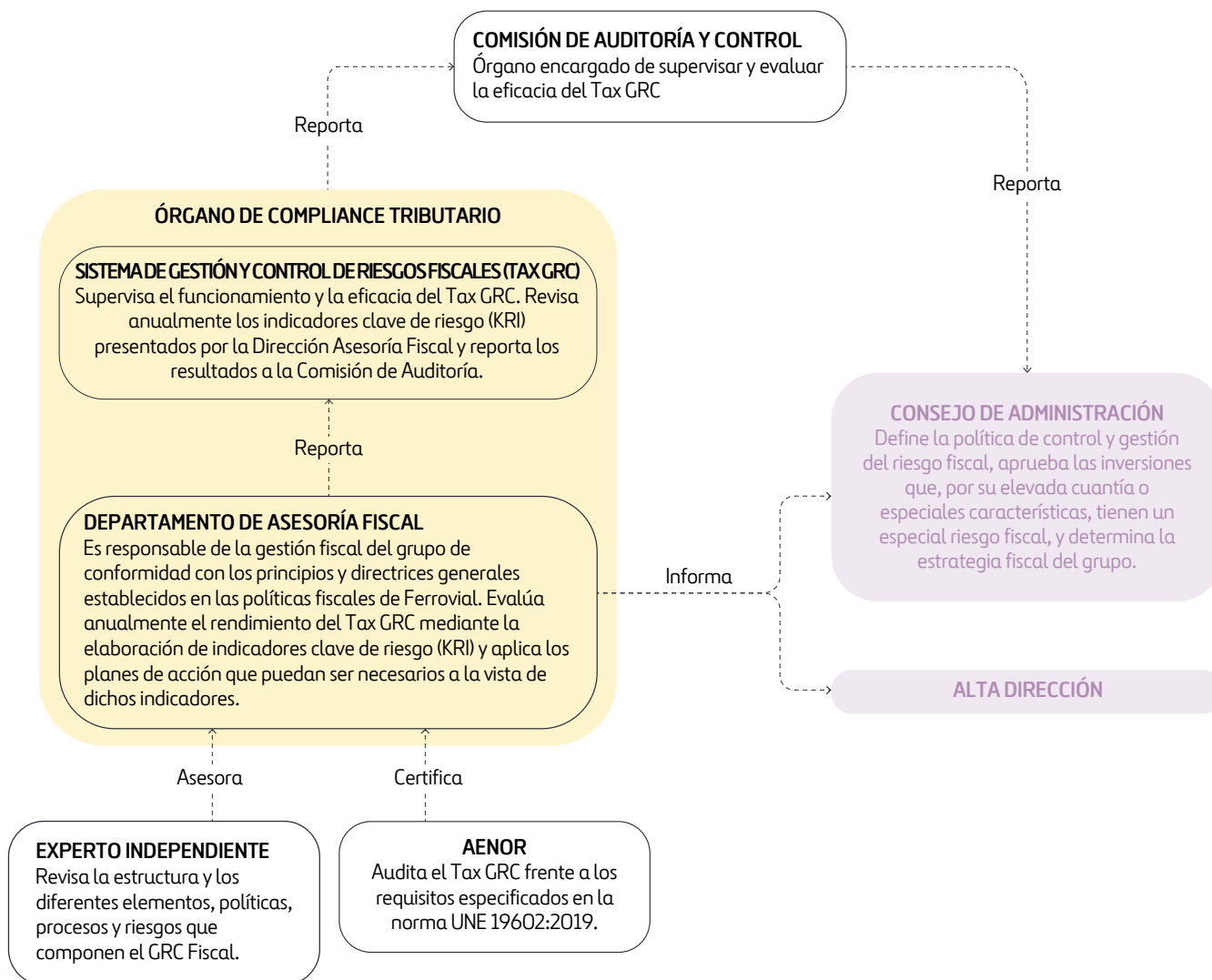


Ferrovial tiene el compromiso de contribuir al desarrollo económico y social de los distintos mercados en los que opera, lo que se materializa en el ámbito fiscal en el cumplimiento de todas las obligaciones tributarias generadas como consecuencia de su actividad, de acuerdo con la normativa local e internacional aplicable, así como mediante el desarrollo de las mejores prácticas en esta materia y el mantenimiento de una adecuada relación con las autoridades fiscales correspondientes. Es responsabilidad de todos los empleados y colaboradores de Ferrovial cumplir con este compromiso.

Esta política se desarrolla a través de diversas normas, procedimientos, instrucciones y circulares internas que conforman el Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales (SGCRF) Ferrovial y se beneficia de los correspondientes procedimientos de diligencia debida y demás normas que conforman el sistema de gobierno corporativo.

Los principios de la Política Fiscal son de obligado cumplimiento para todos los empleados de Ferrovial SE y de las sociedades del Grupo que intervengan, directa o indirectamente, en la gestión de los impuestos que sean de aplicación en todos los países en los que las sociedades desarrollen su actividad o tengan presencia empresarial.

SISTEMA DE GOBIERNO, RIESGO Y CUMPLIMIENTO FISCAL DE FERROVIAL (GRC FISCAL)



GOBERNANZA FISCAL, CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS

El papel del Consejo de Administración

Con anterioridad a la elaboración de las cuentas anuales y a la presentación de la declaración del impuesto de sociedades, se informa al Consejo de las políticas fiscales aplicadas durante el ejercicio y de su grado de cumplimiento. También se le informa de las conclusiones derivadas de la supervisión y evaluación de cuyo funcionamiento y eficacia se da cuenta en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

En el caso de operaciones o asuntos que deban someterse a la aprobación del Consejo de Administración, se le informa con antelación de las consecuencias fiscales pertinentes de dichas transacciones o asuntos.

El papel del Departamento de Cumplimiento de Ferrovial

En 2024, el Departamento de Cumplimiento Normativo de Ferrovial actuó como órgano de cumplimiento fiscal, en coordinación con el Departamento de Asesoría Fiscal, y se encargó de supervisar el funcionamiento y eficacia del Tax GRC.

El papel del Departamento de Asesoría Fiscal

El Departamento de Asesoría Fiscal es un órgano centralizado con suficiencia económica y está integrado por expertos fiscales con experiencia, cuyo objetivo fundamental es la gestión tributaria de la Compañía de acuerdo con los principios generales y las políticas fiscales de Ferrovial.

Desde 2017, presenta anualmente, y de forma voluntaria, el Informe de Transparencia Fiscal a la Administración Tributaria española, lo que ha reforzado la seguridad jurídica, el conocimiento mutuo y la confianza recíproca con las autoridades fiscales.

PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS FISCALES

El principal objetivo del Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales (Tax GRC) de Ferrovial consiste en establecer un marco de gobierno en materia fiscal que garantice que las actuaciones y operaciones de la compañía se rigen por principios, valores y normas claras, alineadas con el Código Ético y de Conducta Empresarial y otras normas de gobierno corporativo. Esto permite a cualquier empleado, persona o entidad que tenga relación con la compañía tomar las decisiones adecuadas para cumplir la legislación fiscal.

Este marco de diligencia debida está sometido a un proceso de seguimiento y control continuo con el fin de garantizar el estricto cumplimiento de la legislación aplicable y la adopción de los más altos estándares éticos en el desarrollo de las actividades de la compañía. La gestión y el análisis del funcionamiento de este sistema es responsabilidad del Departamento de Asesoría Fiscal, y el Departamento de Cumplimiento se encarga de supervisar el funcionamiento y la eficacia del Sistema.

Tributación mínima de grupos multinacionales (Pilar Dos)

Pilar Dos es un marco normativo internacional destinado a garantizar que los beneficios mundiales de los grupos multinacionales estén sujetos a un tipo impositivo no inferior al 15% en cada jurisdicción en la que operan. Las normas fueron diseñadas por el Marco Inclusivo de la OCDE y posteriormente incorporadas a la legislación de la UE a través de la Directiva 2022/2523 del Consejo de la UE, de 14 de diciembre de 2022. En los Países Bajos, la Ley del Tipo Impositivo Mínimo de 2024, basada en la Directiva de la UE, es aplicable a los ejercicios fiscales que comiencen a partir del 31 de diciembre de 2023.

Las normas de Pilar Dos establecen que, si en determinadas jurisdicciones en las que Ferrovial opera el tipo impositivo efectivo (dado por el cociente entre el beneficio contable ajustado y el impuesto de sociedades ajustado pagado en esa jurisdicción) cae por debajo del 15%, entonces Ferrovial debe pagar un impuesto adicional (el llamado impuesto complementario) para alcanzar el umbral del 15% del tipo impositivo del impuesto de sociedades.

Ferrovial ha estimado su exposición potencial a Pilar Dos para el ejercicio 2024 basándose en los estados financieros al final del ejercicio fiscal, concluyendo que no surge ningún impuesto complementario en ninguna de las jurisdicciones en las que opera.

Paraísos fiscales

Ferrovial no realiza operaciones en ninguna jurisdicción considerada como paraíso fiscal por la Administración Tributaria de los Países Bajos, ni como país o territorio que haya sido designado como no cooperativo en materia fiscal por la Unión Europea.

Certificación del Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales

En febrero de 2021, el Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales (GRC Fiscal) de Ferrovial recibió la certificación de AENOR, conforme a la norma de referencia UNE 19602. Esta certificación avala el compromiso de Ferrovial con el cumplimiento normativo, dando respuesta a los requerimientos regulatorios de mercados, clientes, accionistas e inversores y otros grupos de interés. La certificación refleja asimismo las elevadas normas éticas de la compañía y su compromiso con las mejores prácticas de gobierno corporativo.

En febrero de 2024, tras el proceso de auditoría 2023, AENOR verificó que el Sistema cumple con los requisitos de la Norma y con los criterios de auditoría, obteniendo la renovación de la certificación por un periodo de tres años, de 2024 a 2026.

Asimismo, en febrero de 2025, el Sistema ha sido revisado por AENOR en relación con el ejercicio 2024, concluyendo que sigue efectivamente implantado y cumple con los requisitos de la norma y con los criterios de auditoría en dicho periodo.

MATERIALES UTILIZADOS POR PESO O VOLUMEN*

	2024 - TOTAL FERROVIAL	2024- FERROVIAL CONSTRUCCIÓN	2024- % FERROVIAL CONSTRUCCIÓN
Betún asfáltico (t)	77.909	77.909	100,00 %
Hormigón (t)	5.471.617	5.428.942	99,22 %
Acero corrugado (t)	127.706	127.694	99,99 %
Áridos (t)	11.071.325	11.058.911	99,89 %
Cemento (t)	271.732	271.725	100,00 %
Aglomerado asfáltico (t)	737.731	737.731	100,00 %

Los materiales biológicos no son significativos en las compras de Ferrovial.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ACI: Airports Council International es el único representante comercial mundial de los aeropuertos del mundo. Creado en 1991, ACI representa los intereses de los aeropuertos con gobiernos y organizaciones internacionales como la ICAO, desarrolla estándares, políticas y prácticas recomendadas para aeropuertos, y brinda información y oportunidades de capacitación para elevar los estándares en todo el mundo.

AGS: Aberdeen, Glasgow y Southampton. AGS Airports es la sociedad británica propietaria de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. La compañía fue constituida en septiembre de 2014 por Ferrovial y Macquarie Group. La compañía adquirió los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en diciembre de 2014 a Heathrow Airport Holdings.

Alineación: una actividad se considera alineada según la Taxonomía de la UE si demuestra una contribución sustancial a uno de los seis objetivos medioambientales de la UE sin tener un impacto perjudicial en ninguno de los otros cinco, y también cumple los criterios mínimos de salvaguarda social y selección técnica.

APS (Announced Pledges Scenario): Escenario de Compromisos Anunciados. Un escenario en el que se asume que todos los compromisos climáticos establecidos por los gobiernos de todo el mundo, incluidas las contribuciones determinadas a nivel nacional y los objetivos netos cero a largo plazo, se cumplirán en tiempo y forma. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 1,9/2,3°C en 2100.

ASQ: Encuesta sobre la calidad de los servicios aeroportuarios. Airport Service Quality es el programa de evaluación comparativa mundialmente reconocido y establecido que mide la satisfacción de los pasajeros mientras viajan por un aeropuerto. El programa proporciona las herramientas de investigación y la información de gestión necesarias para comprender mejor la opinión de los pasajeros y lo que desean de los productos y servicios de un aeropuerto.

BAME: acrónimo en inglés de black, Asian and minority ethnic.

BIM: Modelado de Información de Construcción. Es una metodología de trabajo colaborativa para la creación y gestión de un proyecto de construcción (tanto de edificios como de infraestructuras). Su objetivo es centralizar toda la información del proyecto en un modelo de información digital creado por todos sus agentes. El uso de BIM va más allá de las fases de diseño, abarcando la ejecución del proyecto y extendiéndose a lo largo del ciclo de vida del edificio, permitiendo su gestión y reduciendo los costes de explotación.

BuildUp!: Iniciativa de Ferrovial para promover el talento emprendedor y aportar soluciones sostenibles a las necesidades internas de la compañía.

BWI: Business Water Index. El Business Water Index está relacionado con el consumo de agua y su vertido realizado en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

CAA: Civil Aviation Authority. La Autoridad de Aviación Civil es la corporación estatal que supervisa y regula todos los aspectos de la aviación civil en el Reino Unido.

CAC: Comisión de Auditoría y Control. Está compuesto por cuatro consejeros independientes y externos y es responsable de la supervisión de las cuentas, la auditoría interna, la información financiera y el control de riesgos.

CDP: Carbon Disclosure Project. Esta organización está ubicada en el Reino Unido y ayuda a empresas y ciudades a divulgar el impacto medioambiental de las grandes corporaciones. Su objetivo es hacer de la información y la gestión de riesgos medioambientales una norma empresarial, e impulsar la divulgación, el conocimiento y la acción hacia una economía sostenible.

CIIO: Director General de Sistemas de Información e Innovación. Un director general de innovación (CINO) o director general de innovación tecnológica (CTIO) es la principal parte responsable de gestionar el proceso de innovación y gestión del cambio en una organización. En algunos casos es la persona que origina nuevas ideas, pero también reconoce las ideas innovadoras generadas por otras personas.

CNMV: Comisión Nacional del Mercado de Valores. La Comisión Nacional del Mercado de Valores es el organismo encargado de la supervisión e inspección de los mercados de valores españoles y de la actividad de cuantos intervienen en ellos. El objetivo de la CNMV es garantizar la transparencia de los mercados de valores españoles y la correcta formación de los precios, así como la protección de los inversores.

CPS (Current Policies Scenario): Escenario de Políticas Actuales. Tiene en cuenta el impacto de las políticas y medidas firmemente establecidas en la actualidad. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +3-4 °C en 2100.

CRM (Customer Relationship Management): Gestión de las Relaciones con Clientes. Es un término de la industria de la información que se aplica a metodologías, software y, en general, a las capacidades de Internet que ayudan a una compañía a gestionar de forma organizada las relaciones con sus clientes.

CSIC: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. El Consejo Superior de Investigaciones Científicas es la mayor institución pública dedicada a la investigación en España y la tercera de Europa. Perteneciente al Ministerio de Economía y Competitividad de España a través de la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación, su principal objetivo es desarrollar y fomentar la investigación que contribuya al progreso científico y tecnológico, y está dispuesta a colaborar con entidades españolas y extranjeras para la consecución de este fin.

DBFOM: Siglas en inglés de diseño, construcción, financiación, explotación y mantenimiento.

DBF: Siglas en inglés de diseño, construcción y financiación

Índices Dow Jones Best-in-Class: lanzados en 1999, son una familia de índices que evalúan los resultados en materia de sostenibilidad de miles de empresas que cotizan en bolsa y un socio estratégico de S&P Dow Jones Indices. Son los índices de referencia de sostenibilidad más antiguos del mundo y se han convertido en el punto de referencia clave de la inversión en sostenibilidad tanto para los inversores como para las empresas. Se basa en un análisis de los resultados económicos, medioambientales y sociales de las empresas, evaluando cuestiones como el gobierno corporativo, la gestión de riesgos, la marca, la mitigación del cambio climático, las normas de la cadena de suministro y las prácticas laborales.

EBIT Ajustado: beneficio/(pérdida) neto del periodo, excluidos el beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas, el impuesto sobre beneficios/(gasto), la participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia, los ingresos/(gastos) financieros netos y el deterioro y enajenación de inmovilizado.

EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization. Es una medida contable calculada utilizando las ganancias netas de una compañía antes de sustraer los gastos por intereses depreciación y amortización, como un indicador de la rentabilidad operativa actual de una empresa (es decir, la cantidad de ganancias que obtiene con sus activos actuales y sus operaciones en el productos que produce y vende, además de proporcionar un proxy para el flujo de efectivo).

EIT KICs: Knowledge and Innovation Communities (Innovation Communities). Las Comunidades de Innovación EIT son asociaciones que reúnen a empresas, centros de investigación y universidades que aprovechan la innovación y el espíritu empresarial europeos para encontrar soluciones a los grandes retos de la sociedad en ámbitos con un alto potencial de innovación y crear empleo y crecimiento de calidad.

Elegibilidad: se considera como actividad elegible según la Taxonomía de la UE a aquella que demuestra hacer una contribución sustancial a uno de los seis objetivos ambientales de la UE sin tener un impacto perjudicial en ninguno de los otros cinco.

DAP: Declaración Medioambiental de Producto. Una DAP (o EPD, por las siglas en inglés de Environmental Product Declaration) proporciona un perfil medioambiental fiable, relevante, transparente, comparable y verificable que destaca un producto respetuoso con el medio ambiente, basado en información sobre el ciclo de vida (ACV) según normas internacionales y datos medioambientales cuantificados.

Taxonomía de la UE: es un nuevo sistema de clasificación diseñado por la Comisión Europea para describir si una actividad o inversión empresarial puede considerarse sostenible en términos de adaptación o mitigación del cambio climático.

Express Lanes: activos desarrollados por Ferrovial en Estados Unidos, consistentes en un carril o carriles de peaje adicionales a los ya existentes, en los que se garantiza una velocidad mínima a sus usuarios. Las tarifas se ajustan a las condiciones del tráfico, regulando así los niveles de acceso.

FRM: Ferrovial Risk Management. Es un proceso de identificación y evaluación, supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, que se aplica en todas las áreas de negocio. Este proceso permite pronosticar los riesgos. Una vez analizados y evaluados en función de su impacto potencial y su probabilidad, se adoptan las medidas de gestión y protección más adecuadas, en función de la naturaleza y la localización del riesgo.

FTSE4Good: La serie de índices FTSE4Good está diseñada para medir el rendimiento de las empresas que demuestran sólidas prácticas medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG).

GECV: Grupo Español de Crecimiento Verde. El Grupo Español de Crecimiento Verde es una asociación empresarial cuyo objetivo consiste trasladar a la sociedad y a las administraciones públicas su visión de un modelo de crecimiento económico compatible con el uso eficiente de los recursos naturales.

GEl: Gas de Efecto Invernadero. Un gas de efecto invernadero es un gas presente en la atmósfera que absorbe y emite energía radiante en el rango infrarrojo térmico.

GRI: Global Reporting Initiative. GRI ayuda a empresas y gobiernos de todo el mundo a comprender y comunicar su impacto en cuestiones críticas de sostenibilidad como el cambio climático, los derechos humanos, la gobernanza y el bienestar social. Esto permite una acción real para crear beneficios sociales, medioambientales y económicos para todos. Los Estándares de Informes de Sostenibilidad de GRI están desarrollados con verdaderas contribuciones de múltiples partes interesadas y arraigados en el interés público.

GWT: Global Water Tool. La GWT un recurso gratuito y de acceso público para identificar riesgos y oportunidades corporativas de agua que proporciona un acceso y análisis fácil de datos críticos. Incluye un libro de trabajo (entrada de datos, inventario por sitio, indicadores clave de informes, cálculos de métricas), una función de mapeo para trazar sitios con conjuntos de datos y una interfaz de Google Earth para visualización espacial.

RBE: Beneficio Bruto de Explotación: Véase EBITDA.

HAH: Heathrow Airport Holdings. Heathrow Airport Holdings Limited, anteriormente BAA, es el operador del aeropuerto de Heathrow en el Reino Unido. Se formó con la privatización de la Autoridad de Aeropuertos Británicos como BAA plc, en el marco de las medidas de Margaret Thatcher para privatizar los activos propiedad del gobierno. BAA plc fue comprada en 2006 por un consorcio liderado por Ferrovial.

IAGC: Informe Anual de Gobierno Corporativo. (Annual Corporate Governance Report)

NIIF: Normas Internacionales de Información Financiera. Por lo general denominadas Normas NIIF, son normas emitidas por la Fundación IFRS y el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) para proporcionar un lenguaje global común para asuntos comerciales, de modo que las cuentas de la compañía sean comprensibles y comparables a través de fronteras internacionales.

TIR: Tasa Interna de Retorno. La TIR es una medida utilizada en el presupuesto de capital para estimar la rentabilidad de las inversiones potenciales. La tasa interna de rendimiento es una tasa de descuento que hace que el valor presente neto (VAN) de todos los flujos de efectivo de un proyecto en particular sea igual a cero.

IoT: Internet of Things. El IoT es la red de dispositivos físicos, vehículos, electrodomésticos y otros elementos integrados con componentes electrónicos, software, sensores, actuadores y conectividad de red que permite que estos objetos se conecten e intercambien datos.

OIT: Organización Internacional del Trabajo. Es un organismo de las Naciones Unidas que se ocupa de los problemas laborales, en particular de las normas internacionales del trabajo, la protección social y las oportunidades de trabajo para todos.

IPCC: El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático es el órgano de las Naciones Unidas encargado de evaluar la ciencia relacionada con el cambio climático. Proporciona evaluaciones periódicas de la base científica del cambio climático, sus repercusiones y riesgos futuros, y las opciones de adaptación y mitigación.

ISO: Organización Internacional de Normalización. ISO es una organización internacional independiente y no gubernamental integrada por 162 organismos nacionales de normalización. A través de sus miembros, reúne a expertos para compartir conocimientos y desarrollar normas internacionales voluntarias, basadas en el consenso y relevantes para el mercado, que apoyen la innovación y aporten soluciones a los retos mundiales.

MIT: El Massachusetts Institute of Technology es una institución educativa centrada en la excelencia y la investigación y fundada en Boston, Massachusetts (EE.UU.), en 1861. Su misión es hacer avanzar el conocimiento y formar a los estudiantes en ciencia, tecnología y otras áreas académicas. Se trata de una universidad independiente, mixta y privada, organizada en cinco facultades (arquitectura y planificación; ingeniería; humanidades, artes y ciencias sociales; gestión; y ciencias). Cuenta con unos 1.000 profesores, más de 11.000 estudiantes de grado y posgrado y más de 130.000 antiguos alumnos vivos.

NPS: New Policies Scenario. El escenario de nuevas políticas no sólo incorpora el anuncio de políticas y medidas, sino también los efectos de su aplicación. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +2-3 °C en 2100.

NTO: New Terminal One. Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha acordado adquirir en 2022 una participación en New Terminal One, el consorcio designado para diseñar, construir y operar la Nueva Terminal 1 del Aeropuerto Internacional JFK de Nueva York (que incluye las Terminales 1 y 2, y la antigua T3 y posibles ampliaciones).

NZE: Escenario de cero emisiones netas para 2050. A Escenario que muestra una senda difícil pero alcanzable en la que el sector energético mundial logra emisiones netas de CO₂ para 2050, con las economías avanzadas alcanzando ese objetivo antes que las demás. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 1,3/1,5°C en 2100.

OMEGA: Optimización del Mantenimiento de Equipos y Gestión de Activos.

P3: Asociación público-privada. Una asociación público-privada (P3, 3P o P3) es un acuerdo de cooperación entre dos o más sectores público y privado, normalmente a largo plazo. A lo largo de la historia, los gobiernos han recurrido a esa mezcla de iniciativas públicas y privadas, por ejemplo, para desarrollar proyectos de infraestructuras.

PAB: Private Activity Bonds. Bonos exentos de impuestos, emitidos por o en nombre del gobierno local o estatal con el propósito de proporcionar condiciones especiales de financiación para proyectos específicos. Generalmente la financiación se destina a un proyecto ejecutado por un inversor privado y el gobierno no compromete su crédito. Estos bonos se utilizan para atraer inversiones privadas para proyectos que tienen algún beneficio público. Hay reglas estrictas sobre qué proyectos se pueden acoger a este tipo de bonos. Este tipo de bono permite reducir los costes de financiación gracias a la excepción del impuesto federal.

RCE: Risk Control Effectiveness.

Representative Concentration Pathways (RCP) 4.5. Las vías de concentración representativas son un escenario en el que las emisiones alcanzan su punto máximo en torno a 2040 y luego disminuyen. En este escenario, la temperatura podría alcanzar los 2,6 °C en 2100.

Representative Concentration Pathways (RCP) 8.5. Escenario en el que las emisiones siguen aumentando hasta duplicarse en 2050. Es lo que se conoce como el escenario "business - as - usual". La temperatura media mundial superará los 4,4 °C en 2100.

SASB: El Consejo de Normas de Contabilidad para la Sostenibilidad es una organización sin ánimo de lucro que establece normas de información financiera. El SASB se fundó en 2011 para elaborar y difundir normas de contabilidad de la sostenibilidad.

SBTi: Iniciativa Science Based Targets. Los objetivos basados en la ciencia brindan a las empresas un camino claramente definido para un crecimiento a prueba del futuro al especificar cuánto y qué tan rápido necesitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero.

SCOPE 1: Emisiones procedentes de fuentes que son propiedad de la Compañía o están bajo su control. Proceden principalmente de la combustión de combustibles en equipos estacionarios (calderas, hornos, turbinas...) para producir electricidad, calor o vapor; el consumo de combustibles en vehículos de flota propiedad o bajo control de la Compañía; de emisiones difusas, aquellas no asociadas a un foco emisor determinado, como las emisiones de biogás procedentes de vertedero; y de emisiones canalizadas, las emisiones de GEI generadas a través de una fuente, excluidas las que proceden de combustión de combustibles. La fuente de los factores de emisión es el Protocolo de GEI, mientras que para las operaciones en el Reino Unido se está empleando DEFRA por requerimiento país y la metodología EPER para las emisiones difusas en vertederos.

SCOPE 2: emisiones generadas como consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan. Se ha seguido el estándar GHG Protocol Scope 2 Guidance y las emisiones reportadas según el método basado en el mercado, que refleja el esfuerzo que está haciendo la Compañía por utilizar y adquirir electricidad renovable. No obstante, también se calculan las emisiones basadas en la ubicación (ver más información en Anexo GRI). La fuente de los factores de emisión es el proveedor de electricidad. Cuando no se dispone de los factores de emisión del proveedor, siguiendo las recomendaciones de GHG Protocol, se utilizan los factores del mix energético del país según la Agencia Internacional de la Energía.

SCOPE 3: emisiones indirectas que se producen en la cadena de valor. Ferrovial estima las emisiones del Alcance 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. No son materiales para Ferrovial las categorías 9, 10, 13 y 14 de este protocolo, ya que no aplican en base a las actividades que desarrolla. Las fuentes de los factores de emisión son GHG Protocol, DEFRA, CEDA y la Agencia Internacional de la Energía.

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible. Los ODS son un conjunto de 17 objetivos mundiales establecidos por las Naciones Unidas. Los ODS abarcan una amplia gama de cuestiones de desarrollo social y económico. Entre ellos figuran la pobreza, el hambre, la salud, la educación, el cambio climático, la igualdad de género, el agua, el saneamiento, la energía, el medio ambiente y la justicia social.

SDS: Sustainable Development Scenario. Este escenario es consistente con la dirección necesaria de descarbonización de la economía para alcanzar el Acuerdo de París. Incluye un pico en las emisiones que será alcanzado lo antes posible seguido de un descenso. Se prevé un incremento de las temperaturas con respecto a niveles preindustriales de 2 °C o menos.

STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics): Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas. Este término suele emplearse cuando se habla de la política educativa y las opciones curriculares en las escuelas para mejorar la competitividad en el desarrollo de la ciencia y la tecnología.

STEPS: Stated Policies Scenario. Escenario de Políticas Declaradas que considera las políticas actuales definidas a nivel sectorial, así como las que han sido anunciadas por los países. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 2,4/2,8 °C en 2100.

TCFD: Task Force on Climate-related Financial Disclosures. Desarrolla divulgaciones de riesgos financieros voluntarias y consistentes relacionadas con el clima para ser utilizadas por las compañías en el suministro de información a inversionistas, prestamistas, aseguradoras y otras partes interesadas. Examina los riesgos físicos, de responsabilidad y de transición asociados al cambio climático y lo que constituye una divulgación financiera eficaz en todos los sectores.

TNFD: Task Force on Nature-related Financial Disclosures. Se trata de una iniciativa global impulsada por el mercado con la misión de desarrollar y proporcionar un marco de gestión de riesgos y divulgación para que las organizaciones informen y actúen sobre los riesgos y oportunidades cambiantes relacionados con la naturaleza, con el objetivo último de apoyar un cambio en los flujos financieros globales, alejándose de los resultados negativos para la naturaleza y acercándose a los positivos. Se han elaborado una serie de recomendaciones y directrices para que las organizaciones informen y actúen ante la evolución de las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.

TSR (RTA): Retorno Total al Accionista. El TSR (o simplemente retorno total) es una medida del rendimiento de las acciones y participaciones de distintas compañías a lo largo del tiempo. Combina la revalorización de la acción y los dividendos pagados para mostrar la rentabilidad total para el accionista expresada en porcentaje anualizado.

USPP: U.S. Private Placement. El mercado de Estados Unidos de Private Placement ("USPP") es un mercado estadounidense de bonos privados al que pueden acceder tanto compañías estadounidenses como no estadounidenses. El principal atractivo de este mercado es que proporciona una fuente de liquidez alternativa al mercado bancario tradicional sin necesidad de una calificación crediticia formal ni de los requisitos de información que son un requisito previo de los mercados de bonos públicos.

UTE: Unión Temporal de Empresas. (Temporary Joint Venture)

WAI: El Water Access Index (WAI), está relacionado con los proyectos de abastecimiento de agua dentro del Programa de Acción Social.

WBCSD: World Business Council for Sustainable Development. La WBCSD es una organización mundial dirigida por consejeros delegados que agrupa a más de 200 empresas líderes que trabajan juntas para acelerar la transición hacia un mundo sostenible.

WFM: Water Footprint Assessment Manual. El manual de valoración de la huella hídrica abarca un amplio conjunto de definiciones y métodos para contabilizar la huella hídrica. Muestra cómo se calcula la huella hídrica de procesos y productos individuales, así como de consumidores, naciones y empresas. Incluye métodos de evaluación de la sostenibilidad de la huella hídrica y una biblioteca de opciones de respuesta a la huella hídrica.

WRI: World Resources Institute. El WRI una organización mundial de investigación sin ánimo de lucro creada en 1982. La misión de la organización es promover la sostenibilidad medioambiental, las oportunidades económicas y la salud y el bienestar humanos. El WRI colabora con gobiernos locales y nacionales, empresas privadas, sociedades anónimas y otras organizaciones sin ánimo de lucro, y ofrece servicios que incluyen cuestiones relacionadas con el cambio climático mundial, mercados sostenibles, protección de ecosistemas y servicios de gobernanza medioambiental responsable.

WTI: Water Treatment Index. Este índice está relacionado con el impacto que tiene la actividad de tratamiento de agua sobre los recursos (EDAR, Estación Depuradora de Aguas Residuales; EDARI, Estación Depuradora de Aguas Residuales Industriales; ETAP, Estación de Tratamiento de Agua Potable; e IDAM, Instalaciones Desaladoras de Agua de Mar).

Ámsterdam, a 27 de febrero de 2025.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

- D. Rafael del Pino, Consejero Ejecutivo (Presidente)
- D. Óscar Fanjul, Consejero No Ejecutivo (Vicepresidente)
- D. Ignacio Madridejos, Consejero Ejecutivo (Consejero Delegado)
- D.ª María del Pino, Consejera No Ejecutivo
- D. José Fernando Sánchez-Junco, Consejero No Ejecutivo
- D. Philip Bowman, Consejero No Ejecutivo
- D.ª Hanne Sørensen, Consejera No Ejecutiva
- D. Bruno Di Leo, Consejero No Ejecutivo
- D. Juan Hoyos, Consejero No Ejecutivo (Consejero Coordinador)
- D. Gonzalo Urquijo, Consejero No Ejecutivo
- D.ª Hildegard Wortmann, Consejera No Ejecutiva
- D.ª Alicia Reyes, Consejera No Ejecutiva

**INFORME DE VERIFICACIÓN DEL
AUDITOR INDEPENDIENTE
SOBRE INFORMACIÓN DE
SOSTENIBILIDAD**

INFORME DE ASEGURAMIENTO LIMITADO EMITIDO POR EL VERIFICADOR INDEPENDIENTE SOBRE EL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO E INFORMACIÓN SOBRE SOSTENIBILIDAD

A los accionistas y junta directiva de Ferroviaal SE

Nuestra conclusión

Hemos realizado un encargo de aseguramiento limitado sobre el Estado de Sostenibilidad consolidado para 2024 de Ferroviaal SE, con sede en Ámsterdam, Países Bajos (en adelante: la empresa), en la sección "Estado de Información No Financiera e Información de Sostenibilidad Consolidado" del Informe de Gestión adjunto, incluyendo la información incorporada en el Estado de Sostenibilidad por referencia (en adelante: Estado de Sostenibilidad).

Basándonos en nuestros procedimientos realizados y la evidencia obtenida, no ha surgido nada que nos lleve a creer que el Estado de Sostenibilidad no está, en todos los aspectos materiales:

- ▶ Preparada conforme las normas europeas de presentación de información sobre sostenibilidad (ESRS) adoptadas por la Comisión Europea y cumpliendo con el proceso de evaluación de doble materialidad llevado a cabo por la empresa para identificar la información reportada de acuerdo con los ESRS.
- ▶ Cumpliendo con los requisitos de reporte previstos en el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía).

Nuestra conclusión se ha formado sobre la base de los asuntos expuestos en este informe de aseguramiento limitado.

Fundamento de nuestra conclusión

Hemos realizado nuestro encargo de aseguramiento limitado sobre el Estado de Sostenibilidad de acuerdo con la legislación holandesa, incluyendo la Norma holandesa 3810N, "Assurance-opdrachten inzake duurzaamheidsverslaggeving" (Encargos de aseguramiento relacionados con el reporte de sostenibilidad), que es una norma holandesa específica basada en la Norma Internacional sobre Encargos de Aseguramiento (ISAE) 3000 (Revisada), "Encargos de aseguramiento distintos de auditorías o revisiones de información financiera histórica".

Nuestro encargo de aseguramiento tenía como objetivo obtener un nivel limitado de aseguramiento de que el Estado de Sostenibilidad está libre de errores materiales. Los procedimientos varían en naturaleza y tiempo, y son menos extensos que los de un encargo de aseguramiento razonable. En consecuencia, el nivel de aseguramiento obtenido en un encargo de aseguramiento limitado es sustancialmente inferior al aseguramiento que se habría obtenido si se hubiera realizado un encargo de aseguramiento razonable. Nuestras responsabilidades en este sentido se describen más detalladamente en la sección "Nuestras responsabilidades para el encargo de aseguramiento limitado sobre el Estado de Sostenibilidad" de nuestro informe.

Somos independientes de Ferroviaal SE de acuerdo con la Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO, Código de Ética holandés para Contadores Profesionales, una regulación sobre independencia) y otras regulaciones de independencia relevantes en los Países Bajos. Esto incluye que no realizamos ninguna actividad que pueda resultar en un conflicto de intereses con nuestro encargo de aseguramiento independiente y no estamos involucrados en la preparación del Estado de Sostenibilidad, ya que hacerlo podría comprometer nuestra independencia.

Además, hemos cumplido con la Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA, Código de Ética holandés para Contadores Profesionales). El ViO y el VGBA son al menos tan exigentes como el Código Internacional de Ética para Contadores Profesionales (incluyendo las normas internacionales de independencia) del Consejo de Normas de Ética para Contadores (el Código IESBA), en lo que respecta a los encargos de aseguramiento limitado sobre declaraciones de sostenibilidad de entidades de interés público en la Unión Europea.

Consideramos que la evidencia de aseguramiento que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra conclusión.

Énfasis en el asunto

El Estado de sostenibilidad se ha preparado en un contexto de nuevas normas de reporte de sostenibilidad, que requieren interpretaciones específicas de la entidad y abordan incertidumbres inherentes en la medición o evaluación. En este contexto, queremos enfatizar los siguientes asuntos:

Énfasis en las incertidumbres más significativas que afectan las métricas cuantitativas y los montos monetarios

Llamamos la atención sobre la sección "BP - 2: Divulgaciones en relación con circunstancias específicas", párrafo "Gestión de la Incertidumbre y Fuentes de Estimación" en el Estado de Sostenibilidad, que identifica las métricas cuantitativas y los montos monetarios que están sujetos a un alto nivel de incertidumbre en la medición y divulga información sobre las fuentes de incertidumbre en la medición y las suposiciones, aproximaciones y juicios que la empresa ha realizado al medir estos datos en cumplimiento con los ESRS. La comparabilidad de la información de sostenibilidad entre entidades y a lo largo del tiempo puede verse afectada por la falta de información histórica de sostenibilidad de acuerdo con los ESRS y por la ausencia de una práctica uniforme sobre la cual basarse para evaluar y medir esta información. Esto permite la aplicación de diferentes técnicas de medición, aunque aceptables, especialmente en los años iniciales.

Énfasis en el proceso de evaluación de doble materialidad

Llamamos la atención sobre la sección "IRO - 1: Descripción del proceso para identificar y evaluar impactos, riesgos y oportunidades materiales" en el Estado de Sostenibilidad. Esta divulgación explica las mejoras futuras en el procedimiento de diligencia debida y evaluación del proceso de análisis de doble materialidad, incluyendo un encargo sólido con las partes interesadas afectadas. La debida diligencia es una práctica continua que responde y puede desencadenar cambios en la estrategia de la empresa, modelo de negocio, actividades, relaciones comerciales, contextos operativos, de abastecimiento y de venta. El proceso de evaluación de doble materialidad requiere que la empresa realice juicios clave y utilice umbrales, y también puede verse afectado con el tiempo por normas específicas del sector que se adopten.

Por lo tanto, puede que el Estado de Sostenibilidad no incluya cada impacto, riesgo y oportunidad o divulgación adicional específica de la entidad que cada grupo de partes interesadas individuales pueda considerar importante en su propia evaluación particular.

Nuestra conclusión no se modifica respecto a estos asuntos.

Información comparativa no asegurada

No obstante que la información de sostenibilidad seleccionada para el Ejercicio Financiero 2023 y años anteriores en el Informe Anual Integrado 2023 de Ferrovial SE estuvo sujeta a un encargo de aseguramiento limitado anterior, la información de sostenibilidad para el Ejercicio Financiero 2023 y años anteriores incluida en el Estado de Sostenibilidad no ha formado parte de este encargo de aseguramiento limitado. En consecuencia, no proporcionamos ningún aseguramiento sobre la información comparativa y las divulgaciones relacionadas en el Estado de Sostenibilidad para el Ejercicio Financiero 2023 y años anteriores. Nuestra conclusión no se modifica respecto a este

asunto.

Limitación al alcance de nuestro encargo de aseguramiento

Al informar sobre información prospectiva de acuerdo con los ESRS, los directores ejecutivos de la junta directiva (en adelante: los directores ejecutivos) describen las suposiciones subyacentes y los métodos de producción de la información, así como otros factores que proporcionan evidencia de que la información prospectiva refleja los planes o decisiones reales tomadas por la empresa (acciones). La información prospectiva se relaciona con eventos y acciones que aún no han ocurrido y que pueden nunca ocurrir. Es probable que el resultado real sea diferente, ya que los eventos anticipados con frecuencia no ocurren como se esperaba. No proporcionamos aseguramiento sobre la viabilidad de la información prospectiva.

Nuestra conclusión no se modifica respecto a este asunto.

Responsabilidades de la junta directiva sobre el Estado de Sostenibilidad

Los directores ejecutivos son responsables de la preparación del Estado de Sostenibilidad de acuerdo con los ESRS, incluyendo el proceso de evaluación de doble materialidad llevado a cabo por la empresa como base para el Estado de Sostenibilidad y la divulgación de impactos, riesgos y oportunidades materiales de acuerdo con los ESRS. Como parte de la preparación del Estado de Sostenibilidad, los directores ejecutivos son responsables del cumplimiento de los requisitos de reporte previstos en el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía).

Los directores ejecutivos también son responsables de seleccionar y aplicar divulgaciones adicionales específicas de la entidad para permitir a los usuarios comprender los impactos, riesgos u oportunidades relacionados con la sostenibilidad de la empresa y de determinar que estas divulgaciones adicionales específicas de la entidad son adecuadas en las circunstancias y de acuerdo con los ESRS.

Además, los directores ejecutivos son responsables del control interno que consideren necesario para permitir la preparación del Estado de Sostenibilidad que esté libre de errores materiales, ya sea por fraude o error.

Los directores no ejecutivos de la junta directiva son responsables de supervisar el proceso de reporte de sostenibilidad, incluyendo el proceso de evaluación de doble materialidad llevado a cabo por la empresa.

Nuestras responsabilidades para el encargo de aseguramiento limitado sobre el Estado de Sostenibilidad

Nuestra responsabilidad es planificar y realizar el encargo de aseguramiento limitado de manera que nos permita obtener evidencia de aseguramiento suficiente y apropiada para nuestra conclusión.

Aplicamos los requisitos de gestión de calidad aplicables de conformidad con las Nadere voorschriften kwaliteitsmanagement (NVKM, regulaciones para la gestión de calidad) y la Norma Internacional sobre Gestión de Calidad (ISQM) 1, y mantenemos, en consecuencia, un sistema integral de gestión de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados sobre el cumplimiento de los requisitos éticos, normas profesionales y otros requisitos legales y regulatorios relevantes.

Nuestro encargo de aseguramiento limitado incluyó, entre otros:

- ▶ Realizar indagaciones y un análisis del entorno externo y obtener una comprensión de los temas y problemas de sostenibilidad relevantes, las características de la empresa, sus actividades, la cadena de valor y sus recursos intangibles clave, con el fin de evaluar el proceso de evaluación de doble materialidad llevado a cabo por la empresa como base para el Estado de Sostenibilidad y la divulgación de todos los impactos, riesgos y oportunidades materiales

relacionados con la sostenibilidad de acuerdo con los ESRS.

- ▶ Obtener, a través de indagaciones, una comprensión general del entorno de control interno, los procesos de la empresa para recopilar e informar información relacionada con la entidad y la cadena de valor, los sistemas de información y el proceso de evaluación de riesgos de la empresa relevante para la preparación del Estado de Sostenibilidad y para identificar las actividades de la empresa, determinar las actividades económicas elegibles y alineadas y preparar las divulgaciones previstas en el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía), sin obtener información de aseguramiento sobre la implementación o probar la efectividad operativa de los controles.
- ▶ Evaluar el proceso de evaluación de doble materialidad llevado a cabo por la empresa e identificar y evaluar áreas del Estado de Sostenibilidad, incluyendo las divulgaciones previstas en el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía), donde es probable que surja información engañosa o desequilibrada, así como errores materiales, ya sea por fraude o error (divulgaciones seleccionadas). Diseñar y realizar procedimientos de aseguramiento adicionales destinados a evaluar que el Estado de Sostenibilidad esté libre de errores materiales en respuesta a este análisis de riesgos.
- ▶ Considerar si la descripción del proceso de evaluación de doble materialidad en el Estado de Sostenibilidad realizada por los directores ejecutivos parece consistente con el proceso llevado a cabo por la empresa.
- ▶ Realizar procedimientos de revisión analítica sobre la información cuantitativa en el Estado de Sostenibilidad, incluyendo la consideración de datos y tendencias.
- ▶ Evaluar si los métodos de la empresa para desarrollar estimaciones son apropiados y se han aplicado de manera consistente para las divulgaciones seleccionadas. Consideramos datos y tendencias; sin embargo, nuestros procedimientos no incluyeron la prueba de los datos en los que se basan las estimaciones ni el desarrollo por separado de nuestras propias estimaciones contra las cuales evaluar las estimaciones de los directores ejecutivos.
- ▶ Analizar, sobre una base de muestra limitada, la documentación interna y externa relevante disponible para la empresa (incluyendo información disponible públicamente o información de actores a lo largo de su cadena de valor) para las divulgaciones seleccionadas.
- ▶ Leer la otra información en el informe anual integrado para identificar inconsistencias materiales, si las hay, con el Estado de Sostenibilidad.
- ▶ Considerar si las divulgaciones proporcionadas para abordar los requisitos de reporte previstos en el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía) para cada uno de los objetivos ambientales, concuerdan con los registros subyacentes de la empresa y son consistentes o coherentes con el Estado de Sostenibilidad, parecen razonables, en particular si las actividades económicas elegibles cumplen con las condiciones acumulativas para calificar como alineadas y si se cumplen los criterios de evaluación técnica, y si las divulgaciones de los indicadores clave de rendimiento han sido definidas y calculadas de acuerdo con el marco de referencia de la Taxonomía, y cumplen con los requisitos de reporte previstos en el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía), incluyendo el formato en el que se presentan las actividades.
- ▶ Considerar la presentación general, la estructura y las características cualitativas fundamentales de la información (pertinencia y representación fiel: completa, neutral y exacta) reportada en el Estado de Sostenibilidad, incluyendo los requisitos de reporte previstos en el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía).
- ▶ Considerar, basándonos en nuestros procedimientos de aseguramiento limitado y en la evaluación de la evidencia obtenida, si el Estado de Sostenibilidad en su conjunto está libre de errores materiales y se ha preparado de acuerdo con los ESRS.

Comunicación

Nos comunicamos con el comité de auditoría y control y la junta directiva respecto a, entre otros asuntos, el alcance y la programación planificados del encargo de aseguramiento y los hallazgos significativos que identificamos durante nuestro encargo de aseguramiento.

Ámsterdam, 27 de febrero de 2025

EY Accountants B.V.

Firma en el original en inglés.

En caso de duda, prevalece la versión en inglés.

J.J. Vernooij

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

08

ÍNDICE

I	A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023	329
	B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2024, 2023 Y 2022	330
	C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2024, 2023 Y 2022	331
	D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2024, 2023 Y 2022	332
	E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2024, 2023 Y 2022	333
	F	NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS DE LOS EJERCICIOS 2024, 2023 Y 2022	329
<hr/>			
		SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	334
		1.1. BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	335
		1.2. SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL Y EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO	340
		1.3. POLÍTICAS CONTABLES	340
		1.4. TIPO DE CAMBIO	352
		1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	353
		SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO	355
		2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	356
		2.2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	357
		2.3. GASTOS DE PERSONAL	357
		2.4. DETERIORO Y ENAJENACIONES	358
		2.5. RESULTADO FINANCIERO	359
		2.6. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	360
		2.7. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	360
		2.8. RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	366
		2.9. RESULTADO DE MINORITARIOS	366
		2.10. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	367
		SECCIÓN 3: ACTIVOS NO CORRIENTES	368
		3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	369
		3.2. ACTIVOS INTANGIBLES	370
		3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	371
		3.4. INMOVILIZADO MATERIAL	372
		3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS	373
		3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	379
		3.7. DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS	381
		SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE	382
		4.1. EXISTENCIAS	382
		4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	383
		4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	384
		4.4. INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15	386
		SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN	388
		5.1. PATRIMONIO NETO	389
		5.2. TESORERÍA Y EQUIVALENTES Y DEUDA FINANCIERA	395
		5.3. FLUJO DE CAJA	403
		5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	403
		5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	406
		SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES	411
		6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	411
		6.2. DÉFICIT DE PENSIONES	411
		6.3. PROVISIONES	411
		6.4. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	413
		6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	413
		6.6. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LA ACCIÓN	419
		6.7. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN	420
		6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	424
		6.9. HONORARIOS AUDITORES	426
		6.10. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	426
		6.11. ANEXOS	427
		SECCIÓN 7: EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL	437
II		ESTADOS FINANCIEROS INDIVIDUALES	
	A	Balances de la Sociedad	440
	B	Cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad	441
	C	Políticas contables utilizadas en la preparación de los estados financieros de la Sociedad	442
	1	Notas al balance de la Sociedad	446
	2	Notas a la cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad	462

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE FERROVIAL SE A 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

(Millones de euros)	Nota	2024	2023
Activos no corrientes		21.327	19.328
Fondo de comercio	3.1	500	475
Activos intangibles	3.2	128	122
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	14.147	13.495
Activos modelo intangible		13.989	13.333
Activos modelo cuenta a cobrar		158	162
Inmovilizado material	3.4	772	594
Activos por derecho de uso	3.7	238	196
Inversiones en asociadas	3.5	3.023	2.038
Activos financieros no corrientes	3.6	1.139	1.148
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		101	262
Activos no corrientes	5.2	401	628
Resto de activos financieros no corrientes	5.2	637	258
Activos por impuestos diferidos	2.7	1.159	1.006
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	221	254
Activos corrientes		7.672	6.990
Existencias	4.1	492	458
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		48	35
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	2.228	1.677
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.625	1.353
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		603	324
Otros activos financieros a corto plazo		-	-
Tesorería y equivalentes	5.2	4.828	4.789
Sociedades de proyectos de infraestructuras		175	204
Caja restringida		18	31
Resto de tesorería y equivalentes		157	173
Sociedades exproyectos		4.653	4.585
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	20	31
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.5	56	-
TOTAL ACTIVOS		28.999	26.318

(Millones de euros)	Nota	2024	2023
Patrimonio neto	5.1	8.120	5.879
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		6.075	3.766
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		2.045	2.113
Pasivos no corrientes		14.578	14.664
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.375	1.334
Planes de beneficios para los empleados	6.2	4	3
Provisiones a largo plazo	6.3	353	268
Pasivos por arrendamientos a largo plazo	3.7	165	141
Deuda financiera	5.2	10.092	10.423
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		8.256	7.852
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		1.836	2.571
Otras cuentas a pagar	6.4	1.279	1.310
Impuestos diferidos	2.7	1.239	1.086
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	71	99
Pasivos corrientes		6.301	5.775
Pasivos por arrendamiento a corto plazo	3.7	80	59
Deuda financiera	5.2	1.196	942
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		143	63
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		1.053	879
Derivados financieros a valor razonable	5.5	61	34
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		80	83
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.902	3.646
Acreedores comerciales		1.781	1.698
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.619	1.529
Otras cuentas a pagar a corto plazo		502	419
Provisiones a corto plazo	6.3	958	1.011
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.5	24	-
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		28.999	26.318

Las notas adjuntas forman parte del estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2024 y 2023.

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2024, 2023 Y 2022.

Cuenta de pérdidas y ganancias (millones de euros)	Nota	2024	2023	2022
Ingresos		9.147	8.514	7.551
Otros ingresos de explotación		1	1	2
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación	2.1	9.148	8.515	7.553
Consumos		1.115	1.047	1.197
Otros gastos de explotación	2.2	4.931	4.878	4.182
Gastos de personal	2.3	1.760	1.599	1.446
Total gastos de explotación		7.806	7.524	6.825
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		441	401	299
Deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	2.208	35	(6)
Resultado de explotación		3.109	625	423
Resultado financiero financiación		(339)	(328)	(243)
Resultado derivados y otros resultados financieros		(72)	(44)	(122)
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		(411)	(372)	(365)
Resultado financiero financiación		74	111	1
Resultado derivados y otros resultados financieros		611	77	44
Resultado financiero de sociedades exproyectos		685	188	45
Resultado financiero	2.5	274	(184)	(320)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	2.6	238	215	165
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas		3.621	656	268
Ingreso/(gasto) por impuesto sobre sociedades	2.7	(145)	(42)	(30)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas		3.476	614	238
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	2.8	14	16	64
Resultado neto		3.490	630	302
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	2.9	(251)	(170)	(117)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		3.239	460	185
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	4,47	0,62	0,24
	2.10 Básico	4,47	0,62	0,24
Resultado neto por acción atribuido a las actividades continuadas de la sociedad dominante (en euros)	Diluido	4,45	0,60	0,16
	Básico	4,45	0,60	0,16

Las notas adjuntas forman parte de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022.

C. ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADO GLOBAL DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2024, 2023 Y 2022.

(Millones de euros)	Nota	2024	2023	2022
a) Resultado neto		3.490	630	302
Atribuidos a la sociedad dominante		3.239	460	185
Atribuido a socios externos		251	170	117
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	5.1	268	(119)	456
Sociedades integración global		189	(98)	333
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	104	20	193
Impacto en reservas de planes de prestación definida		-	-	-
Diferencias de conversión		82	(92)	160
Efecto impositivo		3	(26)	(20)
Sociedades mantenidas para la venta		(1)	(5)	(8)
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		-	(6)	-
Impacto en reservas de planes de prestación definida		-	-	-
Diferencias de conversión		(1)	-	(8)
Efecto impositivo		-	1	-
Sociedades puesta en equivalencia		80	(16)	131
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		27	12	236
Impacto en reservas de planes de prestación definida		-	-	-
Diferencias de conversión		58	(33)	(29)
Efecto impositivo		(5)	5	(76)
c) Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	5.1	(15)	8	131
Sociedades integración global		7	(3)	(47)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	5.5	9	(4)	(62)
Efecto impositivo		(2)	1	15
Sociedades mantenidas para la venta		(24)	11	178
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(65)	13	179
Efecto impositivo		41	(2)	(1)
Sociedades puesta en equivalencia		2	-	-
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		1	-	-
Efecto impositivo		1	-	-
a)+ b)+ c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		3.743	519	889
Atribuidos a la sociedad dominante		3.382	388	707
Atribuido a socios externos		361	131	182

Las notas adjuntas forman parte de los estados consolidados de resultado global correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022.

D. ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADOS DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2024, 2023 Y 2022

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión/fusión	Reservas relacionadas con la autocartera	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados acumulados y otras reservas	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Saldo a 31.12.21	147	218	(124)	507	(1.299)	4.590	4.039	1.790	5.829
Resultado consolidado del ejercicio 2022	–	–	–	–	–	185	185	117	302
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	–	–	–	–	391	–	391	65	456
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	–	131	–	131	–	131
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	–	522	185	707	182	889
Dividendo en efectivo	3	–	–	–	–	(135)	(132)	–	(132)
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	–	(160)	(160)
Compra de autocartera	(5)	(218)	98	–	–	(321)	(446)	–	(446)
Distribuciones a los accionistas	(2)	(218)	98	–	–	(456)	(578)	(160)	(738)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	–	356	356
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Otras compras de autocartera	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros movimientos	–	–	–	–	–	41	41	5	46
Otras transacciones	–	–	–	–	–	41	41	361	402
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas (Nota 5.1.1)	–	–	–	1	–	(9)	(8)	–	(8)
Variaciones de perímetro	–	–	–	–	–	(88)	(88)	67	(21)
Saldo a 31.12.2022	145	–	(26)	508	(777)	4.263	4.113	2.240	6.353
Impacto fusión (16 de junio)	-138	4.426	0	0	0	-4.288	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio 2023	–	–	–	–	–	460	460	170	630
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	–	–	–	–	(80)	–	(80)	(39)	(119)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	–	8	–	8	–	8
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	–	(72)	460	388	131	519
Dividendo en efectivo	–	(58)	–	–	–	(78)	(136)	–	(136)
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	–	(379)	(379)
Compra de autocartera	–	(52)	(52)	–	–	(10)	(114)	–	(114)
Distribuciones a los accionistas	–	(110)	(52)	–	–	(88)	(250)	(379)	(629)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	–	117	117
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	–	12	12	–	12
Otras compras de autocartera	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros movimientos	–	–	–	–	–	16	16	2	18
Otras transacciones	–	–	–	–	–	28	28	119	147
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas (Nota 5.1.1)	–	–	–	(508)	–	(5)	(513)	–	(513)
Variaciones de perímetro	–	–	–	–	–	–	–	2	2
Saldo a 31.12.2023	7	4.316	(78)	–	(849)	370	3.766	2.113	5.879
Resultado consolidado del ejercicio 2024	–	–	–	–	–	3.239	3.239	251	3.490
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	–	–	–	–	158	–	158	110	268
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	–	(15)	–	(15)	–	(15)
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	–	143	3.239	3.382	361	3.743
Dividendo en efectivo	–	–	–	–	–	(130)	(130)	–	(130)
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	–	(446)	(446)
Compra de autocartera	–	–	–	–	–	(701)	(701)	–	(701)
Distribuciones a los accionistas	–	–	–	–	–	(831)	(831)	(446)	(1.277)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	–	22	22
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	–	13	13	–	13
Otras compras de autocartera	–	–	–	–	–	(272)	(272)	–	(272)
Otros movimientos	–	–	–	–	–	17	17	(5)	12
Otras transacciones	–	–	–	–	–	(242)	(242)	17	(225)
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas (Nota 5.1.1)	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Variaciones de perímetro	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Saldo a 31.12.2024	7	4.316	(78)	–	(706)	2.536	6.075	2.045	8.120

Las notas adjuntas forman parte de los estados consolidados de variaciones de patrimonio correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022.

E. ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE CAJA DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2024, 2023 Y 2022

(Millones de euros)	Nota	2024	2023	2022
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante		3.239	460	185
Ajustes al resultado		(1.897)	531	698
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos		251	170	117
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas		(14)	(16)	(64)
Gasto por impuesto sobre sociedades		145	42	30
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia		(238)	(215)	(165)
Resultado financiero		(274)	184	320
Deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	(2.208)	(35)	6
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		441	401	299
Resultado de explotación por amortización y deterioro de exproyectos de actividades discontinuadas		–	–	155
Pago de impuestos	2.7	(192)	(170)	(82)
Variación fondo maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	4.0	(220)	118	(83)
Cobro dividendos proyectos infraestructuras	3.5	363	324	284
Flujo de operaciones		1.293	1.263	1.002
Inversiones en inmovilizado material/activos intangibles	3.4	(226)	(86)	(95)
Inversión proyectos infraestructuras	3.3	(186)	(319)	(809)
Subvenciones no reintegrables		–	9	25
Inversiones en asociadas y activos financieros no corrientes/adquisición de compañías	3.5	(1.286)	(257)	(347)
Intereses recibidos	2.5	172	236	47
Inversión en caja restringida a largo plazo		257	(51)	18
Desinversión/venta sociedades	1.1.5	2.582	43	429
Flujo de inversión		1.313	(425)	(732)
Flujo antes de financiación		2.606	838	270
Flujo de capital procedente de socios externos		23	130	350
Dividendo en efectivo		(130)	(136)	(132)
Compra de autocartera		(701)	(114)	(446)
Distribuciones a los accionistas	5.1	(831)	(250)	(578)
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	5.1	(444)	(377)	(161)
Otras recompras de autocartera	5.1	(272)	–	–
Otros movimientos de Fondos Propios		8	(506)	(69)
Intereses pagados	2.5	(464)	(432)	(329)
Pagos por arrendamientos	3.7	(104)	(87)	(72)
Aumento endeudamiento financiero		150	964	1.207
Disminución endeudamiento financiero		(657)	(747)	(665)
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		–	–	1
Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(2.591)	(1.305)	(316)
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		59	160	(283)
Variación tesorería y equivalentes por variaciones en el perímetro de consolidación		(35)	(34)	4
Variación tesorería y equivalentes por actividades discontinuadas	5.3	–	–	(81)
Variación tesorería y equivalentes	5.3	39	(341)	(406)
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		4.789	5.130	5.536
Tesorería y equivalentes al final del periodo		4.828	4.789	5.130

Las notas adjuntas forman parte de los estados consolidados de flujos de caja correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DICIEMBRE DE 2024, 2023 Y 2022

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Esta sección desglosa la información que se considera necesario conocer con carácter previo a la lectura de los estados financieros de Ferrovial SE.

BASES DE PRESENTACIÓN

Bases de presentación

Los estados financieros consolidados de Ferrovial SE y sus sociedades dependientes y participadas (en adelante "Ferrovial", el "Grupo Ferrovial", el "Grupo" o "Grupo FSE") han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF" en adelante) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB). En la nota 1.3 se desglosan las políticas contables aplicadas.

Reorganización del Grupo

Según lo descrito en los estados financieros consolidados de 2023 de Ferrovial SE, el Consejo de Administración de Ferrovial, en su sesión del 28 de febrero de 2023, acordó formular el proyecto de fusión inversa de la matriz del grupo, Ferrovial, S.A., sociedad cotizada en España y sociedad dominante última del Grupo Ferrovial, con su filial neerlandesa íntegramente participada Ferrovial International SE, que se completó finalmente el 16 de junio de 2023. Como resultado de esta operación, la nueva cabecera del Grupo fue Ferrovial, S.E. (o "FSE"), una sociedad anónima europea ("Societas Europea") con domicilio social en Países Bajos y cotizada actualmente en Estados Unidos, España y los Países Bajos. Toda la información incluida en los diferentes periodos de presentación se corresponde con la información consolidada histórica del grupo Ferrovial, sin ajustes del valor de los activos y pasivos, dado que la entidad combinada se considera una continuación del antiguo sociedad dominante Ferrovial S.A. (Nota 1.1.2).

Este tipo de reorganización no se consideraba una combinación de negocios en virtud de la NIIF 3 y no está específicamente contemplado en las NIIF. Por lo tanto, se aplicó el *pooling of interest* o *predecessor accounting*. Este fue el enfoque adoptado porque la entidad combinada se consideraba una continuación del Grupo encabezado por Ferrovial, S.A y solo había cambiado la ubicación de sus recursos dentro del Grupo. Además, este enfoque proporciona información útil sobre la sociedad combinada y permite a los usuarios de la información financiera entender la evolución del negocio subyacente (Nota 1.1.2).

Actividades del Grupo

Las cuatro áreas de actividad, que constituyen sus segmentos de información conforme a la NIIF 8, son las siguientes: Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Energía.

A efectos de la comprensión de estos estados financieros consolidados, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de Autopistas y Aeropuertos, aunque también en las actividades de Construcción y Energía. Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa en los presentes estados financieros consolidados, de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos en diferentes epígrafes de los estados financieros (véase Nota 1.1.4).

Cabe destacar también que el Grupo tiene participaciones relevantes integradas por puesta en equivalencia, principalmente relacionadas con activos de infraestructuras (véase nota 1.1.4).

Principales operaciones de desinversión e inversión en 2024

El 12 de diciembre de 2024, tras cumplir las condiciones reguladoras aplicables, Ferrovial ha completado la venta del 19,75% del capital social de FGP Topco, que es el accionista directo de Heathrow Airports Holdings Limited (HAH), titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), a Ardian y al Public Investment Fund (PIF), con una plusvalía de 2.023 millones de euros. En consecuencia, Ferrovial tiene actualmente acciones que representan el 5,25%, reconocidas como activo financiero a su valor razonable a través de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase nota 1.1.5), lo que genera un impacto positivo adicional de 547 millones de euros.

Adicionalmente, el 13 de junio Ferrovial adquirió una participación directa del 23,99% en IRB Infrastructure Trust (Private InvIT), una filial de IRB Infrastructure Developers Limited (Nota 1.1.5), que gestiona una cartera de 15 concesiones de autopistas en India.

Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

La Nota 1.2 analiza la capacidad del grupo para continuar operando en virtud del principio de empresa en funcionamiento, analizando su liquidez, los requisitos de efectivo futuro y otros factores externos que podrían comprometer este principio y concluyendo que no existen incertidumbres significativas con respecto a la capacidad del grupo para continuar como empresa en funcionamiento.

Juicios y estimaciones

Las principales estimaciones de Ferrovial para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos se detallan en la Nota 1.3.4.

Efecto tipo de cambio

Aunque el euro es la moneda funcional de Ferrovial, la mayoría de sus actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro. En la nota 1.4 se analiza el impacto en los estados financieros consolidados de la evolución de las principales divisas en las que operaba el Grupo en los ejercicios 2024, 2023 y 2022.

1.1. BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

1.1.1. Bases de presentación

Estos estados financieros consolidados de Ferrovial han sido aprobados por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2025 y han sido elaborados conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") adoptadas por la Unión Europea.

Los estados financieros consolidados incluyen el estado consolidado de situación financiera, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado consolidado de flujos de caja y las notas adjuntas (denominados en su conjunto "estados financieros consolidados").

Para la presentación de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el grupo utiliza un método de clasificación en función de la naturaleza de los gastos, ya que es más representativo del formato que usa la dirección con fines de información interna y proporciona información fiable a los inversores.

La moneda de presentación del Grupo es el euro, que también es la moneda funcional de la sociedad dominante, y, salvo que se indique lo contrario, los importes se presentan en millones de euros.

1.1.2 Reorganización empresarial

Según lo descrito en los estados financieros consolidados de 2023 de Ferrovial SE, el Consejo de Administración de Ferrovial, en su sesión del 28 de febrero de 2023, acordó formular el proyecto de fusión inversa de la matriz del grupo, Ferrovial, S.A., sociedad cotizada en España y sociedad dominante última del Grupo Ferrovial, con su filial neerlandesa íntegramente participada Ferrovial International SE, que se completó finalmente el 16 de junio de 2023. Como resultado de esta operación, la nueva cabecera del Grupo fue Ferrovial, S.E. (o "FSE"), una sociedad anónima europea ("Societas Europea") con domicilio social en Países Bajos y cotizada actualmente en Estados Unidos, España y los Países Bajos.

Toda la información incluida en los diferentes periodos de presentación se corresponde con la información consolidada histórica del grupo Ferrovial, sin ajustes del valor de los activos y pasivos, dado que la entidad combinada se considera una continuación del antiguo sociedad dominante Ferrovial S.A. El único impacto contable como consecuencia de la fusión fue la modificación de las cifras del capital social y de la prima de emisión de la nueva entidad jurídica matriz. Puesto que este cambio es una reclasificación entre el capital social legal y la prima de emisión de la antigua entidad matriz, las diferencias se incluyen como movimiento dentro de las reservas de patrimonio en 2023, el ejercicio en que se produjo formalmente la fusión.

1.1.3 Actividades del Grupo

El Grupo Ferrovial está constituido por la sociedad dominante Ferrovial SE, constituida en Países Bajos, y sus sociedades dependientes y participadas, que se detallan en el Anexo I. Su domicilio social se encuentra en Kingsfordweg 151, 1043GR, Ámsterdam, Países Bajos.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes cuatro áreas de actividad que constituyen, a su vez, sus segmentos de información conforme a lo indicado en la NIIF8:

- **Construcción:** Diseño y ejecución de todo tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Autopistas:** Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- **Energía:** Se centra en soluciones innovadoras para la promoción, construcción y explotación de infraestructuras de generación y transmisión de energía.

En enero de 2024, con el fin de impulsar la transición energética relacionada con el negocio y desarrollar nuevas capacidades en esta área de forma más rápida y eficiente, Ferrovial aprobó una reorganización parcial de las divisiones de negocio en virtud de la cual se fusionaron la línea de negocio de Soluciones Energéticas, que era parte de la división de Negocio de Construcción en 2023, y la línea de negocio de infraestructuras energéticas, que formaba parte de la división de Negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad en 2023. De ahora en adelante, la División de Negocio resultante se denomina División de Negocio de Energía.

Véase nota 1.5 para Actividades por Segmentos. Adicionalmente, en la página web www.ferrovial.com pueden consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

A efectos de la comprensión de estos estados financieros consolidados, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de Autopistas y Aeropuertos, aunque también en las actividades de Construcción y Energía.

Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa en los presentes estados financieros consolidados, de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos en los epígrafes "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras" dentro de los activos financieros a largo plazo (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar – Nota 3.3) y, fundamentalmente, en los epígrafes de tesorería y equivalentes y deuda financiera (Nota 5.2).

Tras unos procesos de licitación competitivos, estos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo celebrados con autoridades públicas ("el concedente"), que otorgan el derecho a construir o mejorar, gestionar y mantener la infraestructura. El contrato se adjudica a una entidad jurídica, la entidad concesionaria, cuya única finalidad es la ejecución del proyecto, en el que el Grupo tiene una participación.

La concesionaria tiene que financiar la construcción o la mejora de la infraestructura pública principalmente con deudas garantizadas por los flujos de caja futuros procedentes del plazo del proyecto; como resultado, estos proyectos suelen tener restricciones de caja establecidas en los acuerdos de financiación para garantizar el reembolso de las deudas. Los accionistas también realizan aportaciones de capital. Por lo general, las deudas se aseguran al inicio del contrato de concesión de servicios y no tiene recurso frente a los accionistas o, en algunos casos, el recurso frente a los accionistas se limita a las garantías emitidas.

Una vez finalizada la construcción o la rehabilitación, la concesionaria empieza a explotar y mantener la infraestructura y a cambio, cobra peajes o tarifas reguladas por el uso de la infraestructura o cantidades pagadas por la entidad concedente en función de las condiciones de disponibilidad del activo. Estos flujos de entrada permiten la recuperación de la inversión inicial. En la mayoría de los casos, la actividad de construcción y posterior mantenimiento de la infraestructura es subcontratada por las sociedades titulares de los proyectos con la división de Construcción del Grupo.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos se encuentran en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12. Se incluye una relación de aquellas sociedades consideradas proyecto en el Anexo I.

También es importante destacar que el Grupo Ferrovial tiene participaciones relevantes en sociedades por puesta en equivalencia que gestionan activos de infraestructuras siendo las más relevantes las siguientes: su participación del 43,23% en ETR 407, sociedad concesionaria de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá) y su participación indirecta del 49% en la sociedad JFK NTO LLC, concesionaria de la nueva Terminal 1 del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York; su participación del 50% en AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido; su participación del 19,86% en IRB Infrastructure Developers Limited, una de las principales sociedades de infraestructuras de la India, que cotiza en Bombay, y la reciente adquisición de su participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust (Private InvIT), una empresa asociada de IRB Infrastructure Developers Limited (Nota 1.2). En la Nota 3.5 de inversiones en sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia se incluye información detallada de estas sociedades. También cabe mencionar que un 19,75% de la participación en FGP Topco Limited, que es el accionista directo de Heathrow Airports Holdings Limited (HAH), titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), se ha desinvertido el 12 de diciembre, y que el 5,25% se ha reconocido como activo financiero a su valor razonable a través de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase nota 1.1.5).

1.1.4. Activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas

Activos y pasivos mantenidos para la venta

A 31 de diciembre de 2024 los activos mantenidos para la venta ascienden a 56 millones de euros y los pasivos a 24 millones de euros, relacionados con los activos energéticos que se prevé desinvertir en un plazo de 12 meses, así como con la participación del 50% en AGS Airports Holdings Limited (AGS), sociedad dominante propietaria de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

El 13 de noviembre de 2024, Ferrovial anunció que se había llegado a un acuerdo con Avialliance UK Limited para vender toda su participación en AGS (50%), y como parte de la misma transacción, Macquarie también aceptó vender toda su participación (50%) en AGS al mismo comprador. La finalización de esta operación estaba sujeta a la obtención de todas las autorizaciones normativas que resultaran de aplicación al ejercicio 2024 y, por tanto, la participación del 50% en AGS Airports Holdings Limited se reclasificó como mantenidas para la venta a 31 de diciembre de 2024. La participación en esta sociedad se ha mantenido a cero, debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores dejaron el patrimonio atribuible a Ferrovial en valor negativo.

Como se indica en la Nota 3.6. de estos estados financieros consolidados, el grupo concedió préstamos subordinados a AGS por un total de 235 millones de euros, que después del acuerdo alcanzado en noviembre, se han reclasificado de activos financieros a largo plazo a cuentas por cobrar a corto plazo a diciembre de 2024, ya que estos préstamos también son parte de la operación de desinversión.

El 28 de enero de 2025, tras cumplir todas las condiciones reguladoras aplicables, Ferrovial y Macquarie completaron la venta de la totalidad de la participación en AGS por un precio de 900 millones de libras, de los cuales aproximadamente 450 millones de libras son ingresos netos de Ferrovial, lo que supuso una plusvalía de 297 millones de euros para Ferrovial, que repercutirá en los resultados de 1T 2025 (véase Nota 6.11).

No había activos ni pasivos mantenidos para la venta a 31 de diciembre de 2023.

En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como mantenidos para la venta a diciembre de 2024:

(Millones de euros)	2024
Activos intangibles	9
Inmovilizado material	39
Otros activos no corrientes	4
Activos no corrientes	52
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1
Tesorería y equivalentes	1
Otros activos corrientes	2
Activos corrientes	4
TOTAL activos clasif. como mant. para venta	56
Deuda financiera	17
Otros pasivos no corrientes	4
Pasivos no corrientes	21
Deuda financiera	2
Otros pasivos corrientes	1
Pasivos corrientes	3
TOTAL pasivos clasif. como mant. para venta	24

Actividades discontinuadas

Las actividades discontinuadas corresponden fundamentalmente a la división de Servicios, cuya desinversión finalizó en 2022, una vez materializadas las ventas del negocio de Conservación y Mantenimiento de Infraestructuras en España y el Reino Unido (Amey).

Durante 2024 y 2023

El resultado de actividades discontinuadas ascendía a 14 y 16 millones de euros en 2024 y 2023, respectivamente, y se corresponde principalmente con la actualización de las indemnizaciones y las cantidades variables (*earn-outs*) asociadas a la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal, así como a otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido (véase Nota 2.8).

Desinversiones ejecutadas en 2022:

Con fecha 31 de enero de 2022, se materializó el acuerdo de venta entre Ferrovial y Portobello Capital para la adquisición del negocio de Conservación y Mantenimiento de Infraestructuras en España, una vez cumplidas todas las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la operación. El precio total recibido por Ferrovial ascendió a 175 millones de euros.

Tras completar la venta, Ferrovial adquirió una participación (24,8%) del capital del adquirente (Grupo Serveo) por valor de 17,5 millones de euros. El impacto sobre la cuenta de pérdidas y ganancias fue inmaterial. Como se describe a continuación en la Nota 1.1.5, el 28 de junio de 2024, Ferrovial completó la venta de esta participación del 24,78% en Grupo Serveo, integrada como sociedad por puesta en equivalencia, al principal accionista, Portobello Capital, por 55 millones de euros, lo que supuso una plusvalía antes de impuestos de 33 millones de euros, declarado en la cuenta de pérdidas y ganancias dentro de la partida "Deterioro y enajenación de inmovilizado" (Nota 2.4)

El 31 de diciembre de 2022 se materializó la venta del negocio de Amey en Reino Unido, relacionado con los servicios de ingeniería y de conservación y mantenimiento de infraestructuras durante todo su ciclo de vida, a una sociedad controlada por fondos gestionados por One Equity Partners, que ha realizado la transacción junto a su socio Buckthorn Partners. La contraprestación neta (valor de los fondos propios) que ha recibido Ferrovial ascendía a 264,6 millones de libras (301,3 millones de euros), según el acuerdo final alcanzado el 17 de abril de 2023, sin más ajustes de precios aplicables. La contraprestación neta se ha pagado en efectivo (112,8 millones de libras (128,5 millones de euros)) y un préstamo del vendedor de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros) al comprador, formalizado al cierre y reembolsable en los próximos cinco años con un interés del 6% anual (que se incrementará al 8% después del tercer año). La plusvalía generada ascendió a 58,3 millones de euros y se contabilizó en el epígrafe de Resultado de actividades discontinuadas en la cuenta de pérdidas y ganancias, incluyendo la transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias de las diferencias de conversión (-155,6 millones de euros) y las variaciones en el valor razonable de los derivados (-15,4 millones de euros) acumulados en el patrimonio neto.

Anteriormente, la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey vendió en el primer semestre de 2022 el negocio de servicios de gestión financiera de sociedades titulares de proyectos en PFI (Project Finance Initiative) por 5 millones de libras, y adicionalmente, vendió el área de negocio relativa al mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua, al fondo británico Rubicon, por un precio total de 20,3 millones de libras, que incluye un pago aplazado de 18 millones de libras que se instrumenta a través de un préstamo al comprador (Nota 3.6.2). El impacto en la cuenta de resultados fue inmaterial.

1.1.5. Variaciones del perímetro de consolidación y otras desinversiones en participadas

A continuación, se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en los años 2024, 2023 y 2022.

Aeropuertos

Durante 2024:

Desinversión de Heathrow Airport Holdings

Con respecto a la desinversión de Heathrow Airport Holdings, tal y como se desglosa en los Estados Financieros Consolidados a 31 de diciembre de 2023, el 28 de noviembre de 2023, Ferrovial formalizó un contrato de compraventa de acciones con Ardian y el Public Investment Fund (PIF), en virtud del cual Ferrovial aceptó vender la totalidad de su participación (una participación del 25%) en FGP Topco Limited.

Al cierre del ejercicio 2023, la finalización de la operación estaba sujeta al cumplimiento de algunos derechos de acompañamiento (*tag-along*) de los accionistas y de las condiciones reguladoras aplicables y, en consecuencia, no existía ninguna garantía de que la operación vaya a completarse.

El 12 de diciembre de 2024, tras cumplir las condiciones reguladoras aplicables, Ferrovial completó la venta del 19,75% del capital social de FGP Topco Ltd., que es el accionista directo de Heathrow Airports Holdings Limited (HAH), titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), a Ardian y al Public Investment Fund (PIF), con una plusvalía de 2.023 millones de euros, declarado en la cuenta de pérdidas y ganancias dentro de la partida "Deterioro y enajenación de inmovilizado" (Nota 2.4). En consecuencia, Ferrovial ahora posee una participación del 5,25%, que se reconoce como activo financiero no corriente a valor razonable con cambios en resultados (Nota 3.6.), una vez concluido que, de acuerdo con la NIC 28, p. 5-6, Ferrovial ya no ejercerá una influencia significativa en FGP Topco Ltd., a pesar de tener derecho a nombrar a un miembro del consejo junto con otros accionistas, ya que el grupo no tendrá participación en los procesos de formulación de políticas del activo ni participación en las decisiones relacionadas con las distribuciones de dividendos. El valor razonable de la participación restante se ha determinado por remisión al precio de venta de la participación del 19,75% recientemente desinvertida en FGP Topco Ltd., generando un impacto positivo adicional de 547 millones de euros.

Desinversión de Vertiports

El 11 de diciembre de 2024, Ferrovial ha completado la venta de su negocio de Vertiports en Estados Unidos, con una plusvalía de 2 millones de euros.

Durante 2023:

No se produjeron variaciones en el perímetro de consolidación durante 2023.

Autopistas

Durante 2024:

Desinversión del 5% de su participación en IRB Infrastructure Developers

El 11 de junio, Ferrovial, a través de su filial Cintra, completó la venta de una participación del 5% en la sociedad india IRB Infrastructure Developers (IRB) por 215 millones de euros excluyendo costes de transacción (suponiendo un tipo de cambio EUR/INR de 89,3). La venta se realizó mediante la colocación de 301,9 millones de acciones entre inversores institucionales de la Bolsa Nacional (NBE) y la Bolsa de Bombay (BSE). Las acciones en IRB se vendieron a un precio medio de 63,60 rupias, lo que resultó en una plusvalía antes de impuestos de 132 millones de euros, reportada en la cuenta de resultados dentro de la partida "Deterioro y enajenación de inmovilizado", como se indica en la Nota 2.4. Después de esta operación, Ferrovial sigue siendo el segundo mayor accionista, con una participación del 19,86%, y tiene los mismos representantes en el Consejo de Administración (dos de un total de ocho miembros). Por lo tanto, Ferrovial sigue ejerciendo una influencia significativa según la NIC 28 y esta participación restante sigue integrándose por puesta en equivalencia.

Adquisición del 23,99% de IRB Private InvIT

El 13 de junio Ferrovial, a través de su filial Cintra, adquirió una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust (Private InvIT), una filial de IRB Infrastructure Developers (IRB) en la que Ferrovial tiene una participación del 19,86%, tal y como se ha comentado previamente. Private InvIT poseía una cartera de 14 concesiones de autopistas de peaje en India con un pipeline comprometido de una concesión adicional (Ganga Expressway Proyecto "Ganga"). Esta inversión se pagó en efectivo, por un total de 652 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 90,21 EUR/INR).

Ferrovial adquirió esta participación a las filiales de GIC Private Limited, que antes de esta operación poseían una participación del 49% en la sociedad. Tras la operación, las filiales de GIC conservan una participación del 25% en Private InvIT e IRB mantiene su participación actual del 51%. Teniendo en cuenta la participación indirecta que ostenta Ferrovial a través de la participación del 19,86% en IRB, Ferrovial conserva una participación total en Private InvIT de 34,1%.

El 20 de diciembre, Private InvIT amplió su capital social mediante la emisión de derechos de participaciones de Private InvIT a IRB Infrastructure Developers (IRB) y a las empresas asociadas de GIC Affiliates. Tras la emisión de derechos, Ferrovial adquirió el 23,99% de estos derechos emitidos, aumentando su inversión en Private InvIT en 58 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 87,83 EUR/INR) y manteniendo su participación en un 23,99%. El 27 de diciembre, Private InvIT adquirió el 80,4% de Ganga, la concesión adicional mencionada anteriormente. Cuando Private InvIT adquiera el 19,6% restante de Ganga, se estima que la inversión de Ferrovial en Private InvIT aumentará en 18 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 89,2 EUR/INR - véase Nota 6.5).

Tal y como prescribe la NIIF 10, se han analizado los acuerdos sociales existentes entre los socios y el resto de contratos relativos al proyecto y se ha concluido que las mayorías reforzadas y los derechos de veto establecidos en estos acuerdos para la aprobación de la mayoría de las decisiones relevantes implica que Ferrovial tenga una influencia significativa sobre IRB Private InvIT. La participación del 23,99%, por lo tanto, se consolida a través del método de puesta en equivalencia, según la NIC 28.

En cuanto a la asignación de precio de compra, la diferencia entre el valor razonable neto de los activos y los pasivos identificables de Private InvIT y su valor contable en la fecha de la adquisición (300 millones de euros por la participación de Ferrovial) se asignó íntegramente al valor de los derechos de concesión de autopistas, ya que el valor contable del resto de activos netos no difiere significativamente de su valor razonable. Según la NIC 12, párrafo 66, el pasivo por impuesto diferido derivado de este ajuste a valor razonable del activo intangible (90 millones de euros para la participación de Ferrovial) afecta al fondo de comercio implícito en el valor contable de la inversión.

En diciembre de 2024 se completó la valoración y el valor razonable de los activos netos adquiridos pasó a considerarse definitivo.

Desinversión de varias concesiones de carreteras y aparcamientos

En octubre de 2024, Ferrovial e Interogo Holding, a través de su fondo de inversión en infraestructura Inter Infrastructure Capital (IIC), crearon la sociedad Umbrella Roads BV para gestionar las participaciones de Ferrovial en diferentes concesiones de carreteras y aparcamientos en España, Escocia, Irlanda y Canadá.

Ferrovial transmitió el 100% de los derechos económicos y posee la mayoría de los derechos de voto (51%) de Umbrella Roads BV a través de su división de autopistas Cintra, que gestionará las operaciones en el marco de un acuerdo de servicios. Tras el análisis que la sociedad realizó de esta operación y de los acuerdos de compra de acciones, se ha llegado a la conclusión de que Ferrovial no tiene ningún control sobre estos activos según los criterios del apartado 7 de la NIIF 10 ni una influencia significativa en virtud de la NIC 28, lo que implica el reconocimiento de una plusvalía de 19 millones de euros (precio de la operación de 100 millones de euros), declarado en la cuenta de pérdidas y ganancias dentro de la partida "Deterioro y enajenación de inmovilizado" (Nota 2.4). La colaboración entre Ferrovial e Interogo Holding podría permitir otra colaboración entre las partes en el futuro.

Las participaciones transmitidas incluyen las autopistas irlandesas M3 Eurolink y M4 Eurolink; la autopista M8-M73-M74 en Escocia; la 407 East Extension Phase 1 y la 407 East Extension Phase 2 en Canadá; y los aparcamientos Serrano Park y la Autovía de la Plata (A-66) en España. Los activos operan en el marco de regímenes de pago por disponibilidad o tiene un riesgo de tráfico limitado.

Proyecto del Anillo Vial Periférico

El 4 de abril de 2024, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada de Perú (Proinversión), una agencia técnica especializada adscrita al Ministerio de Economía y Finanzas de Perú, concedió el Proyecto del Anillo Vial Periférico en Lima (Perú) a un consorcio dirigido por la filial de autopistas Cintra, que posee el 35% del consorcio, junto con Acciona y Sacyr, que poseen el 32,5% cada una. El Proyecto del Anillo Vial Periférico es un contrato de concesión a 30 años que abarca la financiación, el diseño, la construcción, la gestión y el mantenimiento de unos 35 kilómetros de circunvalación en el área metropolitana de Lima. El proyecto conlleva una inversión prevista de unos 3.400 millones de dólares (3.100 millones de euros aproximadamente). Este importe consta del patrimonio que se prevé que aporte el consorcio, que actualmente se estima en unos 400-600 millones de dólares (de los cuales 140-210 millones de dólares se prevé que los invierta Cintra), así como de aportaciones de fondos públicos del Gobierno peruano y otras fuentes de financiación.

Durante 2023:

Autopista Azores

Ferrovial, a través de la filial de Autopistas, alcanzó un acuerdo en junio de 2023 para vender el 89,2% de la autopista de Azores, en Portugal, a los fondos de infraestructuras Horizon y RiverRock. El precio inicial de la operación, que está en consonancia con la estrategia de rotación de activos de la sociedad y se realizó el 28 de diciembre de 2023, fue de 42,6 millones de euros (precio final de 43,4 millones de euros una vez ajustado por las comisiones de *ticking* devengadas desde la firma del contrato de compraventa).

La venta ha proporcionado 39 millones de euros antes de impuestos en plusvalías a Ferrovial (declarados en la cuenta de pérdidas ganancias en el epígrafe Deterioro y enajenación de inmovilizado). Ferrovial seguirá prestando servicios técnicos a la concesionaria durante dos años prorrogable de común acuerdo.

Construcción

Durante 2024 y 2023:

No se produjeron variaciones en el perímetro de consolidación durante 2024 y 2023.

Energía

Durante 2024:

Ferrovial Energy US, LLC, adquiere Misae Solar IV, LLC, un proyecto fotovoltaico de 257 MW en el condado de Leon

El 1 de mayo, Ferrovial, a través de Ferrovial Energy US, LLC, adquiere una participación del 100% en Misae Solar IV, LLC, un proyecto fotovoltaico de 257 MW en el condado de Leon, Texas, por un precio de adquisición de 14,3 millones de dólares (13,8 millones de euros). La sociedad llevará a cabo el diseño, la construcción y la operación de la planta.

Durante 2023:

No se produjeron variaciones en el perímetro de consolidación durante 2023.

Otro negocio

Durante 2024

Como se comenta en la Nota 1.1.4., el 28 de junio, Ferrovial completó la venta de su participación del 24,78% en Grupo Serveo, integrada como una sociedad por puesta en equivalencia, al principal accionista, Portobello Capital, por 55 millones de euros. 15 millones del precio se diferieron (hasta cuatro años después de la fecha de finalización, sin devengar intereses). La plusvalía antes de impuestos de la enajenación es de 33 millones de euros, declarado en la cuenta de pérdidas y ganancias dentro de la partida "Deterioro y enajenación de inmovilizado" (Nota 2.4). Según la legislación tributaria española, el 95% de la plusvalía no está sujeto a impuestos, y el tipo impositivo efectivo es del 1,25%.

Esta participación del 24,78% fue adquirida por Ferrovial en 2022 cuando se vendió el negocio de Infraestructura de Servicios en España a Portobello. Esta operación culmina la desinversión de Ferrovial del negocio de Servicios en España como parte de su estrategia de centrarse en su actividad principal: el desarrollo y la explotación de infraestructura sostenible. Como resultado de la operación, Ferrovial ya no es accionista de Grupo Serveo ni tiene representación en su Consejo de Administración.

1.2. EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO

1.2 EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO

El 31 de diciembre de 2024, la tesorería y equivalentes de sociedades exproyectos alcanzó los 4.653 millones de euros. Asimismo, Ferrovial dispone de líneas de liquidez adicionales disponibles por importe de 538 millones de euros correspondientes a deuda corporativa, y 114 millones de euros correspondientes a otros saldos disponibles de deudas a 31 de diciembre de 2024. Es destacable igualmente que el conjunto de activos y pasivos a corto plazo, incluyendo la caja y la deuda, tiene un saldo positivo a cierre-31 de diciembre de 2024. Ferrovial considera que esta sólida posición de caja debería ser suficiente para cumplir sus obligaciones futuras, incluidas las distribuciones previstas a los accionistas por un importe acumulado de 2.300 millones de euros durante el periodo 2024-2026. También cabe mencionar los dividendos previstos de los activos de infraestructuras en la cartera existente (sin incluir los dividendos de Heathrow), por importe de 2.700 millones de euros para 2024-2026.

Como en ejercicios anteriores, para evaluar la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, el Grupo ha realizado un análisis de las necesidades futuras de caja, centrado los ejercicios 2025 y 2026, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla una serie de hipótesis estrés sobre el flujo de caja de la Sociedad, entre las que destacan:

- Asunción de reducción en la recepción de dividendos en 2025 y 2026 procedentes de proyectos de infraestructuras (50% para autopistas y la totalidad para energía).
- Los flujos de caja en el negocio de Construcción se prevé que caigan en torno a -200 millones de euros al año para 2025 y 2026, lo que se explica por una peor evolución del capital circulante y una menor rentabilidad del negocio.
- Eliminación de las desinversiones de activos previstas para el periodo 2025-2026, incluida la posible desinversión de nuestra participación pendiente del 5,25% en Heathrow Airport.
- Aportaciones de capital contingente por importe de unos 100 millones de euros al año.

La conclusión de dicho análisis es que, a pesar de que ese escenario sí implicaría un deterioro de la posición de caja de la sociedad, se seguiría manteniendo una posición de caja suficiente para hacer frente a los compromisos asumidos. Por lo tanto, se concluye que teniendo en cuenta la información disponible, no se tiene conocimiento de incertidumbres materiales relacionadas con hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo de continuar como empresa en funcionamiento durante los próximos doce meses desde la fecha de firma de los presentes estados financieros.

1.3. POLÍTICAS CONTABLES

1.3.1. Nuevas normas contables

1.3.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2024

A 31 de diciembre de 2024 ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones que son aplicables por primera vez en este ejercicio ha tenido impacto significativo en la valoración, reconocimiento o presentación de ninguna partida de los estados financieros del Grupo.

Modificaciones a la NIIF 16 - Pasivo por arrendamiento en un acuerdo de venta y arrendamiento posterior

Las modificaciones en la NIIF 16 especifican los requisitos que un vendedor-arrendatario utiliza para medir el pasivo por arrendamiento que surge en una transacción de venta con arrendamiento financiero posterior para garantizar que el vendedor-arrendatario no reconozca ninguna cantidad de la pérdida o ganancia relacionada con el derecho de uso que conserva para sí.

Las modificaciones no afectaron a los estados financieros del Grupo.

Las modificaciones a la NIC 1 especifican los requisitos para clasificar los pasivos como corrientes o no corrientes. Las modificaciones aclaran:

- Lo que se entiende por derecho a diferir la liquidación durante al menos los 12 meses siguientes a la fecha de cierre y que dicho derecho puede estar sujeto al cumplimiento por parte de la sociedad de las condiciones (*covenants*) especificadas en el acuerdo de préstamo (cumplimiento de los *covenants* en los doce meses siguientes al periodo de presentación).
- Que debe existir un derecho a diferir al final del periodo de presentación.
- Que la clasificación no se ve afectada por la posibilidad de que una entidad ejerza su derecho de aplazamiento de un instrumento financiero compuesto.

Las modificaciones han dado lugar a la presentación de información adicional en la Nota 5.2.2 y han afectado a la clasificación de una de las deudas financieras del Grupo por una cantidad de 77 millones de euros que se ha reclasificado como corriente a 31 de diciembre de 2024.

Acuerdos de financiación de proveedores – Modificaciones a la NIC 7 y NIIF 7

Las modificaciones de la "NIC 7 Estado de flujos de efectivo" y de la "NIIF 7 Instrumentos financieros: Información a revelar" aclaran las características de los acuerdos de financiación de proveedores y exigen información adicional sobre dichos acuerdos para ayudar a los usuarios de los estados financieros a entender los efectos de los acuerdos de financiación de proveedores sobre los pasivos, los flujos de efectivo y la exposición al riesgo de liquidez de una sociedad.

Como resultado de haber implementado las modificaciones, el Grupo ha aportado información adicional sobre su acuerdo de financiación para proveedores. Consulte la Nota 4.3.

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 31 de diciembre 2024

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que no son de obligado cumplimiento a 31 de diciembre de 2024 son las siguientes:

Norma, interpretación o modificación	Fecha de publicación en el diario oficial UE	Fecha de aplicación en la UE	Fecha de aplicación del IASB
Modificación a la NIC 21– Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de las monedas extranjeras: ausencia de convertibilidad.	Pendiente	Pendiente	1 de enero de 2025
Modificaciones de la NIIF 9 y NIIF 7: Contratos relativos a la electricidad dependiente de la naturaleza. Modificaciones de la Clasificación y Valoración de Instrumentos financieros.	Pendiente	Pendiente	1 de enero de 2026
NIIF 18: Presentación y divulgación de los estados financieros	Pendiente	Pendiente	1 de enero de 2027

Aunque el Grupo está actualmente analizando el impacto de las modificaciones anteriores, los análisis preliminares realizados hasta la fecha indican que su aplicación inicial no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados. No obstante, el Grupo prevé que los cambios en la presentación de la información financiera derivados de la NIIF 18 pueden ser significativos.

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2024, 2023 y 2022, la fecha de cierre contable de los estados financieros individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante. A este respecto, con el objeto de determinar la existencia de control, control conjunto o una influencia significativa en cada entidad del Grupo se revisa la coherencia entre la participación accionarial y el control político de la sociedad en virtud de los estatutos y acuerdos entre accionistas.

En el caso de negocios con sociedades en los que se determine la existencia de control conjunto, el criterio general de consolidación es el de puesta en equivalencia. En relación a estos negocios, además de aquellos supuestos en los que hay dos socios cada uno con una participación del 50%, los casos que requieren un análisis más detallado son los relativos a proyectos de infraestructuras en los que Ferrovial tiene influencia significativa (participación inferior o igual al 50%), y tiene el derecho a proponer al Consejero Delegado o a otros ejecutivos de la participada, mientras que el resto de accionistas, fundamentalmente fondos de infraestructuras, tienen participación directa en el Consejo de Administración.

Dentro de este caso cabe destacar las participaciones en las sociedades titulares de los siguientes proyectos de Autopistas (se indica entre paréntesis el % de participación mantenido en los mismos): 407 ETR (43,23%), Eslovaquia (35%), Toowoomba (40%) y OSARs (50%) y también la participación en la sociedad JFK NTO (49%), incorporada a la División de Aeropuertos en 2022, tal y como se ha descrito en el punto 1.1.4.

Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas (UTE) o entidades similares que cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como "operaciones conjuntas".

Se considera que en estos supuestos de operaciones conjuntas existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos y gastos de estas entidades. En 2024, este tipo de operaciones aportaron a los activos, al resultado y a los ingresos del Grupo consolidado un total de 1.057,157 y 1.581 millones de euros, respectivamente (1.173,36 y 1.401 millones de euros en 2023; y 428 millones de euros a los activos, 40 millones de euros al resultado y 1.242 millones de euros a los ingresos del Grupo consolidado en 2022). Destacan las siguientes sociedades que corresponden a proyectos de ejecución de obras de construcción:

PROYECTO	PAÍS	ACTIVIDAD	% PARTICIPACIÓN	INGRESOS (MILLONES DE EUROS) 2024
HS2 Main works	Reino Unido	Trabajos en la HS2 con 80 km entre Chilterns y Warwickshire, incluyendo 15 viaductos, 5 km de túneles verdes, 22 km de desvíos de carreteras, 67 puentes y 30 millones de metros cúbicos de excavación	15 %	332
Sydney Metro West	Australia	Diseño y construcción de trabajos de construcción de metro, con una longitud de 11 kilómetros de túneles ferroviarios gemelos entre Sydney Olympic Park y The Bays, Australia.	50 %	233
Ontario Transit Group	Canadá	Diseño, construcción y financiación de la línea de metro de Ontario: Construcción de un sistema de transporte rápido de siete estaciones de 6,7 km.	50 %	216
Constructor G.P Riverlinx	Reino Unido	Diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del túnel Silvertown, en el este de Londres.	40 %	127
Coffs Harbour Bypass	Australia	Contrato de diseño y construcción. Se trata de 14 km de carretera, tres túneles y una vía de servicio.	50 %	113
Thames Tideway Tunnel Central Section JV	Reino Unido	Construcción de nueva infraestructura para la red de saneamiento de Londres	50 %	60
Metro Paris Ligne 3A JV	Francia	Metro Paris con 6,7 KM de túnel. Las obras incluyen la construcción de tres estaciones y ocho infraestructuras auxiliares.	50 %	54
Linha Circular, A.C.E.	Portugal	Ferrovial construirá una nueva línea de metro circular en Oporto, la línea rosa, que tendrá 3,1 kilómetros de longitud. Las obras en la línea rosa incluyen la construcción de cuatro estaciones nuevas, tres pozos de ventilación y la instalación de la vía y la catenaria.	65 %	53,53
				1.187

El detalle de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se presenta en la nota 3.5 y en el Anexo I.

Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativas a obras de construcción realizadas por la división de Construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras no son eliminadas en el proceso de consolidación, ya que se considera que el Grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora, recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora.

De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de Grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIIF 12.

El impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de -14.206 millones de euros en 2024, después de impuestos y minoritarios (-34.942 y -60.507 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente).

Por último, en cuanto a las operaciones de compra o venta de un porcentaje de participación que no suponga un cambio de control en la sociedad, la participación minoritaria se valora al valor proporcional en los activos netos identificables de la sociedad adquirida/vendida. Los cambios en la participación en la propiedad de una dominante en una dependiente que no den lugar a una pérdida de control de la dominante son transacciones de patrimonio.

1.3.3. Políticas contables aplicadas por partidas del estado de situación financiera consolidado y de la cuenta de resultados consolidada

A continuación, se detallan únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar los presentes estados financieros consolidados en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por la especificidad del sector en el que opera o por su importancia relativa.

1.3.3.1. Activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias

- Con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en los epígrafes "Activos intangibles" e "Inmovilizado material" se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.
- El método lineal es el utilizado para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos en los epígrafes "Activos intangibles" e "Inmovilizado material", excepto para determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de manera degresiva.

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para amortizar cada tipo de elemento incluido en el epígrafe "Inmovilizado material" se sitúan en los siguientes rangos:

	AÑOS DE VIDA ÚTIL
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Vehículos	3-20
Otro inmovilizado	2-20

1.3.3.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas en las infraestructuras por las sociedades titulares de estos proyectos en el ámbito de la CINIIF12 (fundamentalmente autopistas), cuya retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otros activos o en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización de la infraestructura público.

No aparecen recogidos en este epígrafe los activos adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión, pero que no forman parte de la infraestructura (como elementos de transporte, mobiliario, o equipos informáticos), al no ser objeto de reversión a la administración concedente. Este tipo de activos se contabiliza en el epígrafe de "Inmovilizado material" y se amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio económico.

Activos con modelo intangible CINIIF 12

Toda la inversión inicial relativa a la infraestructura que posteriormente es revertida a la administración, incluyendo los costes de cumplimiento del contrato y los costes financieros activados durante el periodo de construcción, se amortiza en función del patrón de consumo aplicable en cada caso (normalmente el tráfico previsto, en el caso de autopistas de peaje) durante toda la vida de la concesión.

Las inversiones acordadas contractualmente al inicio, con carácter firme e irrevocable, para su realización en un momento posterior durante la vida de la concesión, y siempre que no sean inversiones de mejora de la infraestructura, tienen la consideración de inversión inicial. Para este tipo de inversiones se contabiliza un activo y un pasivo inicial por el valor actual de la inversión futura, aplicando para el cálculo del citado valor actual una tasa de descuento equivalente al coste de la deuda vinculada al proyecto. El activo se amortiza en función del patrón de consumo durante toda la vida de la concesión y la provisión se actualiza financieramente durante el periodo que medie hasta la inversión.

En el caso de que exista un pago a la administración por adquirir el derecho de la explotación de la concesión, dicho pago es también amortizado en función del patrón de consumo durante la vida de la concesión.

En el caso de las inversiones de reposición, se contabiliza una provisión sistemática durante el periodo de devengo de las obligaciones, que deberá estar completamente dotada en el momento en que la reposición entre en funcionamiento. Dicha dotación se realiza en función del patrón del consumo durante el periodo en el que la obligación se devengue y aplicando un criterio financiero.

Las inversiones de mejora de la infraestructura son aquellas que suponen un aumento de la capacidad de generación de ingresos de la infraestructura o reducción de costes en la misma. Para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional, al suponer un aumento de la capacidad de la infraestructura, se tratarán como una extensión del derecho otorgado y por lo tanto, se reconocerán en el balance en el momento en que entren en explotación. Se amortizan a partir de la fecha de entrada en explotación en función del diferencial generado sobre el patrón de consumo por el aumento de la capacidad.

No obstante, si a la vista de las condiciones del acuerdo, estas inversiones no se van a recuperar por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se lleven a cabo, se reconoce una provisión por la mejor estimación del valor actual del desembolso necesario para cancelar la obligación asociada a las actuaciones que no se ven compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se ejecuten. La contrapartida es un mayor precio de adquisición del activo.

En caso de que se prevea que solo una parte de la mejora se recuperará mediante la generación de mayores ingresos futuros, se seguirá el tratamiento contable general para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional. Respecto a estos contratos, las principales hipótesis son las relativas a estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así como su duración, estado y método de consolidación aplicado, tanto para autopistas de peaje como para aeropuertos, destacando las adquisiciones del Aeropuerto Internacional de Dalaman y la Nueva Terminal Uno del JFK NTO en 2022 (véase Nota 1.1.5):

Concesiones de activos modelo intangible:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
407 International Inc	Canadá	Explotación	1999	2098	Puesta en equivalencia
NTE Mobility Partners, LLC	EE. UU.	Explotación	2014	2061	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	EE. UU.	Explotación	2018	2061	Global
LBJ Infr. Group LLC	EE. UU.	Explotación	2014	2061	Global
I-66 Mobility Partners LLC	EE. UU.	Explotación	2016	2066	Global
I-77 Mobility Partners LLC	EE. UU.	Explotación	2019	2069	Global
IRB Infrastructure Developers Limited (**)	India	Explotación/ Construcción	-	-	Puesta en equivalencia
IRB Infrastructure Trust Limited (***)	India	Explotación/ Construcción	-	-	Puesta en equivalencia
Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C (****)	Perú	Construcción	2024	2054	Puesta en equivalencia
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	España	Explotación	1989	2036	Global
Autovía de Aragón, S.A.	España	Explotación	2007	2026	Global
Aeropuertos Internacional Dalaman	Turquía	Explotación	2022	2042	Global
JFK NTO LLC	EE. UU.	Construcción	2022	2060	Puesta en equivalencia

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(**) IRB Infrastructure Developers Limited incluye varios proyectos de modelos de activos intangibles y financieros, cuya fecha final de concesión va de 2030 a 2053.

(***) IRB Infrastructure Trust Limited incluye varios proyectos de modelos de activos intangibles, cuya fecha final de concesión va de 2036 a 2053.

(****) Modelo bifurcado, por lo que se reconocen un activo financiero y un activo intangible.

Activos con Modelo Cuentas a Cobrar CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe los acuerdos de concesión de servicios vinculados a infraestructuras en los que la retribución consiste en un derecho contractual incondicional de recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantice el pago de importes determinados, o bien porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes determinados. Se trata por tanto de acuerdos de concesión en los que el riesgo de demanda es asumido en su totalidad por la entidad concedente. En estos supuestos, el importe debido por la citada entidad concedente se contabiliza en el balance como un activo financiero.

Para el cálculo del importe debido por la entidad concedente se considera el valor de los servicios de construcción, explotación y/o mantenimientos prestados y la remuneración financiera implícita en este tipo de contratos.

Los ingresos por los servicios prestados en cada periodo, fundamentalmente construcción y mantenimiento, incrementan el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. La remuneración financiera de los servicios prestados, igualmente, incrementa el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. Los cobros recibidos de la Administración disminuyen el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en tesorería.

El reconocimiento de esta remuneración financiera en las concesiones de este tipo se clasifica como ingresos ordinarios, ya que forma parte de la actividad de la concesión y son se encuentra devengada de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 9, 10 y 10 millones de euros, respectivamente.

Adicionalmente, los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 6 millones de euros en 2024, 7 millones de euros en 2023 y 9 millones de euros en 2022.

Los principales contratos de concesión que aplican el modelo cuentas a cobrar corresponden a los negocios de Construcción y Tratamiento de Residuos (Thalia):

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	Explotación	2008	2038	Global
Depusa Aragón S.A.	España	Explotación	2017	2037	Global
Aparcamiento Wrocław Budimex	Polonia	Explotación	2012	2042	Global
Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia - planta Waterbeach)	Reino Unido	Explotación	2008	2036	Global

(*) Primer año de funcionamiento (si el proyecto está en estado de funcionamiento) o Primer año del periodo de concesión/construcción (si el proyecto está en la fase de construcción)

Asimismo, dentro de las empresas contabilizadas por puesta en equivalencia, los siguientes contratos de concesiones de autopistas también aplican el modelo de cuentas a cobrar:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba)	Australia	Explotación	2019	2043	Puesta en equivalencia
IRB Infrastructure Developers Limited (**)	India	Explotación	-	-	Puesta en equivalencia
Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C (***)	Perú	Construcción	2024	2054	Puesta en equivalencia
Ruta del Cacao S.A.S	Colombia	Construcción	2015	2040	Puesta en equivalencia
Zero Bypass Ltd.	Eslovaquia	Explotación	2016	2050	Puesta en equivalencia
Netflow OSARs Western	Australia	Explotación	2017	2040	Puesta en equivalencia
Riverlinx, Ltd.	Reino Unido	Construcción	2019	2050	Puesta en equivalencia

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(**) IRB Infrastructure Developers Limited incluye varios proyectos de modelos de activos intangibles y financieros, cuya fecha final de concesión va de 2036 a 2053.

(***) Modelo bifurcado, por lo que se reconocen un activo financiero y un activo intangible.

1.3.3.3. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias

Deterioro y enajenación de inmovilizado y activos intangibles

El grupo evalúa, en cada fecha de cierre, si existen indicios de que un activo se pueda deteriorar. De existir algún indicador, el importe recuperable del activo se compara con su valor contable (es decir, neto de amortización acumulada). Se reconoce una provisión por deterioro en la cuenta de pérdidas y ganancias si el importe recuperable es inferior al valor contable. La provisión se revierte en ejercicios futuros si el importe recuperable supera el valor contable.

El grupo también evalúa al cierre de cada periodo de presentación si existen indicios de que pueda dejar de existir una pérdida por deterioro del valor reconocida en periodos anteriores para un activo distinto del fondo de comercio.

La línea de "Deterioro y enajenación del inmovilizado" recoge principalmente los resultados por deterioros de activos y el resultado por compra, venta y enajenación de participaciones en empresas del Grupo o asociadas. Cuando, como consecuencia de dichas adquisiciones o enajenaciones, tiene lugar una toma o pérdida de control, la plusvalía correspondiente a la puesta a valor razonable de la participación mantenida se presenta en la columna de ajustes de valor razonable.

Arrendamientos

El Grupo aplica un único enfoque de reconocimiento y valoración para todos los arrendamientos, a excepción de los arrendamientos a corto plazo, que en línea con la excepción establecida en la NIIF 16, párrafo 5(a), los arrendamientos que tienen una duración inferior a doce meses, y los arrendamientos de activos de bajo valor se tratan como arrendamientos operativos (Nota 2.2). El grupo reconoce pasivos por arrendamiento para realizar pagos por arrendamiento y activos por derecho de uso que representan el derecho a usar los activos subyacentes (Nota 3.7).

El grupo reconoce los activos por derecho de uso al inicio del arrendamiento (es decir, la fecha en que el activo subyacente está disponible para su uso). Los activos por derecho de uso se valoran al coste, menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro, y se ajustan en función de las nuevas valoraciones de los pasivos por arrendamiento. El coste de los activos por derecho de uso incluye el importe de los pasivos por arrendamiento reconocidos, los costes directos iniciales incurridos y los pagos por arrendamiento efectuados hasta la fecha de inicio, menos los incentivos al alquiler recibidos. Los activos por derecho de uso se deprecian linealmente durante el plazo del arrendamiento.

A la fecha de inicio del arrendamiento, el grupo reconoce los pasivos por arrendamiento valorados al valor actual de los pagos por arrendamiento que se deberán efectuar a lo largo del periodo de arrendamiento. Después de la fecha de inicio, el importe de los pasivos por arrendamiento se aumenta para reflejar la acumulación de intereses y se reduce por los pasivos por arrendamiento efectuados. Asimismo, el valor contable de los pasivos por arrendamiento se vuelve a valorar si existe una modificación, un cambio en el plazo del arrendamiento, un cambio en los pasivos por arrendamiento o un cambio en la valoración de una opción de compra del activo subyacente.

Impuestos

Los activos y pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes se valoran por el importe que se prevé recuperar de las autoridades fiscales o pagar a las autoridades fiscales. Los tipos impositivos y las leyes fiscales que se emplean para calcular el importe son los que están en vigor o que se habrán promulgado a la fecha de cierre en los países en los que el grupo opera y genera ingresos imponibles.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se miden aplicando los tipos impositivos que se espera sean aplicable en el ejercicio en el que se realice el activo o se liquide el pasivo, en función de los tipos impositivos (y las leyes fiscales) promulgadas o sustantivamente promulgadas a la fecha de cierre.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen con respecto a la compensación de pérdidas y créditos fiscales no utilizados en la medida en que sea probable que vaya a disponerse de ganancias fiscales futuras con las que poder compensar las pérdidas y los créditos fiscales no utilizados.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos no se compensan en estos estados financieros, ya que las filiales de Ferrovial no tienen una intención clara de liquidar los pasivos y activos por impuestos corrientes por su importe neto o de realizar los activos y liquidar los pasivos al mismo tiempo.

Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida (Nota 5.2.1)

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de proyectos de infraestructuras, cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

Medición del valor razonable

En la valoración de derivados, se considera el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas de flujos de caja eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas.

El Grupo utiliza técnicas de valoración apropiadas en función de las circunstancias y del volumen de datos disponibles para cada elemento, tratando de maximizar el uso de elementos observables relevantes y evitando el uso de elementos no observables. Según NIIF 13, en la medición del valor razonable, el Grupo establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en los siguientes tres niveles según los datos de las técnicas de valoración utilizadas:

- Nivel 1: Los datos son precios cotizados idénticos.
- Nivel 2: Datos distintos de los precios cotizados pero observables para los activos o pasivos de forma directa o indirecta.
- Nivel 3: Datos no observables para el activo o pasivo.

Tal y como se detalla en la Nota 5.5 de Derivados financieros, todos los derivados financieros del Grupo se encuadran en el Nivel 2.

Es importante destacar la valoración del valor razonable del 5,25% restante en FGP Topco después de la venta del 19,75% en diciembre de 2024. El valor razonable se ha determinado en referencia al precio de venta del 19,75% recientemente vendido en FGP Topco y, por lo tanto, se clasifica como Nivel 2, ya que el precio de venta es un dato observable.

Instrumentos financieros

Deterioro de activos financieros

Ferrovial aplica la NIIF 9, que se basa en un modelo de pérdidas esperadas según el que la provisión por pérdidas se calcula en base a las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos financieros en función del incremento significativo del riesgo.

Este modelo aplica a todos los activos financieros incluidos los comerciales y activos de contratos bajo la NIIF 15, no comerciales y cuentas a cobrar bajo el modelo de CINIIF 12. Para este cálculo el grupo ha desarrollado una metodología por el que se aplica a los saldos de los activos financieros, unos porcentajes que reflejen las pérdidas crediticias esperadas en función del perfil crediticio de la contrapartida (el cliente, para el caso de los clientes y otras cuentas a cobrar y la entidad concedente, para los activos financieros bajo CINIIF 12).

Estos porcentajes reflejan la probabilidad de impago (cuentas a cobrar que no se sobran) y una pérdida en caso de que el impago se materialice.

La asignación de los ratings y la evolución de dichos porcentajes es supervisada por el departamento de riesgos financieros, que realiza una actualización al final de cada ejercicio en función de los riesgos crediticios. Si en dicho análisis se identifica un incremento significativo del riesgo respecto del reconocido inicialmente, la pérdida esperada se calcula teniendo en cuenta la probabilidad de que haya un incumplimiento durante toda la vida del activo.

Para los clientes y otras cuentas a cobrar, el Grupo aplica el enfoque simplificado. Para el cálculo de la pérdida de crédito esperada se obtiene un rating medio de los clientes por actividad y área geográfica y a partir de dicho rating se obtienen los porcentajes a aplicar a los saldos en función de si el cliente es público, privado y su sector de actividad (solo para el caso de los clientes privados).

Adicionalmente, si el cliente entre en concurso, reclamación o impago, se considera que se ha producido un incumplimiento y se provisionará el total del saldo del cliente. Para ello, el grupo tiene establecidos unos plazos por tipología de cliente que determina el incumplimiento y por lo tanto el registro de la provisión.

Para el caso de las cuentas a cobrar bajo modelo de CINIIF 12 (Nota 3.3.2), el cálculo de la provisión por pérdida de crédito esperada se hará de forma individualizada para cada activo en función de la calidad crediticia de la entidad concedente. Si no se ha incrementado el riesgo crediticio de forma significativa, el cálculo se realizará por un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas en los próximos 12 meses. Considerando que el riesgo no se ha incrementado de forma significativa, si la entidad concedente está por encima de nivel de rating de "investment grade o grado de inversión" y mantiene este nivel desde su reconocimiento inicial.

Clasificación y valoración de activos financieros.

Los activos financieros se clasifican, en el reconocimiento inicial, como valorados posteriormente a coste amortizado, valor razonable con cambios en otro resultado global y valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias.

Según la NIIF 9 los métodos de clasificación y valoración se determinan en base a dos conceptos: las características de los flujos de efectivo contractuales del activo financiero y el modelo de negocio de la entidad para gestionarlo.

Esto determina tres posibles métodos de valoración: coste amortizado, valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio), y valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Los activos financieros del grupo son principalmente activos que se mantienen hasta el vencimiento y donde los flujos de efectivo son solamente pago de principal e intereses, por lo tanto, según estas características, los activos financieros están valorados a coste amortizado. Únicamente destacar que para los instrumentos de patrimonio que se valoren por defecto a su valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, existe la opción en el momento inicial de presentar sus variaciones de valor razonable en otro resultado integral. Esta decisión es irrevocable y se toma por cada activo de forma individual.

Los instrumentos de patrimonio clasificados como activos financieros a través de resultados se presentan como activos no corrientes porque (i) no se espera que se realicen dentro del ciclo operativo normal de la empresa, (ii) principalmente no se mantienen con fines de negociación, y (iii) no se espera que se realicen dentro de los doce meses posteriores al período de reporte.

Clasificación y valoración de pasivos financieros

Los pasivos financieros se clasifican, en el reconocimiento inicial, como pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados, préstamos y deuda, cuentas por pagar o como derivados designados como instrumentos de cobertura en una cobertura efectiva, según corresponda.

Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a valor razonable y, en el caso de préstamos y deudas y cuentas por pagar, netos de los costes de operación que le sean directamente atribuibles.

Los pasivos financieros del Grupo incluyen acreedores comerciales y otras cuentas por pagar, préstamos y deudas, incluidos descubiertos bancarios, e instrumentos financieros derivados.

A efectos de valoraciones posteriores, los pasivos financieros se clasifican en dos categorías: Pasivos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias y pasivos financieros a coste amortizado (préstamos y deuda)

Subvenciones de capital no reintegrables

Las subvenciones de capital no reintegrables se valoran por el importe concedido, registrándose en el estado consolidado de situación financiera en el epígrafe de Ingresos a distribuir en varios ejercicios (Nota 6.1), y se imputan al resultado del ejercicio de manera gradual en proporción a la depreciación experimentada durante el periodo por los activos financiados con dichas subvenciones. Desde el punto de vista del flujo de caja, el importe de las inversiones realizadas se presenta de forma separada del importe de las subvenciones no reintegrables cobradas en el ejercicio.

Acreedores comerciales

El epígrafe "Acreedores comerciales" también incluye la obligación de pago por bienes o servicios adquiridos a proveedores mediante contratos de *confirming* con entidades financieras.

Estos saldos se clasifican como acreedores comerciales y los pagos relacionados como flujos de efectivo de actividades de explotación en consonancia con la NIC 1, ya que forman parte del capital circulante empleado en el ciclo normal de explotación de la entidad. Los pagos se realizan a las entidades financieras en las mismas condiciones acordadas con el proveedor y sin una extensión sobre los vencimientos acordados con el proveedor, y no existen garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

Provisiones

En este epígrafe se incluyen las provisiones que cubren los riesgos derivados de las distintas actividades que desarrolla (véase Nota 6.3). El tratamiento contable de cada tipo de provisión es como sigue:

- i. Provisiones para pleitos e impuestos: La dotación y reversión de esta provisión se realiza contra el resultado de explotación, contra resultado financiero y/o contra el impuesto sobre sociedades, dependiendo de la naturaleza de impuesto al que haga referencia la provisión (sanciones, intereses de las mismas y/o cuotas de actas en disconformidad).
- ii. Provisiones para reposición CINIIF 12: Estas provisiones se dotan y se revierten contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entre en funcionamiento. El gasto neto por amortización ascendió a 37 millones de euros y 24 millones de euros en 2024 y 2023, respectivamente.
- iii. Provisiones para otros riesgos a largo plazo: Las provisiones se dotan y se revierten contra variación de provisiones dentro del resultado de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura
- iv. Provisiones para operaciones de tráfico: Estas provisiones se dotan y se revierten contra variación de provisiones dentro del resultado de explotación.

Sistemas retributivos vinculados a la acción

Los sistemas retributivos vinculados a la acción se contabilizan como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta la fecha, utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos.

1.3.3.4 Reconocimiento de ingresos

Con el objeto de asegurar una aplicación homogénea en las diferentes áreas de actividad, Ferrovial dispone de una política común de reconocimiento de ingresos adaptada a la NIIF 15 -Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes.

i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

El primer paso a efectos del reconocimiento de ingresos es la identificación de los contratos y las obligaciones de desempeño dentro de los mismos.

En los contratos de construcción se identifica como regla general una única obligación de desempeño debido al alto grado de integración y personalización de los diferentes bienes y servicios para ofrecer un producto conjunto, que se transfiere al cliente a lo largo del tiempo.

En general, las obligaciones de desempeño en las actividades de Construcción que Ferrovial realiza se satisfacen a lo largo del tiempo y no en un momento determinado, ya que el cliente recibe y consume simultáneamente los beneficios aportados por el desempeño de la Sociedad a medida que el servicio se presta.

Respecto al criterio de reconocimiento de ingresos a lo largo del tiempo (forma de medir el progreso de una obligación de desempeño), Ferrovial tiene establecidos unos criterios que se aplican de forma consistente para obligaciones de desempeño de carácter similar.

A este respecto, el método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se transfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto ("output method").

En contratos de bienes y servicios diferentes, altamente interrelacionados, para producir un producto combinado, lo que ocurre habitualmente en los contratos con actividad de construcción, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados o "unidad valorada de obra" ("Surveys of performance" dentro de los "output method") por el que el ingreso reconocido corresponde a las unidades de trabajo ejecutadas en función del precio asignado a las mismas. Conforme a dicho método, periódicamente se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada uno de los trabajos, registrando como ingreso la producción correspondiente.

Los costes de ejecución de las obras o proyectos de servicios se reconocen contablemente en función de su devengo, registrando como gasto lo realmente incurrido (Nota 1.3.3.4.IV sobre provisiones por gastos diferidos).

Por su parte, en el caso de servicios recurrentes y rutinarios (los servicios son sustancialmente iguales), como mantenimiento, con el mismo patrón de transferencia a lo largo del tiempo y con una retribución que consiste en una cantidad fija recurrente durante el plazo del contrato (por ejemplo, pago mensual o anual) de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido ("time-elapsed", dentro de los propuestos por el método de relación valorada "output method"). Conforme a este método, los ingresos se reconocen de forma lineal durante el tiempo del contrato y los costes según su devengo.

Sólo en aquellos contratos que no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y donde no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos (*input method*) denominado "grado de avance sobre costes". Conforme a este método, la entidad reconoce ingresos basados en el avance de los costes respecto al total de los costes previstos para terminar los trabajos, teniendo en cuenta el margen esperado de todo el proyecto según el último presupuesto actualizado.

Este método conlleva medir la proporción de los costes incurridos por el trabajo terminado hasta la fecha respecto al total de los costes previstos, y reconocer como ingresos esa misma proporción sobre el total de ingresos esperados.

Como se ha indicado anteriormente, este método sólo se aplica en aquellos contratos de construcción o servicios a precio fijo ("lump sum"), en los que no es posible desglosar el precio y la medición de las unidades a producir.

Por último, respecto a la determinación de si se actúa como principal o agente en relación con las obligaciones de desempeño contractuales, tanto para los contratos de construcción como los de servicios, Ferrovial actúa como principal si proporciona los bienes y servicios directamente al cliente y transfiere el control de los mismos sin intermediarios.

En el caso de los contratos de concesión en los que Ferrovial, además de operar realiza la construcción de la infraestructura, la constructora actúa como principal si es la responsable última del cumplimiento de la obligación contractual de ejecutar la obra de acuerdo con las especificaciones del contrato de concesión y asume, por tanto, las consecuencias en caso de reclamación o retraso. Por ello, los ingresos y el resultado por la prestación de esos servicios de construcción son reconocidos por la División de Construcción. En sentido contrario, la sociedad concesional actúa como agente en relación con la obligación de desempeño de construcción y, por tanto, no reconoce ingresos ni resultados por dicha obligación.

ii) Reconocimiento de ingresos procedentes de modificaciones, reclamaciones y disputas

Se entiende por modificaciones los cambios en el alcance de los trabajos del contrato inicial que puede llevar a una modificación de los ingresos del contrato. Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales.

El criterio general seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que exista la aprobación de los mismos por parte del cliente. En el caso de que se haya aprobado el alcance de los trabajos, pero aún no se haya valorado el impacto en los ingresos, se aplica el requisito que posteriormente se menciona para el caso de "contraprestación variable". Esto implica registrar aquel importe sobre el que sea altamente probable que no se vaya a producir una reversión significativa.

Los costes asociados a estas unidades ejecutadas o servicios se reconocerán en el momento en que se produzcan, independientemente de que haya sido aprobada o no la modificación.

Una **reclamación** es una solicitud de pago o compensación al cliente (por ejemplo, supuestos de compensación, reembolso de costes) sujeta a un procedimiento de solicitud directamente al cliente.

Una **disputa** es el resultado de una inconformidad o rechazo tras una reclamación al cliente bajo el amparo del contrato, cuya resolución está pendiente de procedimiento directamente con el cliente o de un procedimiento judicial o arbitral.

El criterio general seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos hasta que se apruebe una reclamación o se resuelva un litigio.

En caso de que el trabajo de reclamación se apruebe, pero la valoración esté pendiente, se aplica el requisito que se menciona a continuación para el caso de "contraprestación variable" de acuerdo a lo establecido por la NIIF 15, registrando el importe del ingreso por la que es altamente probable que no exista una reversión significativa. Este tratamiento también se aplica en casos excepcionales en los que aún no se ha concedido la aprobación si (i) existe un informe legal que confirme que los derechos contractuales son claramente exigibles, (ii) así como un informe técnico que respalde el fundamento técnico de la reclamación y (iii) la aprobación del CFO y Consejero General de la División.

En aquellos casos en los que exista un informe legal que confirme que los derechos objeto de una disputa son claramente exigibles y que por lo tanto se recuperarán al menos los costes directamente relacionados con el servicio relacionado con la misma, podrá reconocerse ingresos hasta el límite del importe de los costes soportados.

iii) Determinación del precio de la transacción

El precio de la transacción debe asignarse a cada obligación de desempeño (o bien/servicio diferenciado) por un importe que represente la contraprestación a la que la entidad espera tener derecho a cambio de la transferencia de bienes o servicios comprometidos con el cliente. Para ello, se asigna el precio de transacción a cada obligación de desempeño identificada en el contrato, como precio de venta aislado en términos relativos.

La mejor evidencia de un precio de venta aislado es el precio observable de un bien o servicio cuando la entidad vende ese bien o servicio por separado, en circunstancias similares y a clientes similares.

Contraprestación variable

Si la contraprestación comprometida en un contrato incluye un importe variable, dicho importe se reconocerá por un valor que sea altamente probable que no sufra una reversión significativa cuando la incertidumbre relativa a la variabilidad haya sido resuelta. En este sentido, por ejemplo, se establece que solo a partir de un porcentaje avanzado del contrato se puede reconocer un bonus.

Componente financiero

En general, para calcular el precio de una obligación de desempeño, se calcula un componente de financiación implícito cuando el tiempo transcurrido entre el momento en que se produce la entrega de un bien o servicio y el momento en el que está previsto que el cliente pague por ese bien o servicio sea superior al año. Dicho componente se trata como ingreso financiero.

Para las obligaciones de desempeño en las que el periodo transcurrido entre el momento en que la entidad transfiere un bien o servicio y el momento en que el cliente paga es inferior al año, se aplica la solución práctica permitida por la norma para no ajustar el importe de la contraprestación.

En aquellos casos en los que contractual o legalmente existe un derecho a cobrar intereses de demora por el retraso en el cobro respecto a los plazos contractualmente establecidos, el reconocimiento de dichos intereses de demora se realizará, exclusivamente, cuando sea altamente probable que se vayan a percibir dichos intereses.

iv) Saldos de balance relativos al reconocimiento de ingresos

Obra ejecutada pendiente de certificar/ obra certificada por anticipado

A diferencia del reconocimiento de los ingresos, las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente, mediante el documento contractual denominado certificación u orden de trabajo. De esta forma, las cantidades reconocidas como ingresos en un ejercicio no tienen por qué coincidir con las cantidades facturadas o certificadas por el cliente.

En aquellos contratos en los que los ingresos reconocidos son superiores al volumen facturado o certificado, la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada "Obra ejecutada pendiente de certificar" (siendo un activo del contrato) dentro del epígrafe "Clientes por ventas y prestación de servicios", mientras que en aquellos contratos en los que los ingresos reconocidos son inferiores al volumen facturado o certificado por el cliente, la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada "Obra certificada por anticipado" (siendo un pasivo del contrato) dentro del epígrafe "Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo".

Costes de licitación y costes de movilización

Adicionalmente a los saldos de balance descritos anteriormente, el Grupo también reconoce activos relacionados con los costes de obtención de un contrato (costes de licitación) y con los costes incurridos para cumplir un contrato o costes de puesta en marcha (costes de movilización) relacionados directamente con el contrato principal y siempre que sean recuperables dentro del desarrollo del mismo. Dichos saldos figuran en una cuenta separada del activo del balance dentro del epígrafe de Existencias (Nota 4.1).

Los costes de licitación sólo se capitalizan cuando están directamente relacionados con un contrato, es probable que se recuperen en el futuro y el contrato se haya adjudicado o la sociedad haya sido seleccionada como la licitadora de preferencia (*preferred bidder*).

Los costes de licitación incurridos antes de que se adjudique un contrato o se seleccione al contratista como licitador preferente se reconocen como gasto, salvo que sean explícitamente recuperables del cliente en cualquier caso (se obtenga o no el contrato). Se amortizan de forma sistemática de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo.

Los gastos necesarios para la puesta en marcha del contrato, costes de movilización, se capitalizan siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro y no incluyen gastos que se generarían, aunque no se hubiera obtenido el contrato. Se van reconociendo como gasto en función de la evolución de la mencionada producción real sobre la prevista en cada contrato. En caso contrario, se imputan directamente a resultados.

v) Provisiones relacionadas con contratos con clientes

Las principales provisiones relativas a contratos con clientes son las provisiones por gastos diferidos y por pérdidas presupuestadas.

- Provisiones por gastos diferidos. Cubren los gastos que se prevé que se produzcan una vez finalizado un contrato, tales como los relativos a la retirada de maquinaria de construcción o gastos de desmantelamiento, así como las estimaciones de las reparaciones a realizar en periodo de garantía. Estas provisiones están relacionadas con una obligación contractual para cuya satisfacción la sociedad aplicará, probablemente, recursos cuyo importe puede ser estimado de forma fiable. Las provisiones se constituyen sobre la base de la mejor información disponible. Pueden determinarse como porcentaje del total de los ingresos esperados del contrato si existe información histórica de contratos similares.

Las obligaciones de garantía incluidas en este tipo de provisiones no se tratan como obligaciones de desempeño separadas, salvo que el cliente tenga la opción de contratar la misma de forma separada, por lo que se registran conforme a lo indicado en la NIC 37.

Estas provisiones se clasifican como pasivos corrientes, dado que se refieren al ciclo de proyectos de construcción de explotación, en consonancia con la NIIF 1.

- Provisiones por pérdidas presupuestadas. Estas provisiones se reconocen cuando es evidente que los gastos totales previstos para cumplir con un contrato exceden a los ingresos previstos procedentes del mismo. A efectos de determinar, en su caso, la cuantía de la provisión, se incluyen dentro de los ingresos presupuestados del contrato aquellos ingresos previstos que se consideran probables, en línea con la NIC 37 (párrafo 14 (b)), así como los costes incrementales y aquellos directamente relacionados con el contrato. Los costes generales no son directamente atribuibles a un contrato y, por lo tanto, se excluyen del cálculo salvo que se repercutan explícitamente a la contrapartida de conformidad con el contrato, en línea con el párrafo 68 (a) de la NIC 37.

Este criterio es distinto al establecido por la NIIF 15 comentado anteriormente en la Nota 1.3.3.4 "Reconocimiento de Ingresos", según la cual los ingresos sólo se reconocen cuando se consideran altamente probables.

Así mismo, en el caso de que el resultado total esperado de un contrato sea menor que el reconocido conforme a las reglas anteriormente indicadas de reconocimiento de ingresos, la diferencia se registra como una provisión de márgenes negativos.

vi) Criterios específicos de reconocimiento de ingresos por segmento

Actividad de Autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad se registran atendiendo a lo establecido en la CNIIF 12 en base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible y cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (Nota 1.3.3.2).

Para el caso de los contratos que se clasifican como activos intangibles, el cliente es el usuario de la infraestructura, por lo tanto, cada uso que se realiza por los mismos se considera una obligación de desempeño, registrándose el ingreso en un momento determinado en el tiempo ("at a point in time"). Para los contratos registrados bajo el modelo financiero, donde el cliente es la Administración, el reconocimiento de ingresos depende de los distintos servicios prestados (como por ejemplo la operación o el mantenimiento), que se reconocerán como diferentes obligaciones de desempeño, a las que hay que asignar precios de mercado.

En los casos en los que algún precio de venta aislado no sea directamente observable, se estima en base a la mejor estimación posible, aplicando el margen esperado para esa actividad.

Como se ha mencionado anteriormente en el punto 1.3.3.4.i, en el caso de los contratos de concesión en los que Ferrovial, además de operar realiza la construcción de la infraestructura, la constructora actúa como principal si es la responsable última del cumplimiento de la obligación contractual de ejecutar la obra de acuerdo con las especificaciones del contrato de concesión y asume, por tanto, las consecuencias en caso de reclamación o retraso.

Actividad de Aeropuertos

Por lo general, se trata de servicios a corto plazo prestados al cliente (líneas aéreas o usuarios del aeropuerto) en los que se reconocerán ingresos en un momento determinado.

Cabe señalar que JFK NTO LLC actúa en calidad de agente en relación con la obligación de desempeño de construcción. En este caso, los servicios de diseño y construcción son responsabilidad de una sociedad tercera, contratada a este fin por la primera (dicho tercero, la sociedad de construcción). Se llegó a la conclusión de que actuaba en calidad de agente para la actividad de construcción tras realizar una evaluación con arreglo a lo dispuesto en la NIIF 15, especialmente teniendo en cuenta los párrafos B35 y B37.

Negocio de Energía

En estos contratos, Ferrovial suele encargarse de la construcción y explotación de infraestructuras de generación y transmisión de energía. Generalmente se identifican dos obligaciones de rendimiento: una para la construcción y otra para la operación de la infraestructura.

La primera obligación de desempeño se cumple a lo largo del tiempo y no en un único momento, ya que el cliente recibe y consume simultáneamente los beneficios aportados por los servicios de la Sociedad a medida que se prestan. Respecto al método de reconocimiento de ingresos a lo largo del tiempo (una medida del progreso de una obligación de desempeño), Ferrovial ha establecido criterios específicos que se aplican de forma consistente para obligaciones de desempeño de carácter similar.

El segundo abarca una variedad de servicios que son fundamentalmente similares y se transfieren según un mismo patrón. La tarifa mensual refleja el valor de los servicios prestados. Esta obligación de desempeño que se transfiere a lo largo del tiempo y los ingresos se reconocen aplicando el método del producto ("output method").

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

Estos estados financieros se elaboran de conformidad con las NIIF adoptadas por la Unión Europea, que exigen el uso de estimaciones, opiniones e hipótesis que afectan al valor contable de los activos y pasivos, a la información de los activos y pasivos contingentes y al importe de ingresos y gastos reconocidos. Las estimaciones y las hipótesis asociadas se basan en el mejor criterio de la dirección con respecto a aspectos que se conocen cuando se elaboran los estados financieros, en la experiencia histórica y en cualquier otro factor que se considere relevante.

La estimación de las partidas para las que existe un riesgo de que surja diferencias en el futuro con respecto a los valores contables de los activos y pasivos, implica un análisis significativo y requiere que la dirección emita opiniones a la hora de determinar las hipótesis, tal y como se menciona en los siguientes apartados:

i) Los ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo con clientes (Nota 1.3.3.4), sobre todo en cuanto a:

- Aplicación del método de producto para reconocer ingresos a lo largo del tiempo, medición de los trabajos realizados o "unidad valorada de obra" ("Surveys of performance" dentro de los "output method"), por el que los ingresos reconocidos corresponden a las unidades de trabajo ejecutadas. Conforme a este método, las unidades realizadas en cada contrato son la base utilizada para reconocer los ingresos. Dichas unidades las calcula cada equipo del proyecto en función del progreso técnico realizado hasta la fecha de los estados financieros. Los ingresos reconocidos reflejan las unidades de trabajo ejecutadas, valoradas al aplicar el precio unitario que se establece en el contrato.
- La aplicación del método de recursos utilizados (*input method*) para reconocer los ingresos a lo largo del tiempo sobre dichos contratos cuando no se puede aplicar el método del producto (*output method*), estimando la previsión de costes totales para completar el trabajo, usando los presupuestos contractuales más recientes aprobados para cada proyecto por los miembros de la dirección correspondientes, realizando hipótesis sobre los precios futuros de los materiales y del trabajo de los subcontratistas. Se utilizan los precios incluidos en los acuerdos de suministro de materiales futuros y en los contratos de los subcontratistas. En caso de que no existan contratos de suministro, los costes de los materiales o de los subcontratistas se calculan en función de los datos de mercado o de los acuerdos de suministro firmados recientemente para otros contratos.
- Provisiones por gastos diferidos: La dirección basa sus cálculos en la experiencia histórica y tiene en cuenta los diferentes países y requisitos contractuales.
- Provisiones por pérdidas contractuales: Se reconocen cuando los costes estimados para completar un proyecto de construcción superan el precio de la transacción.
- Reconocimiento de ingresos por contraprestación variable, por modificación, por reclamación o por disputa: A este respecto, la dirección basa sus cálculos en las cláusulas específicas incluidas en cada contrato y también tiene en cuenta la experiencia pasada en otros contratos. La dirección debe realizar hipótesis con respecto al importe de los costes incurridos que darán lugar a estas fuentes adicionales de ingresos y a esos costes cumplen las condiciones de las contraprestaciones variables, modificaciones, reclamaciones o disputas que surgen en relación con el contrato.

ii) Información financiera de Autopistas y Aeropuertos conforme a la CINIF 12 (Nota 3.3 sobre Inversiones en proyectos de infraestructuras; Nota 6.3 sobre Provisiones) y el correspondiente test de deterioro (Nota 3.1. sobre Fondo de comercio y adquisiciones) realizado sobre la base de un modelo de flujos de caja descontados, que implica hipótesis de gestión, principalmente relacionadas con:

- Volúmenes de tráfico futuros (vehículos y pasajeros de autopistas y aeropuertos, respectivamente): Para las concesiones ya en funcionamiento, las estimaciones de tráfico se construyen sobre el tráfico real y los patrones de crecimiento se obtienen de datos macroeconómicos, estudios externos en determinados casos y cualquier otra información y otros planes que puedan afectar al tráfico futuro. En el caso de las concesiones en construcción, se utilizan provisiones (por ejemplo, la previsión del tráfico de los aeropuertos de las agencias internacionales) e investigaciones externas (por ejemplo, el impacto del comercio electrónico en el tráfico de vehículos pesados o de los hábitos del teletrabajo en el uso de vehículos privados en las autopistas).

- Precios: Se tienen en cuenta los acuerdos de fijación de precios específicos incluidos en los contratos de concesión. En caso de que los acuerdos no incluyan un precio fijo, se usan las estimaciones internas de la elasticidad de la demanda con respecto a los precios y otros datos relacionados.
- Gastos de explotación futuros: Las estimaciones de los precios futuros de materiales, subcontratistas y otros costes necesarios para gestionar las concesiones se basan en la experiencia histórica, estimando el crecimiento del índice de precios y teniendo en cuenta los requisitos relacionados establecidos en los acuerdos de concesión.
- Tasas de descuento: La dirección calcula el coste medio ponderado del capital en función de la información externa obtenida de informes de entidades financieras y lo convierte en una tasa de descuento antes de impuestos con el fin de comprobar el deterioro del valor.

iii) Valor razonable de los activos mantenidos para la venta en relación con las actividades discontinuadas (Nota 1.1.4), que solo se aplica a 2022 y 2024: Si el proceso de desinversión se encuentra en una fase avanzada, las ofertas no vinculantes y vinculantes recibidas de compradores potenciales son el dato principal. Cuando no existen ofertas, también se usan los cálculos basados en los múltiplos de operaciones similares disponibles públicamente.

iv) Cálculo del fondo de comercio de las adquisiciones de Dalaman en junio de 2022 y del IRB Infrastructure Trust (Private InvIT) en junio de 2024, así como su asignación a los valores razonables de sus activos y pasivos (Nota 1.1.5).

v) Método de consolidación aplicable a las siguientes participaciones:

- Para la participación de IRB Infrastructure Trust (Private InvIT) (23,99%) adquirida en junio de 2024, la dirección considera que Ferrovial tiene una influencia significativa y, por tanto, esta participación se consolida a través del método de puesta en equivalencia.
- La venta del 100% de los derechos económicos y del 49% de los derechos de voto de Umbrella Roads BV en octubre de 2024 ha dado lugar a una pérdida de control y una influencia significativa, que ha supuesto el reconocimiento de una plusvalía de 19 millones de euros.
- Por último, una vez finalizada la venta, en diciembre de 2024, del 19,75% del capital social de FGP Topco (accionista directo de Heathrow Airports Holdings Limited), en la que Ferrovial tenía una participación del 25% y que se consolidó a través del método de puesta en equivalencia, la participación restante del 5,25% en FGP Topco se ha clasificado como activo financiero valorado a valor razonable con cambios en resultados, ya que Ferrovial ya no tiene una influencia significativa sobre esta entidad. El valor razonable se ha determinado por remisión al precio de venta de la participación del 19,75% recientemente vendida en FGP Topco.

1.3.5. Desgloses

Cabe asimismo destacar que en los presentes estados financieros consolidados se ha omitido aquella información o desgloses que, no requiriendo de detalle por su importancia cualitativa, se han considerado no materiales o que no tienen importancia relativa de acuerdo con el concepto de importancia relativa definido en el Marco Conceptual de las NIIF.

1.4. TIPO DE CAMBIO

Como se ha comentado anteriormente, Ferrovial hace negocios fuera de la zona euro a través de diferentes filiales. Los tipos de cambio utilizados para la conversión de dichos estados financieros para su integración en el Grupo consolidado son los siguientes.

Para las partidas de balance, los tipos de cambio de cierre utilizados a 31 de diciembre de 2024 y para el periodo comparativo a 31 de diciembre de 2023 son los siguientes:

Tipo de cambio de cierre	2024	2023	Variación 24/23 (*)
Libra esterlina	0,82667	0,86691	(4,64)%
Dólar estadounidense	1,03490	1,10390	(6,25)%
Dólar canadiense	1,48912	1,46061	1,95 %
Dólar australiano	1,67318	1,62057	3,25 %
Zloty polaco	4,27820	4,34300	(1,49)%
Peso chileno	1.031,520	967,780	6,59 %
Rupia india	89,20050	91,94270	(2,98)%

(*) Una variación negativa supone una apreciación de la moneda de referencia con respecto del euro y viceversa.

Para las partidas de la cuenta de resultados y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2024, diciembre de 2023 y diciembre de 2022 para los periodos comparativos):

Tipo de cambio medio	2024	2023	2022	Variación 24/23 (*)	Variación 23/22 (*)
Libra esterlina	0,84653	0,86961	0,85269	(2,65)%	1,98%
Dólar estadounidense	1,08180	1,08147	1,05330	0,03%	2,67%
Dólar canadiense	1,48193	1,45920	1,36984	1,56%	6,52%
Dólar australiano	1,64031	1,62876	1,51685	0,71%	7,38%
Zloty polaco	4,30523	4,54119	4,68474	(5,20)%	(3,06)%
Peso chileno	1.021,132	908,75223	917,53335	12,37%	(0,96)%
Rupia india	90,53760	89,31345	82,72616	1,37%	7,96%

(*) Una variación negativa supone una apreciación de la moneda de referencia con respecto del euro y viceversa.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de 33 millones de euros en 2024 y -83 millones de euros en 2023 (véase Nota 5.1.1 Variaciones del patrimonio neto).

Adicionalmente, se detallan los impactos por tipo de cambio en aquellas notas en las que estos sean relevantes.

1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Como se indica en la Nota 1.1.3, en enero de 2024 Ferrovial aprobó una reorganización parcial de las divisiones de Negocio en virtud de la cual se fusionaron la línea de negocio de soluciones energéticas y la línea de negocio de infraestructuras energéticas. Como consecuencia de esta reorganización, las cifras de 2023 y 2022 se han re-expresado.

A efectos de gestión, el Grupo se organiza en unidades de negocio en función de sus actividades y servicios y cuenta con cuatro segmentos de información, como se indica a continuación (Nota 1.1.3):

- Construcción, que se encarga del diseño y la ejecución de todo tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- Autopistas, que lleva a cabo el desarrollo, la financiación y la explotación de autopistas de peaje.
- Aeropuertos, que se dedica al desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- Energía: Se centra en soluciones innovadoras para la promoción, construcción y explotación de infraestructuras de generación y transmisión de energía.

No se han agregado segmentos de explotación para formar los segmentos de explotación de información anteriores.

El consejero delegado mundial es el principal responsable encargado de decidir a nivel operativo (CODM) y supervisa los resultados de explotación de sus unidades de negocio con el objetivo de tomar decisiones sobre la asignación de recursos y la evaluación del rendimiento. El rendimiento de los segmentos se evalúa en función del resultado y se valora de manera coherente con el resultado en los estados financieros consolidados. Asimismo, la información comunicada al mercado también se desglosa en los cuatro segmentos anteriores.

A continuación, se presenta de forma detallada la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de **2024, 2023 y 2022**. En la columna "Resto" se incluyen los ingresos y/o gastos correspondientes a las sociedades no asignadas a ninguno de los segmentos de negocio, destacando Ferrovial SE sociedad cabecera del Grupo y sus otros negocios, como las plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido y los servicios a la minería en Chile y la nueva actividad iniciada por el grupo en 2024 relacionada con el desarrollo de centros de datos denominada Infraestructura Digital. La columna "ajustes" recoge las eliminaciones de consolidación existentes entre segmentos.

Como se puede apreciar en las siguientes tablas, los **ingresos** de Construcción y Autopistas representan más del 10% de los ingresos consolidados del grupo. El segmento de Aeropuertos es una línea de negocio distinta, gestionada por separado y, por tanto, se divulga como segmento de información. El segmento de Energía es un área empresarial relativamente nueva en la que el grupo está centrando su atención. El consejero delegado evalúa su rendimiento por separado en función de una cuenta de pérdidas y ganancias valorada de manera coherente con el resultado de los estados financieros consolidados y con una presentación similar.

Cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio: Ejercicios 2024, 2023 y 2022 (millones de euros).

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Resto	Ajustes	Total 2024
Ingresos	7.234	1.256	91	270	520	(224)	9.147
Otros ingresos de explotación	2	–	–	–	(1)	–	1
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación	7.236	1.256	91	270	519	(224)	9.148
Total gastos de explotación	6.806	338	65	268	551	(222)	7.806
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	146	232	22	13	28	–	441
Deterioro y enajenación de inmovilizado	–	151	2.025	–	32	–	2.208
Resultado de explotación	284	837	2.029	(11)	(28)	(2)	3.109
Resultado derivados y otros resultados financieros	(34)	(75)	627	–	24	(3)	539
Resultado financiero financiación	150	(215)	(2)	(8)	(193)	3	(265)
Resultado financiero	116	(290)	625	(8)	(169)	–	274
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	–	226	8	–	4	–	238
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas	400	773	2.662	(19)	(193)	(2)	3.621
Ingreso/(gasto) por impuesto sobre sociedades	(142)	(110)	3	5	99	–	(145)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas	258	663	2.665	(14)	(94)	(2)	3.476
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	–	–	–	–	14	–	14
Resultado neto	258	663	2.665	(14)	(80)	(2)	3.490
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	(68)	(160)	(23)	–	–	–	(251)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	190	503	2.642	(14)	(80)	(2)	3.239

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Resto	Ajustes	Total 2023
Ingresos	6.869	1.085	80	207	506	(233)	8.514
Otros ingresos de explotación	1	—	—	—	—	—	1
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación	6.870	1.085	80	207	506	(233)	8.515
Total gastos de explotación	6.659	286	58	206	548	(233)	7.524
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	134	213	20	9	26	(1)	401
Deterioro y enajenación de inmovilizado	—	38	—	—	(2)	(1)	35
Resultado de explotación	77	624	2	(8)	(70)	—	625
Resultado derivados y otros resultados financieros	(28)	5	(12)	(1)	71	(2)	33
Resultado financiero financiación	117	(224)	3	—	(114)	1	(217)
Resultado financiero	89	(219)	(9)	(1)	(43)	(1)	(184)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	—	198	11	(1)	7	—	215
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas	166	603	4	(10)	(106)	(1)	656
Ingreso/(gasto) por impuesto sobre sociedades	(61)	(55)	(20)	2	91	1	(42)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas	105	548	(16)	(8)	(15)	—	614
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	—	—	—	—	16	—	16
Resultado neto	105	548	(16)	(8)	1	—	630
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	(51)	(126)	7	—	—	—	(170)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	54	422	(9)	(8)	1	—	460

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Resto	Ajustes	Total 2022
Ingresos	6.280	780	54	191	466	(220)	7.551
Otros ingresos de explotación	2	—	—	—	1	(1)	2
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación	6.282	780	54	191	467	(221)	7.553
Total gastos de explotación	6.106	230	56	196	458	(221)	6.825
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	107	159	7	8	18	—	299
Deterioro y enajenación de inmovilizado	—	(3)	—	—	(3)	—	(6)
Resultado de explotación	69	388	(9)	(13)	(12)	—	423
Resultado derivados y otros resultados financieros	(35)	(109)	19	—	48	(1)	(78)
Resultado financiero financiación	36	(240)	—	(4)	(35)	1	(242)
Resultado financiero	1	(349)	19	(4)	13	—	(320)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1	157	7	—	(1)	1	165
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas	71	196	17	(17)	—	1	268
Ingreso/(gasto) por impuesto sobre sociedades	(6)	(39)	2	(2)	16	(1)	(30)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas	65	157	19	(19)	16	—	238
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	—	—	—	—	63	1	64
Resultado neto	65	157	19	(19)	79	1	302
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	(42)	(66)	(9)	—	—	—	(117)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	23	91	10	(19)	79	1	185

SECCIÓN 2: RESULTADO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DICIEMBRE DE

Esta sección comprende las notas relacionadas con los resultados correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 diciembre de 2024, 2023 y 2022.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024:

El resultado neto del ejercicio alcanzó los 3.239 millones de euros gracias a los impactos positivos extraordinarios relacionados con las operaciones de desinversión ejecutadas durante el ejercicio, tal y como se ha mencionado en la nota 1.1.5, destacando el impacto positivo de la participación del 19,75% en Heathrow Airports Holdings (2.570 millones de euros), la participación del 5% en IRB Infrastructure Developers (116 millones de euros) y la participación del 24% en Grupo Serveo (32 millones de euros). Excluyendo este efecto extraordinario, cabe destacar la mejora de los ingresos netos con respecto al ejercicio anterior, gracias a la positiva evolución operativa del negocio de Autopistas en Estados Unidos y Canadá debido al aumento del tráfico y de las tarifas, así como los resultados de la división de Construcción.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023:

El resultado neto del ejercicio ascendió a 460 millones de euros, gracias a la mejora del tráfico y de los ingresos por transacción en el negocio de Autopistas en Estados Unidos, así como por los resultados de la división de Construcción, destacando la contribución de los negocios en España y Polonia (Budimex).

También cabe destacar la venta de la autopista de Azores en Portugal (41 millones de euros) y el impacto positivo de los derivados financieros (43 millones de euros), destacando el impacto de los *equity swaps* por la evolución positiva de las acciones de la Sociedad y la variación positiva de los *interest rate swaps* de la autopista Autema.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022:

El resultado neto del ejercicio ascendió a 185 millones de euros, gracias a las mejoras operativas de la actividad de Autopistas tras el crecimiento del tráfico en Autopistas, que se explica principalmente por el levantamiento de las restricciones derivadas del COVID-19 y el aumento de los ingresos por transacción en Estados Unidos, así como por los resultados de la división de Construcción, destacando la contribución del negocio en España y Polonia (Budimex).

Adicionalmente, el resultado neto del ejercicio se ha visto afectado por el resultado de actividades discontinuadas por un total de 64 millones de euros, destacando fundamentalmente las desinversiones de la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey (Nota 1.1.5).

Finalmente, cabe destacar el reconocimiento de 26 millones de euros como pasivos por impuestos diferidos, además de los 41 millones de euros reconocidos a diciembre de 2021, correspondientes a las retenciones fiscales por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá (Nota 2.7.2).

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS

2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos del Grupo a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 ascendieron a 9.147, 8.514 y 7.551 millones de euros, respectivamente.

Los ingresos del Grupo procedentes de contratos con clientes según la interpretación de la NIIF 15 ascendieron a 9.024, 8.339 y 7.385 millones de euros, respectivamente (Nota 4.4), correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022.

En los ingresos se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar, por un importe total de 9 millones de euros, 10 millones de euros y 10 millones de euros en 2024, 2023 y 2022, respectivamente.

La distribución de los ingresos por segmentos y su comparación con 2024, 2023 y 2022 es la siguiente:

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	6.919	315	7.234	5 %
Autopistas	1.246	10	1.256	16 %
Aeropuertos	82	9	91	14 %
Energía	268	2	270	30 %
Otras actividades (*)	348	172	520	3 %
Ajustes	-	(224)	(224)	(4)%
Total	8.864	283	9.147	7 %

(*) Corresponde a los servicios de apoyo prestados por la división de Corporación al resto de los negocios del grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	6.380	489	6.869	9 %
Autopistas	1.084	1	1.085	39 %
Aeropuertos	80	-	80	48 %
Energía	207	-	207	8 %
Otras actividades (*)	350	156	506	9 %
Ajustes	-	(233)	(233)	6 %
Total	8.101	413	8.514	13 %

(*) Corresponde a los servicios de apoyo prestados por la división de Corporación al resto de los negocios del grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	5.249	1.031	6.280
Autopistas	779	1	780
Aeropuertos	54	-	54
Energía	191	-	191
Otras actividades (*)	327	139	466
Ajustes	-	(220)	(220)
Total	6.600	951	7.551

(*) Corresponde principalmente a los servicios de apoyo prestados por la división de Corporación al resto de los negocios del grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

Las ventas entre segmentos han alcanzado 951 millones de euros, y se deben principalmente a las obras ejecutadas por la división de Construcción para las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras (Notas 1.3.2 y 6.8).

El detalle de las ventas por área geográfica es el siguiente:

(Millones de euros)	2024	2023	Var. 23/22	2022	Var. 22/21
EE. UU.	3.271	2.879	392	2.906	(27)
Polonia	2.119	2.160	(41)	1.842	318
España	1.582	1.475	107	1.154	321
Reino Unido	809	771	38	708	63
Canadá	246	161	85	100	61
Resto	1.120	1.068	52	841	227
TOTAL	9.147	8.514	633	7.551	963

Las ventas del Grupo ferroviario en sus cinco principales mercados alcanzan el 88% del total en 2024 (87% en 2023 y 89% en 2022).

2.2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

La composición de los gastos de otros gastos de explotación es la siguiente:

(Millones de euros)	2024	2023	Var. 24/23	2022	Var. 23/22
Trabajos realizados por otras empresas	3.550	3.337	213	2.975	362
Arrendamientos	257	251	6	257	(6)
Reparación y conservación	75	82	(7)	89	(7)
Servicios de profesionales independientes	454	485	(31)	449	36
Variación provisiones de pasivos (Nota 6.3)	(36)	53	(89)	(68)	121
Otros gastos de explotación	631	670	(39)	480	190
Total otros gastos de explotación	4.931	4.878	53	4.182	696

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2024	2023	Var. 24/23	2022	Var. 23/22
Sueldos y salarios	1.468	1.350	118	1.111	239
Seguridad Social	375	179	196	158	21
Aportaciones a planes de pensiones	18	15	3	13	3
Pagos basados en entrega acciones	13	11	2	8	4
Otros gastos sociales	(114)	43	(157)	156	(113)
TOTAL	1.760	1.599	162	1.446	153

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en los siguientes cuadros:

A 31 de diciembre de 2024:

CATEGORÍA	31.12.2024			VAR. 24/23
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	—	2	— %
Alta dirección	12	4	16	23 %
Ejecutivos	2.900	757	3.657	4 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.236	2.270	6.506	4 %
Administrativos/Soporte	680	772	1.452	1 %
Operarios	13.160	708	13.868	2 %
Total	20.990	4.511	25.501	3 %

A 31 de diciembre de 2023:

CATEGORÍA	31.12.2023			VAR. 23/22
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	— %
Alta dirección	11	2	13	— %
Ejecutivos	2.819	703	3.522	10 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.145	2.132	6.277	2 %
Administrativos/Soporte	670	766	1.436	16 %
Operarios	12.910	639	13.549	— %
Total	20.558	4.241	24.799	3 %

A 31 de diciembre de 2022:

CATEGORÍA	31.12.2022			TOTAL
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	
Alta dirección	12	1	13	
Ejecutivos	2.580	635	3.215	
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.117	2.044	6.161	
Administrativos/Soporte	565	668	1.233	
Operarios	12.864	703	13.567	
Total	20.140	4.051	24.191	

El número de trabajadores a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 que presentan una discapacidad igual o superior al 33% asciende a 175, 121 y 107 empleados respectivamente, lo que supone un 1%, 0,5% y 0,4% del total de la plantilla de cierre al final de cada periodo.

La plantilla media por divisiones de negocio para los tres periodos comparativos es la siguiente:

NEGOCIO	31.12.2024			VAR. 24/23
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.944	3.355	18.299	(6) %
Autopistas	588	227	815	(11) %
Aeropuertos	201	46	248	5 %
Energía	1.460	201	1.661	2.296 %
Resto	4.140	694	4.834	7 %
Total	21.333	4.523	25.857	3 %

NEGOCIO	31.12.2023			VAR. 23/22
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	16.067	3.345	19.412	5 %
Autopistas	678	233	911	68 %
Aeropuertos	195	42	237	1 %
Energía	48	21	69	202 %
Resto	3.866	670	4.536	3 %
Total	20.855	4.311	25.166	(27) %

NEGOCIO	31.12.2022		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	15.316	3.135	18.451
Autopistas	373	169	541
Aeropuertos	192	43	235
Energía	17	6	23
Resto	3.785	617	4.402
Total actividades continuadas	19.683	3.970	23.653
Total actividades discontinuadas	7.346	3.352	10.698
Total	27.029	7.322	34.351

2.4. DETERIORO Y ENAJENACIONES

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones para los periodos correspondientes.

2024

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
19,75% Venta de HAH	2.023	2.023
5% Venta de IRB	132	116
Venta de Serveo	33	32
Activos de autopistas disponibles por puesta en equivalencia	19	19
Venta de Vertiports	2	2
Resultado por plusvalías y enajenaciones (Nota 1.1.5)	2.209	2.192
Resultado por deterioros	(1)	(1)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	2.208	2.191

2023

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Venta de Algarve	39	41
Resultado por plusvalías y enajenaciones (Nota 1.1.5)	39	41
Aravia	(2)	(2)
Venta de Zity	(2)	(2)
Resultado por deterioros	(4)	(4)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	35	37

2022

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Venta de Algarve	(3)	(3)
Resultado por plusvalías y enajenaciones	(3)	(3)
Deterioro participación MasS Global	(3)	(3)
Resultado por deterioros	(3)	(3)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	(6)	(6)

2.5. RESULTADO FINANCIERO

Las siguientes tablas muestran en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2024, 2023 y 2022.

Se presenta de forma separada el resultado de proyectos de infraestructuras del de otras sociedades correspondiente a estos ejercicios (véase definición en Nota 1.1.3). Dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados; y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden directamente a financiación.

Para 2024, en comparación con 2023:

(Millones de euros)	2024	2023	Var. %
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	43	34	26 %
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	(382)	(362)	6 %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	(339)	(328)	3 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable proyectos de infraestructuras	9	13	(31) %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(81)	(57)	42 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(72)	(44)	64 %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	(411)	(372)	10 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	169	216	(22) %
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	(95)	(105)	(10) %
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	74	111	(33) %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades	574	11	5.118 %
Resto resultado financiero resto de sociedades	37	66	(44) %
Resto resultado financiero resto de sociedades	611	77	694 %
Resultado financiero de resto de sociedades	685	188	264 %
Total resultado financiero	274	(184)	(249) %

En cuanto al resultado financiero de 2024, cabe destacar que la partida "Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades" incluye un efecto positivo de 547 millones de euros relacionado con la desinversión de Heathrow Airports Holding (HAH) (Nota 1.1.5), como consecuencia del reconocimiento de la participación restante del 5,25% en HAH como activo financiero a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias. El valor razonable se ha determinado por remisión al precio de venta de la participación del 19,75% recientemente vendida en FGP Topco.

Para 2023, en comparación con 2022:

(Millones de euros)	2023	2022	Var. %
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	34	8	325 %
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	(362)	(251)	44 %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	(328)	(243)	35 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable proyectos de infraestructuras	13	(105)	(112) %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(57)	(17)	235 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(44)	(122)	(64) %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	(372)	(365)	2 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	216	104	108 %
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	(105)	(103)	2 %
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	111	1	11.000 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades	11	47	(77) %
Resto resultado financiero resto de sociedades	66	(3)	(2.300) %
Resto resultado financiero resto de sociedades	77	44	75 %
Resultado financiero de resto de sociedades	188	45	318 %
Total resultado financiero	(184)	(320)	(43) %

En la siguiente tabla se desglosa el gasto financiero de sociedades proyectos de infraestructura, desglosando los gastos activados por las autopistas en construcción:

Gasto de financiación proyectos de infraestructuras (millones de euros)	2024	2023	2022
Gasto financiero devengado	(387)	(379)	(347)
Gasto activado en periodo de construcción	5	17	96
Gasto financiero en PyG	(382)	(362)	(251)

2.6. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia en el ejercicio 2024 asciende a 238 millones de euros (215 millones de euros en 2023 y 165 millones de euros en 2022). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros)	2024	2023	2022
407 ETR	188	154	124
JFK NTO	3	4	1
IRB	13	14	22
Grupo Serveo	3	11	6
Resto	31	32	12
TOTAL	238	215	165

En la nota 3.5 se proporciona mayor detalle sobre los resultados de estas sociedades.

2.7. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS

2.7.1 Detalle del gasto del impuesto corriente y diferido, e impuesto pagado de los ejercicios 2024, 2023 y 2022

El detalle del gasto por impuesto correspondiente a los años 2024, 2023 y 2022 se presenta diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente, al impuesto diferido, retenciones soportadas en el extranjero y cambios en las estimaciones del impuesto de años anteriores y otros conceptos.

(Millones de euros)	2024	2023	2022
Gasto por impuesto del ejercicio	(145)	(42)	(30)
Gasto por impuesto corriente	(107)	(146)	(64)
Gasto por impuesto diferido	(28)	65	42
Retenciones soportadas en el extranjero	(36)	(73)	(51)
Cambio en estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otros	26	112	43

2.7.2. Explicación del gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio y de la tasa impositiva resultante

En el ejercicio 2024 se han registrado pérdidas en el impuesto sobre sociedades de -145 millones de euros (pérdidas de -42 millones de euros en 2023 y -30 millones de euros en 2022), como se muestra en las siguientes tablas:

(Millones de euros)	2024	2023	2022
Resultado antes de impuestos de actividades continuadas	3.621	656	267
Resultados de asociadas	(239)	(215)	(165)
Régimen de transparencia fiscal (EE. UU. y Canadá)	(147)	(93)	(71)
Desinversiones completadas durante el ejercicio (nota 1.1.5)	(2.814)	—	—
Resultado ajustado antes de impuestos de actividades continuadas	421	348	31
Gasto teórico por impuesto sobre sociedades (25,8%)	(109)	(90)	(8)
Ingresos no tributables por la utilización de bases imponibles negativas / Pérdidas fiscales no reconocidas	(16)	17	(38)
Resolución relacionada con el Real Decreto-Ley 3/2016	31	—	—
Retenciones soportadas en el extranjero	(36)	(73)	(51)
Otros ajustes	(15)	102	66
Gasto por impuesto sobre sociedades	(145)	(42)	(30)
Tipo efectivo (%)	4,0%	6,5%	11,3%

Para el análisis del impuesto, en primer lugar, ajustamos:

- Resultados de asociadas: los resultados de las sociedades por puesta en equivalencia ya incluyen el efecto fiscal, por lo que se deben ajustar para el análisis.
- Régimen de transparencia fiscal: Principalmente se corresponde con los resultados de sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos y Canadá, que se consolidan por integración global. Sin embargo, el crédito fiscal asociado se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación de Ferrovial, al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, siendo los sujetos pasivos del impuesto los accionistas de dichas sociedades a su porcentaje de participación.
- Las desinversiones realizadas durante 2024 que están exentas de impuestos en virtud de la aplicación de la exención por participación (Nota 1.1.5.), destacando la venta del capital social del 19,75% de FGP Topco, la participación del 5% en la sociedad india IRB Infrastructure Developers, la venta de la participación del 24,78% en Grupo Serveo y la desinversión de varias concesiones de autopistas y aparcamientos en España, Escocia, Irlanda y Canadá.

Los principales ajustes del gasto teórico por impuesto sobre sociedades del ejercicio son los siguientes:

- Reconocimiento de pérdidas netas de explotación no reconocidas previamente, principalmente en España y Reino Unido, y pérdidas fiscales no reconocidas, principalmente en Países Bajos, Eslovaquia, Colombia y Polonia.
- La "Resolución relacionada con el Real Decreto-Ley 3/2016" incluye un impacto positivo de 31 millones de euros a favor de Ferrovial. Tal y como se informó en los Estados Financieros Consolidados de diciembre de 2023, el 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional español anunció oficialmente su fallo relacionado con este asunto, resolviendo que el uso del RDL no resultaba adecuado para modificar los elementos esenciales del Ley de Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica incumplía los requisitos constitucionales.
- Los impuestos retenidos en el extranjero (EUR -36 millones), que corresponden principalmente al impuesto retenido en India debido a la venta del 5% de la participación en la empresa IRB Infrastructure Developers (IRB) por EUR 16 millones, y la retención relacionada con los dividendos recibidos de Canadá (EUR 16 millones).
- Otros ajustes, que corresponden principalmente a lo siguiente:
 - Análisis de recuperabilidad de pérdidas fiscales en España y Turquía, donde se diseñó un modelo basado en las últimas proyecciones disponibles de resultados de las sociedades del Grupo para cada jurisdicción, que implicaba el reconocimiento de una provisión de -22 millones de euros en España y un reconocimiento de 31 millones de euros de activos por impuestos diferidos en Turquía.
 - Análisis de recuperabilidad de pérdidas fiscales relacionadas con los grupos fiscales de Países Bajos y EE. UU., donde, de acuerdo con la NIC 12, se ha reconocido contablemente un importe de créditos fiscales equivalente al exceso de las diferencias temporales de pasivo frente a las diferencias temporales de activo, lo que implicó el reconocimiento de 10 millones de euros en activos por impuestos diferidos en Países Bajos y una provisión de EUR -8 millones en EE. UU.
 - Efecto de diferentes tipos impositivos aplicados a las filiales que operan en otras jurisdicciones, destacando Polonia (EUR 13 millones).
 - Gastos financieros no deducibles fiscalmente, principalmente en Países Bajos (EUR -14 millones).
 - Efectos fiscales de años anteriores relacionados principalmente con el reconocimiento de ajustes de 2023 en EE. UU. (EUR -9 millones) y en Países Bajos (EUR -7 millones).
 - Impacto de la deducción de 2023 por litigios de actividades de exportación. El 12 de septiembre de 2023, el Tribunal Supremo Español falló a favor de Ferrovial respecto a la liquidación emitida por las autoridades fiscales españolas para el Impuesto sobre Sociedades de 2006. El litigio resolvía la aplicación de una deducción fiscal por actividades de exportación vinculadas a la inversión realizada para adquirir la participación en la antigua BAA (ahora Heathrow Airport Holding Limited). El importe estimado reclamado a Ferrovial por las autoridades fiscales españolas a diciembre de 2022, incluidos los intereses, era de EUR 119 millones (EUR 73 millones de efecto en el Impuesto sobre Sociedades y EUR 46 millones en el resultado financiero, registrados en la partida " Resultados por operaciones con derivados y otros ingresos/(gastos) financieros netos").

2.7.3. Movimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos para el periodo 2024-2022:

ACTIVO

(Millones de euros)	2023	Ejercicios anteriores, traspasos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2024
Créditos fiscales	503	-40	48	0	26	537
Dif. criterio fiscal/contable	422	-93	38	3	7	377
Dif. valoraciones patrimonio	48	2	4	143	0	197
Otros conceptos	33	0	15	0	1	48
TOTAL	1.006	-131	105	145	34	1.159

PASIVO

(Millones de euros)	2023	Ejercicios anteriores, traspasos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2024
Diferidos fondo de comercio	22	-1	1	0	0	22
Diferidos ajustes valor razonable de adquisiciones	308	-17	-7	0	17	301
Dif. criterio fiscal/contable	561	-169	119	2	35	548
Dif. valoraciones patrimonio	69	1	5	156	2	234
Otros conceptos	126	-9	15	0	2	134
TOTAL	1.086	-194	133	158	57	1.239

ACTIVO

(Millones de euros)	2022	Ejercicios anteriores, traspasos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2023
Créditos fiscales	370	26	119	0	-13	503
Dif. criterio fiscal/contable	274	46	87	4	11	422
Dif. valoraciones patrimonio	86	-1	11	-47	0	48
Otros conceptos	55	9	-31	1	0	33
TOTAL	784	80	186	-42	-2	1.006

PASIVO

(Millones de euros)	2022	Ejercicios anteriores, traspasos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2023
Diferidos fondo de comercio	21	0	1	0	0	22
Diferidos ajustes valor razonable de adquisiciones	315	13	-12	0	-8	308
Dif. criterio fiscal/contable	378	65	131	0	-13	561
Dif. valoraciones patrimonio	64	2	1	3	-1	69
Otros conceptos	145	-22	0	0	2	126
TOTAL	924	58	121	3	-20	1.086

Activos por impuestos diferidos

a) Créditos fiscales por impuestos

Corresponden a créditos fiscales que todavía no han sido utilizados por las sociedades del Grupo.

Esta partida no incluye todos los créditos fiscales existentes, sino sólo aquellos que el Grupo considera que se van a poder utilizar a corto o medio plazo, basándose en las proyecciones financieras realizadas a 10 años. El saldo total activado alcanza los 537 millones de euros, de los que 517 millones corresponden a créditos por bases imponibles negativas y 20 millones de euros a otros créditos fiscales.

A continuación, se presenta el detalle de las bases imponibles negativas pendientes de compensar, y desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado:

2024

(Millones de euros) País	Bases imponibles negativas	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo consolidado fiscal EE. UU.	2.138	No prescriben	493	443
Grupo consolidado fiscal español	303	No prescriben	76	23
Grupo consolidado fiscal neerlandés	288	No prescriben	74	10
Reino Unido	218	No prescriben	55	–
Turquía	107	2025-2029	27	–
Australia	30	No prescriben	9	–
Canadá	28	2035-2045	7	–
Resto	579	2024-No prescriben	146	41
Total	3.691		887	517

2023

(Millones de euros) País	Bases imponibles negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo consolidado fiscal EE. UU.	1.790	No prescriben	409	376
Grupo consolidado fiscal español	585	No prescriben	146	36
Grupo consolidado fiscal neerlandés	227	No prescriben	59	–
Reino Unido	201	No prescriben	50	5
Canadá	106	2024-2044	28	20
Turquía	81	2024-2028	20	–
Resto	559	2024- No prescriben	141	36
Total	3.549		853	473

Grupos consolidados fiscales español y estadounidense:

Con el objetivo de valorar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas en España, se diseñó un modelo basado en las últimas proyecciones disponibles de resultados de las sociedades del Grupo para cada jurisdicción, que implicaba el reconocimiento de una provisión de 12 millones de bases imponibles negativas y 10 millones de créditos fiscales, con lo que el total de bases imponibles negativas asciende a 23 millones de euros y el de créditos fiscales a 17 millones de euros a 31 de diciembre de 2024.

En cuanto al grupo fiscal estadounidense, de forma similar a lo indicado en el apartado anterior y de acuerdo con lo establecido por la NIC 12, se ha reconocido contablemente un importe de créditos fiscales equivalente al exceso de las diferencias temporales de pasivo frente a las diferencias temporales de activo, por importe de 8 millones de euros de reconocimiento de provisión (26 millones de euros de reversión de provisión en 2023).

b) Activos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Esta partida corresponde al impacto fiscal generado por el hecho de que el criterio temporal de reconocimiento de determinados gastos o ingresos es distinto a efectos contables que fiscales.

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, o que determinados ingresos se reconocen fiscalmente antes que contablemente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos o ingresos en ejercicios futuros.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas en los estados financieros que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (198 millones de euros) (195 millones de euros en 2023).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 238 millones de euros, principalmente en la división de Construcción (216 millones de euros en 2023).
- Diferencia entre la amortización fiscal y contable (16 millones de euros) (7 millones de euros en 2023).

c) Impuestos diferidos por diferencias de valoración reconocidos en reservas.

El saldo que está reconocido en activo diferido corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la Hacienda Pública en el momento en que se materialicen en resultados. En su mayoría se corresponde a los diferidos de activo por derivados financieros, cuyo importe es de 198 millones de euros (48 millones de euros en 2023).

Pasivos por impuestos diferidos

a) Impuestos diferidos por fondos de comercio

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio, por importe de 18 millones de euros, donde destacan fundamentalmente los relacionados con la amortización del fondo de comercio de Webber, LLC. (21 millones de euros en 2023).

b) Impuestos diferidos por ajuste a valor razonable de adquisiciones

I-66 Mobility Partners

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos derivados de las diferencias entre valor fiscal y contable:

- 270 millones de euros reconocidos por la diferencia entre valores fiscales y contables tras la revalorización en los activos de la autopista I-66 a 17 de diciembre de 2021 (257 millones a 31 de diciembre de 2023). 36 millones de euros reconocidos como consecuencia de valorar la deuda de la concesión a valor razonable a 31 de diciembre de 2024 (35 millones a 31 de diciembre de 2023).

Estos importes se registraron en 2021, conforme al párrafo 66 de la NIC 12, teniendo como contrapartida un fondo de comercio por el mismo importe.

Dalaman

31 millones de euros reconocidos como resultado de la adquisición de la participación del 60% que posee el Grupo en la sociedad, como impuesto diferido (véase Nota 1.1.4) en 2024 (51 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

Según los párrafos 19 y 20 de la NIC 12, si en una combinación de negocios una partida del balance se valora a su valor razonable pero su valor fiscal no cambia, debe reconocerse un activo o pasivo por impuestos diferido.

c) Pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Un pasivo por este concepto representa un gasto reconocido fiscalmente con anterioridad a su reconocimiento contable, o un ingreso registrado en los estados financieros antes que fiscalmente.

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferidos por diferencias entre la amortización fiscal y contable (322 millones de euros). (242 millones de euros en 2023).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos derivados de la norma internacional CINIF 12, por importe de 234 millones de euros, principalmente en la división de Autopistas. (201 millones de euros en 2023).

d) Impuestos diferidos por diferencias de valoración de patrimonio.

La existencia de un pasivo diferido corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. En su mayoría se corresponde a los diferidos de pasivos por derivados financieros cuyo importe es de 234 millones de euros. (69 millones de euros en 2023).

e) Pasivos por impuestos diferidos relativos a dividendos pendientes de distribuir en sociedades participadas

El Grupo tiene reconocidos 11 millones de euros como impuestos diferidos de pasivo, desglosados en la tabla anterior dentro de la línea de "Otros conceptos" (72 millones de euros en 2023), relativos a la retención por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá.

2.7.4. Reforma fiscal internacional - Pilar Dos

La normativa del Pilar Dos prevé un marco internacional de normas cuyo objetivo es garantizar que los beneficios a escala mundial de los grupos multinacionales están sujetos a tributación a un tipo mínimo del 15% en todas las jurisdicciones en las que opera el grupo.

Las normas fueron diseñadas en primera instancia por el Marco Inclusivo de la OCDE y, posteriormente, han sido implementadas por la Unión Europea a través de la Directiva (UE) 2022/2523 del Consejo de 14 de diciembre de 2022. En Países Bajos, la Ley del Impuesto Mínimo 2024, que se basa en la Directiva de la UE, se aplica a los ejercicios que comiencen a partir del 31 de diciembre de 2023.

En síntesis, las normas del Pilar Dos prevén que, si en determinadas jurisdicciones en las que opera Ferrovial el tipo impositivo efectivo (obtenido por la relación entre el resultado contable ajustado y el impuesto sobre sociedades ajustado en esa jurisdicción) es inferior al 15%, Ferrovial deberá pagar un impuesto adicional (el denominado impuesto complementario) para alcanzar el umbral del tipo impositivo del 15%.

El conjunto de normas correspondiente también prevé un periodo de transición en el que los grupos multinacionales incluidos en el ámbito de aplicación podrán evitar someterse al complejo cálculo del tipo impositivo efectivo que exige la nueva legislación. En concreto, la legislación del Pilar Dos prevé un puerto seguro temporal ("TSH", por sus siglas en inglés) que se aplica para los tres primeros ejercicios fiscales siguientes a la entrada en vigor de la normativa pertinente; el TSH se basa en cálculos simplificados (principalmente en función de datos extraídos del reporte país por país) y tres tipos de pruebas alternativas, que se basan en los ingresos y beneficios antes de impuestos, el tipo impositivo efectivo y los beneficios rutinarios generados en cada jurisdicción. Cuando se cumpla al menos una de las pruebas del TSH con respecto a una jurisdicción en la que opera Ferrovial, se considerará que el impuesto complementario para esa jurisdicción es igual a cero.

Ferrovial ha estimado su exposición potencial al impuesto complementario de Pilar Dos con respecto al ejercicio 2024, en función de los estados financieros al cierre del ejercicio y teniendo en cuenta el TSH descrito anteriormente.

Según la estimación realizada, habría cuatro jurisdicciones que no se beneficiarían del TSH: Canadá, Países Bajos, España y Estados Unidos.

Con respecto a estas jurisdicciones, Ferrovial ha elaborado una estimación sobre la potencial exposición al impuesto complementario en aplicación del cálculo completo de Pilar Dos y la conclusión es que no surgiría ningún impuesto complementario en ninguna de ellas.

Según la estimación, el tipo impositivo efectivo en Canadá a efectos del Pilar Dos supera el tipo mínimo del 15% una vez que los dividendos excluidos en el cálculo completo de Pilar Dos se han ajustado negativamente al resultado contable. Países Bajos obtiene una pérdida una vez ajustados los dividendos y las plusvalías excluidas. Por último, el resultado contable a efectos de Pilar Dos en España y Estados Unidos, tras ajustar dividendos, plusvalías y reversión del deterioro de la participación en entidades participadas en un 10% o más, es inferior al importe de beneficios rutinarios asociados a la sustancia en dichas jurisdicciones. Por lo tanto, no surgiría ningún impuesto complementario en ninguna de las jurisdicciones en las que opera Ferrovial.

Las estimaciones anteriores se basan en un complejo marco normativo y no están disponibles todos los datos relevantes necesarios para realizar el cálculo completo del Pilar Dos. No obstante, no prevemos que los cálculos finales se desvíen de manera significativa.

Por último, con inicio en 2024, cada entidad jurídica de Ferrovial aplica la excepción obligatoria al reconocimiento y desglose de los activos y pasivos por impuesto diferido en relación con el impuesto sobre beneficios del Pilar Dos que se menciona en el apartado 4A de la NIC 12.

2.7.5. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

Según establece la legislación fiscal vigente, los impuestos no pueden liquidarse definitivamente hasta que las declaraciones presentadas hayan sido auditadas por las autoridades fiscales o hasta que haya transcurrido el plazo de prescripción previsto en la Ley.

En las jurisdicciones indicadas, están actualmente en curso las siguientes actuaciones:

España:

En junio de 2023, las autoridades fiscales españolas notificaron el comienzo de una auditoría fiscal general de Ferrovial S.E. (Sociedad sucesora de Ferrovial, S.A.) y sus filiales, incluidos los Impuestos sobre Sociedades (IS) de los ejercicios 2017-2020, la retención fiscal de los ejercicios 2019-2020 y el IVA de los ejercicios 2019-2020. La documentación requerida se está presentando en la actualidad, a la espera de la posición final adoptada por las autoridades fiscales.

Canadá:

En 2019, las autoridades fiscales canadienses (CRA) iniciaron una comprobación fiscal del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2013 a 2019 en relación con Cintra 4352238 Investments Inc y Cintra 11200232 Investments Inc. La CRA cuestionó la deducibilidad fiscal de los cargos intragrupo realizados por Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. durante 2013 a 2016 en concepto de la prestación de servicios financieros y recalificó la operación como dividendo para los ejercicios 2013 a 2016. El importe estimado de la regularización pendiente de pago por los servicios financieros asciende a 2,2 millones de euros (3,3 millones de dólares canadienses) incluyendo la no deducibilidad del gasto, la retención según el convenio para evitar la doble imposición, intereses y sanciones. El procedimiento de reclamación por la vía judicial canadiense se encuentra suspendido hasta que se resuelva el Procedimiento de Acuerdo Mutuo iniciado.

Chile:

En mayo de 2024 se notificó el comienzo de una auditoría fiscal de Berliam SpA, por el impuesto de sociedades relacionado con los ejercicios fiscales 2019-2023. Asimismo, en noviembre de 2024 se notificó una revisión del precio de transferencia para Ferrovial Power Infrastructure Chile SpA en relación con el 2021. La documentación requerida se está presentando en la actualidad para ambos procesos, a la espera de la posición adoptada por las autoridades fiscales.

Arabia Saudita:

En marzo de 2023 se notificó el comienzo de una auditoría fiscal de Ferrovial Agroman LLC por el impuesto sobre la renta para no residentes en relación con el ejercicio fiscal 2020. La documentación requerida se está presentando en la actualidad, a la espera de la posición adoptada por las autoridades fiscales.

India:

Las autoridades locales han notificado el comienzo de una auditoría fiscal de CIINFRA India Private Limited en relación con el impuesto de sociedades para los ejercicios fiscales 2022-2023. La documentación requerida se está presentando en la actualidad a la espera de la posición adoptada por las autoridades fiscales.

Por su parte, las entidades están sujetas al período de prescripción que, en la mayoría de los países en los que opera el Grupo, se encuentra entre los tres y cinco años.

Debido a las posibles diferentes interpretaciones de las normas fiscales, cualquier inspección que pudieran llevar a cabo en el futuro las autoridades fiscales para los años sujetos a revisión podría dar lugar a pasivos fiscales cuyo importe no es posible cuantificar en la actualidad de una manera objetiva. No obstante, la probabilidad de que se materialicen pasivos significativos adicionales a los registrados en los estados financieros que pudieran derivarse en un impacto significativo sobre el patrimonio del grupo Ferrovial se considera remota.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

2.8 RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

El resultado de actividades discontinuadas en 2024, 2023 y 2022 ascendía a 14, 16 y 64 millones de euros, respectivamente, correspondientes a la División de Servicios.

División Servicios

Como se comenta también en la Nota 1.1.4, el proceso de desinversión de la División de Servicios finalizó en 2022.

Durante 2024 y 2023, el resultado de actividades discontinuadas ascendía a 14 millones de euros y 16 millones de euros respectivamente y se corresponde principalmente a las indemnizaciones y las cantidades variables (*earn-outs*) tras la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal y otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido.

El principal impacto recogido en actividades discontinuadas en 2022 se refiere a la desinversión del negocio de Amey en Reino Unido completada en diciembre de 2022, que ha generado una plusvalía de 58 millones de euros, incluida la transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias de las diferencias de conversión de divisa acumuladas en el patrimonio (-156 millones de euros) y los derivados de cobertura de tipo de interés (-15 millones de euros) (véase Nota 5.1.1).

Para un mejor entendimiento del resultado generado por la actividad de Servicios y cómo ha sido integrado en los resultados consolidados del Grupo, en la tabla adjunta se presenta un detalle por líneas del resultado de las actividades discontinuadas en 2024, 2023 y 2022.

(Millones de euros)	2024	2023	2022
Ingresos	–	–	2
Resultado de explotación	14	28	9
Resultado financiero	–	-15	-1
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	–	–	5
Resultado consolidado antes de impuestos	14	13	13
Impuesto sobre sociedades	–	3	-10
Resultado después de impuestos	14	16	3
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	–	–	–
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	14	16	3
Ajustes actividades discontinuadas	–	–	61
Resultado de actividades discontinuadas	14	16	64

NOTAS SOBRE RESULTADO DE MINORITARIOS, RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

2.9. RESULTADO DE MINORITARIOS

En 2024, 2023 y 2022, el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -251, -170 y -117 millones de euros, respectivamente.

Estas cifras corresponden a los beneficios obtenidos por sociedades del Grupo atribuibles a los otros socios que participan en dichas sociedades. Las cifras que aparecen en positivo corresponden a sociedades que generan pérdidas y las cifras que se representan en negativo, corresponden a sociedades que generan ganancias.

(Millones de euros)	2024	2023	2022	% EXTERNOS
Grupo Budimex	(77)	(83)	(60)	49,86 %
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	(8)	(8)	19	23,72 %
LBJ Infraestructure Group	(28)	(20)	(9)	45,40 %
NTE Mobility Partners	(59)	(60)	(47)	37,03 %
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	(60)	(41)	(33)	46,33 %
FAM Construction LLC	9	34	26	30,00 %
D4R7 Construction S.R.O.	3	(1)	2	35,00 %
I-77 Mobility Partners	(9)	(12)	(6)	27,77 %
I-66 Mobility Partners	3	16	10	44,30 %
Yda Havalimani Yatirim Ve (Dalaman)	(24)	7	(8)	40,00 %
Webber United LLC	-	1	-	40,00 %
Resto sociedades	(2)	(3)	(11)	-
TOTAL	(251)	(170)	(117)	- %

2.10. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

A continuación, se presenta el cálculo del resultado por acción atribuido a la sociedad dominante para 2024, 2023 y 2022:

(Millones de euros, salvo indicación en contrario)	2024	2023	2022
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante:			
Actividades continuadas	3.225	444	121
Actividades discontinuadas	14	16	64
Coste neto bonos perpetuos subordinados	–	-5	-8
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante para el resultado básico	3.239	455	177
Efectos de dilución	–	–	–
Resultado atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante ajustado por el efecto de dilución	3.239	455	177
Número medio ponderado de acciones ordinarias para el BPA básico (miles de acciones)	724.191	728.255	723.477
Efectos de dilución	0	0	0
Número medio ponderado de acciones ordinarias ajustado por el efecto de dilución (miles acciones)	724.191	728.255	723.477
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante procedente de actividades discontinuadas para el cálculo del BPA básico	14	16,0	64
Efectos de dilución	–	–	–
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante procedente de actividades discontinuadas para el cálculo del BPA diluido	14	16	64

(*) El número medio ponderado de acciones ordinarias tiene en cuenta el efecto ponderado de las variaciones en la partida de acciones propias durante el ejercicio.

El resultado básico por acción se ha obtenido dividiendo la cifra del resultado del ejercicio atribuido a los accionistas de la Sociedad dominante, ajustado por la imputación al ejercicio del cupón neto correspondiente a los bonos perpetuos subordinados emitidos por el Grupo y registrados directamente en patrimonio (Nota 5.1.2), entre la media ponderada de acciones ordinarias en circulación excluyendo el número medio de acciones propias en cartera durante el ejercicio.

Respecto al beneficio diluido por acción, cabe señalar que en el Grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas, ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción de la presente memoria no van a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo y, por lo tanto, en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados. De esta manera, no existen diferencias entre los resultados básico y diluido por acción, como se muestra en la siguiente tabla:

		2024	2023	2022 (*)
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	4,47	0,62	0,24
	Básico	4,47	0,62	0,24
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante, actividades discontinuadas (en euros)	Diluido	0,02	0,02	0,09
	Básico	0,02	0,02	0,09

El resultado por segmento de negocio para 2024, 2023 y 2022 aparece en la Nota 1.5.

SECCIÓN 3: ACTIVOS NO CORRIENTES A 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

Esta sección comprende las notas relativas a activos no corrientes del balance, excluyendo los activos por impuestos diferidos (Sección 2) y los derivados financieros (Sección 5).

Los principales componentes de los activos no corrientes a diciembre de 2024 en Ferrovial son el "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras" (Nota 3.3) por importe de 14.147 millones de euros (13.495 millones de euros en 2023), las "Inversiones en Asociadas" (Nota 3.5) por 3.023 millones de euros (2.038 millones de euros en 2023), relativas fundamentalmente a las inversiones en 407 ETR, IRB, Private InvIT y JFK NTO, y "Fondo de comercio de consolidación" (Nota 3.1) que alcanza los 500 millones de euros (475 millones de euros en 2023).

Inversiones en proyectos de infraestructuras

INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (Millones de euros)	2024	2023
Saldo inicial a 01.01	13.495	13.667
Altas	87	695
Amortización	(235)	(235)
Bajas	(14)	(4)
Efecto tipo de cambio	814	(374)
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	–	(254)
Saldo final a 31.12	14.147	13.495

La variación en este epígrafe durante 2024 alcanzó los 652 millones de euros, principalmente debido al efecto del tipo de cambio EUR/USD y a la depreciación acumulada. Las altas pertenecen principalmente a las últimas obras de capacidad en North Tarrant Express.

Durante 2023, la variación fue de -172 millones de euros, principalmente debido a las variaciones de perímetro tras la venta de Euroscut Azores en Portugal por -254 millones de euros en mayo de 2023 y al efecto negativo del tipo de cambio EUR/USD (-374 millones de euros). Las altas correspondieron principalmente a las inversiones en la autopista I-66 y la North Tarrant Express Extension.

Inversiones en asociadas

INVERSIONES EN ASOCIADAS (Millones de euros)	2024	2023
Saldo inicial a 01.01	2.038	1.951
Participación en beneficios	238	215
Efecto tipo de cambio	60	(33)
Dividendos	(357)	(321)
Aportaciones de capital y nuevas inversiones	1.192	214
Otros movimientos	(148)	12
Saldo final a 31.12	3.023	2.038

Durante 2024, el epígrafe de inversiones en empresas asociadas se produjo un incremento de 985 millones de euros, debido a las aportaciones de capital en el aeropuerto JFK NTO (469 millones de euros), la adquisición del 23,99% de IRB Private InvIT (710 millones de euros) descrita en la nota 1.1.5, y la participación en los beneficios de estas sociedades (238 millones de euros), destacando los resultados de 407 ETR (188 millones de euros). También cabe mencionar el efecto sobre otros movimientos de la desinversión de la participación del 5% en IRB Infrastructure Developers (-77 millones de euros), los activos concesionales bajo esquemas de pago por disponibilidad vendidos a Interogo Holding en octubre de 2024 (-70 millones de euros) y la venta de la participación del 24,78% en Grupo Serveo (-21 millones de euros), parcialmente compensado por el impacto de los derivados (20 millones de euros).

Respecto a la evolución de esta partida, se produce durante 2023 un incremento de 87 millones de euros, debido a las aportaciones de capital al aeropuerto JFK NTO (214 millones de euros) y a la participación en los beneficios de estas sociedades (215 millones de euros), relativa principalmente a la 407 ETR (154 millones de euros), que se vio parcialmente compensada por las distribuciones de dividendos durante el ejercicio, sobre todo por parte de 407 ETR.

Fondo de comercio

En relación con las variaciones del fondo de comercio, en 2024 se produjo un aumento de 25 millones de euros, debido principalmente al tipo de cambio, y en 2023, un descenso de -5 millones de euros, también como consecuencia de las variaciones de tipo de cambio.

3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante los ejercicios 2024 y 2023:

(Millones de euros)	SALDO A 31.12.2023	Variaciones del perímetro de consolidación	Tipo de cambio y otros	SALDOS A 31.12.2024
Construcción	135	-	5	140
Budimex	70	-	1	71
Webber	65	-	4	69
Autopistas	259	-	17	276
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	259	-	17	276
Aeropuertos	27	-	-	27
Dalaman	27	-	-	27
Energía	43	-	3	46
Serv. transmisión energía Chile	43	-	3	46
Resto	10	-	(1)	10
Serv. minería Chile	10	-	(1)	10
TOTAL	475	-	25	500

(Millones de euros)	SALDO A 31.12.2022	Variaciones del perímetro de consolidación	Tipo de cambio y otros	SALDO A 31.12.2023
Construcción	132	-	3	135
Budimex	65	-	5	70
Webber	67	-	(2)	65
Autopistas	265	-	(6)	259
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	265	-	(6)	259
Aeropuertos	27	-	-	27
Dalaman	27	-	-	27
Energía	45	-	(1)	43
Serv. transmisión energía Chile	45	-	(1)	43
Resto	11	-	(1)	10
Serv. minería Chile	11	-	(1)	10
TOTAL	479	-	(5)	475

Test de deterioro

El grupo evalúa al menos dos veces al año (en junio y diciembre) si existe algún indicio de que un activo se pueda deteriorar y, en su caso, realiza un test de deterioro de acuerdo con las normas contables aplicables NIC 36 "Deterioro del valor de los activos" y NIC 38 "Activos intangibles". Asimismo, el grupo también comprueba sistemáticamente sus unidades generadoras de efectivo que incluyen el fondo de comercio para evaluar su deterioro (en diciembre).

La recuperación del fondo de comercio se analiza al nivel de cada unidad generadora de efectivo. Las proyecciones utilizadas en los tests de deterioro son coherentes con las últimas proyecciones presentadas al Consejo y se concluyó que no existía deterioro a 31 de diciembre de 2024. La prueba de deterioro es un proceso que compara el valor recuperable de cada unidad generadora de efectivo con el valor contable, incluyendo Fondo de comercio. En 2024 y 2023, no hemos reconocido ninguna pérdida por deterioro de Fondo de comercio. En 2024 y 2023 no reconocimos ningún deterioro del valor de los activos por pérdida para el fondo de comercio. En las notas exploratorias desglosamos el valor recuperable y el valor contable de las inversiones de aquellas entidades cuyo Fondo de comercio ha sido testeado.

Cuando se considera que un cambio en una hipótesis clave es posible en términos razonables, el Grupo llevará a cabo un análisis de sensibilidad para determinar si podrían surgir riesgos adicionales. Adicionalmente, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad aplicando +100 puntos básicos a la tasa de descuento de cada unidad de generación de efectivo sujeta a test de deterioro, presentando holgura frente a cada valor contable.

A. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):

En el caso de Webber, el test de deterioro realizado sobre dicho Fondo de comercio en 2024, basado en una proyección de 5 años, refleja una holgura del 245% frente a su valor en libros, que asciende a 395 millones de euros (174% y 362 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 8,6% (9,9% antes de impuestos), construida utilizando el CAPM en base a parámetros actuales de mercado y siendo consistente con la metodología utilizada en años anteriores.

Dado que Budimex cotiza en la Bolsa de Varsovia y tiene un capital flotante, consideramos que el precio de cotización es representativo de su valor. Por tanto, el análisis de una posible pérdida en el valor del Fondo de comercio se ha realizado comprobando que el valor de cotización de cierre de Budimex a 31 de diciembre de 2024 era superior a su valor contable. El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2024 es un 891% superior a su valor contable, que asciende a 141 millones de euros (1.086% y 156 millones de euros a 31 de diciembre de 2023), por lo que no hay indicios de deterioro.

B. Fondos de comercio de Autopistas (I-66):

El fondo de comercio de la autopista I-66 se generó tras la adquisición en diciembre de 2021 de un 5,704% adicional en la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC. La autopista pasó a estar operativa en el último trimestre de 2022.

El test de deterioro tiene en cuenta todo el plazo de concesión. Como se indica en la Nota 1.3.4, las estimaciones de tráfico se basan en previsiones e investigaciones internas (por ejemplo, el impacto del comercio electrónico sobre el tráfico de vehículos pesados o de los hábitos del teletrabajo en el uso de vehículos privados); las tarifas utilizadas se ajustan a las estimaciones de tráfico y a las cláusulas contractuales. El test de deterioro realizado en 2024 refleja una holgura del 13% frente a su valor en libros, que asciende a 2.281 millones de euros (20% y 1.971 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 8,5% (9,5% antes de impuestos).

Un análisis de sensibilidad basado en la hipótesis de una reducción del 5% en la curva de ingresos de peajes desde 2026 en adelante muestra que no existe riesgo de deterioro.

C. Fondo de comercio de Energía (Power Transmission Services):

El test de deterioro realizado sobre el Fondo de comercio, utiliza proyecciones a largo plazo hasta un año después de los primeros 20 años del periodo regulado, momento en el que el activo es remunerado en función del coste de reposición de la infraestructura. El resultado de las pruebas de deterioro refleja un margen del 57% con respecto al valor contable de 38 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 (34 millones de euros y 79% en 2023). Los flujos de caja se han descontado a una tasa del 9,9% (10,1% antes de impuestos) en 2024.

D. Fondos de comercio Aeropuertos (Dalaman):

El test de deterioro de 2024 da como resultado una holgura del 24% frente a su valor en libros, que al 31 de diciembre de 2024 asciende a 180 millones de euros (26% y 146 millones de euros a 31 de diciembre 2023). La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 10,2% (12,7% antes de impuestos).

E. Fondo de comercio de Otros negocios (Mining Services Chile):

Existe otro fondo de comercio en Servicios a la Minería en Chile, dedicado principalmente a la prestación de servicios de operación y mantenimiento de la industria minera.

El test de deterioro, basado en una proyección de 5 años, da como resultado una holgura del 141% frente a su valor en libros, que al 31 de diciembre de 2024 ascendía a 29 millones de euros (12% y 16 millones de euros al 31 de diciembre de 2023). La tasa de descuento (WACC) utilizada para descontar los flujos es 14,7% (18,6% antes de impuestos).

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2024 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 128 millones de euros (122 millones de euros en 2023). En este epígrafe se recogen principalmente:

- "Derechos sobre concesiones", se recogen aquellos derechos de explotación de las concesiones que no tienen la calificación de Proyectos (véase definición en Nota 1.1.2). A 31 de diciembre de 2024 presenta un valor neto contable de 4 millones de euros (3 millones a 31 de diciembre de 2023) correspondiente principalmente a la actividad de tratamiento de residuos en el Reino Unido.
- "Aplicaciones informáticas" por un valor neto de 30 millones de euros (28 millones a 31 de diciembre de 2023).
- "Otros activos intangibles", distintos de los derechos intangibles de la CINIF 12, por valor de 95 millones de euros (90 millones de euros a 31 de diciembre de 2023), corresponde fundamentalmente al negocio de Budimex Servicios incluido en la división de Construcción (22 millones de euros), las servidumbres (derechos de uso de los terrenos) de las líneas de transmisión eléctrica de Chile por 47 millones de euros (44 millones a 31 de diciembre de 2023) y 14 millones de euros de la adquisición del proyecto fotovoltaico en el condado de Leon, Texas.
- Asimismo, durante 2024 y 2023 no se han producido bajas significativas de activos totalmente amortizados.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	SALDO A 01/01/2024	TOTAL ADICIONES	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDO A 31/12/2024
Autopistas españolas	721	3	-	724
Autopistas estadounidenses	12.823	76	858	13.757
Resto autopistas	4	-	-	4
Inversión Autopistas	13.549	79	858	14.485
Amortización acumulada	(834)	(209)	(46)	(1.089)
Inversión neta en Autopistas	12.715	(130)	812	13.396
Inversión en otros proyectos de infraestructura	650	-	-	650
Amortización de otros proyectos de infraestructuras	(34)	(24)	-	(58)
Total inversión neta en otros proyectos de infraestructura	616	(24)	-	592
TOTAL INVERSIÓN	14.199	79	858	15.135
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	(867)	(233)	(46)	(1.146)
TOTAL INVERSIÓN NETA	13.333	(154)	812	13.989

(Millones de euros)	SALDO A 01/01/2023	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DEL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y TRASPASOS	SALDO A 31/12/2023
Autopistas españolas	714	7	-	-	-	721
Autopistas estadounidenses	12.547	670	(1)	(393)	-	12.823
Resto autopistas	391	-	-	-	(387)	4
Inversión Autopistas	13.653	677	(1)	(393)	(387)	13.549
Amortización acumulada	(781)	(201)	-	16	132	(834)
Inversión neta en Autopistas	12.872	476	(1)	(377)	(255)	12.715
Inversión en otros proyectos de infraestructura	632	18	-	-	-	650
Amortización resto proyectos de infraestructura	-	(34)	-	-	-	(34)
Total inversión neta en otros proyectos de infraestructura	632	(16)	-	-	-	616
TOTAL INVERSIÓN	14.285	695	(1)	(393)	(387)	14.199
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	(781)	(235)	-	17	132	(867)
TOTAL INVERSIÓN NETA	13.504	460	(1)	(376)	(255)	13.333

Las variaciones más significativas en 2024 y 2023 son las siguientes:

- Se producen adiciones brutas en Autopistas de 79 millones de euros en 2024, correspondientes principalmente a North Tarrant Express Extension. Estas adiciones alcanzaron los 677 millones de euros en 2023, destacando la autopista I-66 Express Mobility Partners LLC (489 millones de euros) y la autopista North Tarrant Express Extension (178 millones de euros).
- La evolución del tipo de cambio ha supuesto una variación total de 812 millones de euros en 2024 (-376 millones en 2023), atribuida en su totalidad a la apreciación del dólar frente al euro en las autopistas estadounidenses (Nota 1.4).
- A 31 de diciembre de 2024, no hubo impacto en las "variaciones del perímetro de consolidación y traspasos", mientras que, a 31 de diciembre de 2023, el impacto estaba relacionado con la desinversión de la autopista Euroscut Azores (-255 millones de euros).

La línea de autopistas estadounidenses incluye el activo intangible relacionado con la I-66 Express Mobility Partners, entre otros, por importe de 6.190 millones de euros (5.925 millones de euros en 2023). La línea de inversiones en otros proyectos de infraestructuras incluye el activo intangible del aeropuerto de Dalaman, por valor de 592 millones de euros (617 millones de euros en 2023).

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (Nota 5.2). La capitalización de los costes financieros susceptibles de capitalización en 2024 y 2023 se describen en la Nota 1.3.3.2 y la Nota 2.5.

3.3.2. Activos financieros procedentes de concesiones de modelos de activos financieros

Se corresponden principalmente con las cantidades a cobrar a largo plazo (más de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión, tal y como resulta de la aplicación del modelo de activo financiero de la CINIIF 12. Se detallan a continuación los movimientos durante 2024 y 2023:

(Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2024	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2023
	SALDO INICIAL	162
Altas	6	9
Bajas	(14)	(12)
Efecto tipo de cambio	3	2
SALDO A FINAL DEL EJERCICIO	158	162

Nota: Saldos presentados netos de provisiones

En las siguientes tablas se muestran los activos financieros por sociedad concesionaria para 2024 y 2023:

SOCIEDAD CONCESIONARIA (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2024		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
Concesionaria de Prisiones Lledoners	49	3	52
Depusa Aragón	21	1	22
Budimex Parking Wroctaw	11	-	11
CONSTRUCCIÓN	81	4	85
Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia)	77	-	77
RESIDUOS REINO UNIDO	77	-	77
TOTAL GRUPO	158	4	162

SOCIEDAD CONCESIONARIA (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2023		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
Concesionaria de Prisiones Lledoners	52	3	55
Depusa Aragón	22	1	23
Budimex Parking Wroctaw	11	-	11
CONSTRUCCIÓN	85	4	89
Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia)	77	-	77
RESIDUOS REINO UNIDO	77	-	77
TOTAL GRUPO	162	4	166

3.3.3 Impacto en flujo de caja

El impacto en el flujo de caja por las adiciones de proyectos, principalmente de modelo intangible, ha ascendido a -132 millones de euros en 2024 (-248 millones de euros en 2023), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

- En los proyectos de modelo intangible, por diferencias entre devengo y pago, así como los costes financieros capitalizados imputables a proyectos en curso, que no suponen salida de caja.
- En los proyectos de modelo de cuenta a cobrar, por los incrementos de la cuenta a cobrar como contrapartida de los ingresos por los servicios prestados, que tampoco suponen una entrada de caja.

3.4. INMOVILIZADO MATERIAL

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de inmovilizado material del estado consolidado de situación financiera para 2024 y 2023 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2024 (millones de euros)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinarias	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo a 01.01.2024	106	523	495	1.124
Altas	75	80	163	318
Bajas	(3)	(49)	(25)	(77)
Variaciones de perímetro y traspasos	5	185	(207)	(17)
Efecto tipo de cambio	3	16	10	29
Saldos a 31.12.2024	186	755	436	1.377
Amortización acumulada y deterioros a 01.01.2024	(35)	(323)	(172)	(530)
Dotación amortización	(6)	(104)	(27)	(137)
Bajas	2	66	12	80
Variaciones de perímetro y traspasos	(2)	(2)	(6)	(10)
Efecto tipo de cambio	(1)	(4)	(3)	(8)
Saldos a 31.12.2024	(42)	(367)	(196)	(605)
Valor neto contable 31.12.2024	144	388	240	772

Movimientos durante 2023 (Millones de euros)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinarias	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo a 01.01.2023	94	480	395	969
Altas	4	69	142	215
Bajas	(2)	(34)	(27)	(63)
Variaciones de perímetro y trasposos	8	3	(11)	-
Efecto tipo de cambio	2	5	(4)	3
Saldos a 31.12.2023	106	523	495	1.124
Amortización acumulada y deterioros a 01.01.2023	(29)	(297)	(164)	(490)
Dotación amortización	(6)	(48)	(19)	(73)
Bajas	-	18	14	32
Variaciones de perímetro y trasposos	1	7	(5)	3
Efecto tipo de cambio	(1)	(3)	1	(3)
Deterioros inmovilizado material	-	-	1	1
Saldos a 31.12.2023	(35)	(323)	(172)	(530)
Valor neto contable 31.12.2023	71	200	323	594

Las variaciones significativas en 2024 y 2023 por división de negocio son las siguientes:

Adiciones:

(Millones de euros)	2024	2023
Construcción	117	103
Energía	107	102
Otros negocios	94	10
TOTAL	318	215

En 2024, las adiciones corresponden principalmente a la división de Construcción (117 millones de euros) por la adquisición de maquinaria y otros equipos, así como a la división de Energía (107 millones de euros), destacando el proyecto Misae Solar IV en los Estados Unidos, un proyecto fotovoltaico (257 MW) en el condado de Leon, Texas, en el que la sociedad realizará el diseño, construcción y operación de la planta, la construcción de la infraestructura de transmisión eléctrica del proyecto Centella en Chile, y una planta solar de 60MW en Polonia. Por último, las principales adiciones en otros negocios están relacionados con la compra de una parcela en España para desarrollar centros de datos.

En 2023, del total de adiciones por importe de 215 millones de euros, las más significativas se han producido en la división de Construcción (103 millones de euros) debido a la adquisición de maquinaria y otros equipos, así como en la división de Energía (102 millones de euros), derivado principalmente de la construcción de la infraestructura de transmisión eléctrica del proyecto Centella en Chile.

Impacto en flujo de caja:

El impacto de 2024 en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ascendió a -282 millones de euros (-158 millones de euros en 2023), relacionados principalmente con las divisiones de Construcción y Energía.

Bajas por ventas o retiros:

A 31 de diciembre de 2024, el importe de las bajas por ventas o retiros asciende a 77 millones de euros (63 millones de euros en 2023) y aproximadamente 64 millones de euros de este importe (52 millones de euros en 2023) corresponden a Construcción, principalmente instalaciones técnicas, maquinaria y otros equipos.

Otros desgloses relativos a inmovilizado material:

El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a los que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se puedan presentar en el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

La transferencia a mantenidos para la venta a diciembre 2024 asciende a 39 millones de euros y está incluido en Variaciones de perímetro y trasposos en 2024.

El inmovilizado material alcanza los 144 millones de euros en 2024 (191 millones de euros en 2023).

A 31 de diciembre de 2024 y 2023, no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

Dada su relevancia, se presenta de forma separada la participación en la 407 ETR (43,23%), IRB (19,86%), Private InvIT (23,99%) y JFK NTO (49%). Las siguientes tablas muestran las principales partidas que explican la variación de estas inversiones.

2024 (millones de euros)	407 ETR (43,23%)	IRB (19,86%)	Private InvIT (23,99%)	JFK (49%)	RESTO	TOTAL
Saldo a 31.12.23	928	376	-	471	263	2.038
Aportación de capital	-	-	710	469	13	1.192
Participación en el resultado	188	13	(8)	3	42	238
Dividendos	(321)	(6)	(4)	-	(26)	(357)
Diferencias de conversión	(17)	16	6	54	1	60
Derivados	-	(4)	-	9	15	20
Resto	-	(80)	-	-	(88)	(168)
Saldo a 31.12.24	778	315	704	1.006	220	3.023

2023 (Millones de euros)	HAH (25%)	407 ETR (43,23%)	AGS (50%)	IRB (24,86%)	JFK (49%)	RESTO	TOTAL
Saldo a 31.12.22	-	1.063	-	377	235	276	1.951
Aportaciones de capital	-	-	-	-	214	-	214
Participación en el resultado	-	154	-	14	4	43	215
Dividendos	-	(281)	-	(1)	-	(39)	(321)
Diferencias de conversión	-	(8)	-	(14)	(12)	1	(33)
Derivados	-	-	-	1	31	(15)	17
Resto	-	-	-	(1)	(1)	(3)	(5)
Saldo a 31.12.23	-	928	-	376	471	263	2.038

Durante 2024, el epígrafe de inversiones en empresas asociadas se produjo un incremento de 985 millones de euros, debido a las aportaciones de capital en el aeropuerto JFK NTO (469 millones de euros), la adquisición del 23,99% de IRB Private InvIT (710 millones de euros) descrita en la nota 1.1.5, y la participación en los beneficios de estas sociedades (238 millones de euros), destacando los resultados de 407 ETR (188 millones de euros). También cabe mencionar el efecto sobre otros movimientos que se deben principalmente a la desinversión de la participación del 5% en IRB Infrastructure Developers (-77 millones de euros) y los activos concesionales bajo esquemas de pago por disponibilidad vendidos a Interogo Holding en octubre de 2024 (Nota 1.1.5).

3.5.1. Desinversión de Heathrow Airports Holdings (HAH)

Como se ha mencionado en la Nota 1.1.5, el 12 de diciembre de 2024, tras cumplir las condiciones reguladoras aplicables, Ferrovial completó la venta del 19,75% del capital social de FGP Topco Ltd., que es el accionista directo de Heathrow Airports Holdings Limited (HAH), titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), a Ardian y al Public Investment Fund (PIF), con una plusvalía de 2.023 millones de euros, declarado en la cuenta de pérdidas y ganancias dentro de la partida "Deterioro y enajenación de inmovilizado" (Nota 2.4) - la participación en esta sociedad se valoró en cero euros, debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores situaron los fondos propios atribuibles a Ferrovial por debajo de cero.

En consecuencia, Ferrovial ahora posee una participación del 5,25%, que se reconoce como activo financiero no corriente a valor razonable con cambios en resultados (Nota 3.6.), una vez concluido que, de acuerdo con la NIC 28, p. 5-6, Ferrovial ya no ejercerá una influencia significativa en FGP Topco Ltd., a pesar de tener derecho a nombrar a un miembro del consejo junto con otros accionistas, ya que el grupo no tendrá participación en los procesos de formulación de políticas del activo ni participación en las decisiones relacionadas con las distribuciones de dividendos. El valor razonable de la participación restante se ha determinado por remisión al precio de venta de la participación del 19,75% recientemente desinvertida en FGP Topco Ltd., generando un impacto positivo adicional de 547 millones de euros.

Por último, el 26 de enero de 2025, Ferrovial anunció que se ha alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de la totalidad de su participación restante (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por unos 455 millones de libras (valor contable actual del activo), que se ajustará con un tipo de interés a aplicar hasta el cierre (Nota 6.11). La transacción está sujeta al cumplimiento del derecho de primera oferta (ROFO) que pueden ejercer los accionistas de Topco de conformidad con el Acuerdo de Accionistas y los Estatutos de la sociedad. La plena realización de la adquisición en virtud del acuerdo también está sujeta al cumplimiento de las condiciones reglamentarias aplicables.

3.5.2. Información relativa a 407 ETR

a. Evolución balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias 2024-2023

Estas cifras reflejan saldos completos de la sociedad y se presentan en millones de dólares canadienses (los detalles del tipo de cambio utilizado en 2024 para las cifras del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias se facilitan en la Nota 1.4).

Balance de Situación diciembre 2024 y diciembre 2023

407 ETR (100%) (millones de dólares canadienses)	Dic. 2024	Dic. 2023	Var. 24/23
Activos no corrientes	4.594	4.584	10
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.921	3.954	(33)
Activos financieros no corrientes	611	568	43
Impuestos diferidos	62	62	-
Activos corrientes	1.163	1.014	149
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	443	322	121
Tesorería y equivalentes	720	691	29
Total Activo	5.757	5.598	159
Patrimonio neto	(6.199)	(5.791)	(408)
Pasivos no corrientes	11.309	10.908	401
Deuda financiera	10.716	10.318	398
Impuestos diferidos	593	590	3
Pasivos corrientes	647	481	166
Deuda financiera	514	403	111
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	133	77	56
Total pasivos	5.757	5.598	159

Se describen a continuación las principales variaciones en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2024, frente al ejercicio anterior:

Patrimonio neto

El patrimonio neto disminuye en 409 millones de dólares canadienses respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a la distribución de dividendos a los accionistas, por importe de 1.100 millones de dólares canadienses, compensado por el resultado positivo del ejercicio de 692 millones de dólares canadienses.

El 43,23% de los fondos propios de la participación no se corresponde con el valor contable consolidado de la misma, ya que esta incluye también el importe de la revalorización a valor razonable de la participación retenida, tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010, asignada a mayor valor de la inversión.

Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2023 en 509 millones de dólares canadienses, como consecuencia de la emisión de nueva deuda sénior.

Cuenta de pérdidas y ganancias, diciembre 2024 - diciembre 2022

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR durante los ejercicios cerrados a diciembre de 2024, diciembre de 2023 y diciembre de 2022:

407 ETR (100%) (millones de dólares canadienses)	Dic. 24	Dic. 23	Dic. 22
Ingresos de explotación	1.705	1.495	1.327
Gastos de explotación	(228)	(212)	(188)
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	(106)	(97)	(100)
Resultado de explotación	1.372	1.187	1.039
Resultado financiero	(429)	(412)	(447)
Resultado antes de impuestos	942	775	592
Impuesto sobre sociedades	(250)	(208)	(156)
Resultado neto	692	567	435
Resultado asignable a Ferrovial (millones de dólares canadienses)	299	245	188
Ajuste por amortización de activos tangibles (millones de dólares canadienses)	(21)	(21)	(19)
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23%) (millones de dólares canadienses)	278	225	169
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23%) (millones de euros)	188	154	124

Cabe señalar que el resultado atribuible a Ferrovial incluye también la amortización reconocida en el plazo de la concesión de la revalorización reconocida tras la pérdida de control de la sociedad como consecuencia de la venta de 2010 mencionada anteriormente.

3.5.3. Información relativa a JFK NTO LLC

El 10 de junio de 2022, se hizo efectivo el acuerdo por el que Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC cuyo objeto es la remodelación, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de las instalaciones de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. La participación indirecta de Ferrovial en el proyecto es del 49%.

Como también se ha comentado en esa misma nota, Ferrovial acordó con Carlyle Group el pago de un *earn-out* en el caso de que Carlyle desinvierta su participación del 4% pendiente en Mars NTO LLC. Este pago *earn-out* se activaría si Carlyle transfiriera su participación tanto a un tercero como a Ferrovial. Este pago depende de la creación de valor del proyecto. Se incluyó una estimación del pago *earn-out* en nuestra valoración de la inversión presentada en los estados financieros auditados. Los cambios futuros en la valoración del *earn-out* puede afectar a nuestros resultados.

El compromiso de inyección de capital por parte de los socios alcanza los 2.330 millones de dólares, de los cuales Ferrovial aportará 1.142 millones de dólares. A 31 de diciembre de 2024 se han invertido 1.635 millones de dólares (801 millones de dólares corresponden a Ferrovial, de los cuales 507 millones de dólares (469 millones de euros) se invirtieron en 2024)).

La sociedad tiene restringida las distribuciones de dividendos durante la fase de construcción, estimándose el fin de la misma a mediados de 2026. Además, las distribuciones de dividendos están subordinadas al pago de las rentas concesionales a la Autoridad Aeroportuaria de Nueva York y Nueva Jersey.

A partir de 2025, el pago total de dividendos dependerá en gran medida de los resultados del tráfico en Dalaman, así como en NTO, tras la apertura de la terminal, prevista para 2026.

En la tabla que figura a continuación se presenta el balance consolidado de la sociedad con arreglo a las NIIF:

Balance de Situación Diciembre 2024 y 2023

JFK (100%) Millones de dólares	Dic. 2024	Dic. 2023
Activos no corrientes	8.330	6.482
Activos intangibles	8.067	6.168
Activos financieros no corrientes	180	132
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	83	182
Activos corrientes	2.510	322
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	275	174
Tesorería y equivalentes	797	148
Otros activos financieros a corto plazo	1.438	0
Total Activo	10.840	6.804
Patrimonio neto	1.994	932
Capital social	1.635	600
Participación en el resultado	40	11
Impacto instrumentos de cobertura	319	321
Pasivos no corrientes	8.504	5.559
Bonos y deudas: proyectos de infraestructura	4.654	1.774
Otras deudas a largo plazo	3.850	3.785
Pasivos corrientes	342	313
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	342	313
Total pasivos	10.840	6.804

Los principales activos y pasivos de JFK NTO son los siguientes:

- Activos intangibles, que comprende fundamentalmente:
 - Activos concesionales (3.971 millones de dólares en 2024 y 2.247 millones de dólares en 2023) incluyen todos los gastos necesarios para obtener el contrato de concesión, así como los costes de construcción y desarrollo del proyecto.
 - Pagos a la Autoridad Portuaria (4.096 millones de dólares en 2024 y 3.921 millones de dólares en 2023) corresponden al valor actual de los pagos futuros, durante todo el periodo concesional, para la adquisición de la concesión. Asimismo, se registró un pasivo de igual importe, correspondiente al valor de las obligaciones de pago futuras, registrado dentro del epígrafe de deuda financiera en los pasivos no corrientes ("Otras deudas a largo plazo").
- Deuda a largo plazo (4.600 millones de dólares en 2024 y 1.740 millones de dólares en 2023) se debe principalmente a:
 - El importe nominal de 2.000 millones de dólares de los Munibonds emitidos el 6 de diciembre de 2023. Una parte de la emisión (800 millones de dólares) fue asegurada por Assured Guaranty Municipal Corp. ("AGM").
 - El importe nominal de 2.550 millones de dólares de bonos verdes emitidos el 18 de junio de 2024. Una parte de la emisión (800 millones de dólares) fue asegurada por Assured Guaranty Municipal Corp. ("AGM"). La transacción alcanzó un coste de intereses totales real del 4,65% con un vencimiento medio ponderado de 30 años.
- Otros activos financieros a corto plazo (1.438 millones de dólares en 2024) corresponden a letras del Tesoro, pagarés del Tesoro y valores de Gobiernos estatales y locales, en consonancia con la estrategia de reinversión de NTO, derivado del efectivo obtenido de la emisión de bonos antes mencionada.
- Adicionalmente, JFK NTO tiene contratados *interest rate swaps* (IRS) asociados a la deuda con entidades de crédito del proyecto y emisiones de deuda futuras, por un nominal de 645 millones de dólares (3.005 millones de dólares en 2023), consideradas cobertura de flujos eficiente. Durante el ejercicio, se produjo un impacto de 20 millones de dólares en las reservas de la sociedad (9 millones de euros al porcentaje de participación de Ferrovial).
- Patrimonio neto (1.994 millones de dólares en 2024 y 932 millones de dólares en 2023). La evolución del patrimonio neto se debe principalmente a las aportaciones de capital comentadas en este mismo epígrafe por importe de 1.035 millones de dólares, y al impacto en reservas del cambio en el valor de mercado del derivado asociado a la deuda actual desde su adquisición, por importe de 20 millones de dólares.

3.5.4. Información relativa a AGS

El 13 de noviembre de 2024, Ferrovial anunció que se había llegado a un acuerdo con Avialliance UK Limited para vender toda su participación en AGS (50%). Como parte de la misma transacción, Macquarie también aceptó vender toda su participación (50%) en AGS al mismo comprador. La finalización de esta operación estaba sujeta a la obtención de todas las autorizaciones normativas que resultaran de aplicación al ejercicio 2024 y la participación del 50% en AGS Airports Holdings Limited se reclasificó como mantenidas para la venta a 31 de diciembre de 2024. La participación en esta sociedad se ha mantenido a cero, debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores dejaron el patrimonio atribuible a Ferrovial en valor negativo (Nota 1.1.4 y Nota 6.11).

Como se indica en la Nota 3.6. de estos estados financieros consolidados, el grupo concedió préstamos subordinados a AGS por un total de 235 millones de euros, que después del acuerdo alcanzado en noviembre, se han reclasificado de activos financieros a largo plazo a cuentas por cobrar a corto plazo a diciembre de 2024, ya que estos préstamos también son parte de la operación de desinversión.

El 28 de enero de 2025, tras cumplir todas las condiciones reguladoras aplicables, Ferrovial y Macquarie completó la venta de la totalidad del capital social de AGS (100%) por un precio de 900 millones de libras, de los cuales aproximadamente 450 millones de libras son ingresos netos de Ferrovial, junto con una plusvalía de 297 millones de euros para Ferrovial que afectará a los resultados de 1T 2025.

3.5.5. Información relativa a IRB

Tal y como se indicaba en los estados financieros consolidados de Ferrovial 2021, el Grupo, a través de Cintra, adquirió una participación del 24,86% en la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers Ltd el 29 de diciembre de 2021. La operación se completó tras una emisión preferente de acciones por parte de IRB Infrastructure Developers. El importe pagado ascendió a 369 millones de euros. El precio de la transacción se estableció de conformidad con las normas aplicables, considerando el precio medio ponderado por el volumen de negociación de las dos semanas anteriores al cierre.

El precio de la acción de IRB a 31 de diciembre de 2024 era de 57,24 rupias por acción (41,55 a 31 de diciembre de 2023).

El año fiscal de la sociedad abarca de abril a marzo. Los últimos estados financieros auditados disponibles de IRB son los de marzo de 2024. El resultado aportado por IRB en el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2024 ha supuesto un impacto positivo para Ferrovial de 13 millones de euros.

El 11 de junio de 2024, Ferrovial, a través de su filial Cintra, completó la venta de su participación del 5% en la sociedad IRB por 215 millones de euros (suponiendo un tipo de cambio EUR/INR de 89,3), lo que da lugar a una plusvalía antes de impuestos de 133 millones de euros (Nota 1.1.5).

IRB solo presenta su balance consolidado en marzo y en septiembre al final de mes. Este balance que consta a continuación correspondiente a diciembre de 2024 se basa en el balance presentado por IRB para septiembre de 2024, ajustado por (i) las distribuciones a los partícipes y los resultados notificados por IRB con respecto al último trimestre de 2024, sin incluir el impacto de la valoración a valor razonable con cambios en resultados de algunas inversiones que Ferrovial mantiene como inversiones en instrumentos de patrimonio y (ii) los ajustes de asignación del precio de compra de Ferrovial.

IRB (100%) Millones de rupias	Dic. 24	Dic. 23
Activos no corrientes	405.626	388.946
Activos corrientes	46.158	55.742
Total activos	451.784	444.688
Patrimonio neto	141.663	139.195
Pasivos no corrientes	273.464	238.920
Pasivos corrientes	36.657	66.573
Total pasivos	451.784	444.688
Participación del Grupo en el patrimonio neto (19,86% y 24,86% después y antes de la venta, respectivamente)	28.141	34.611
Participación del Grupo en el patrimonio neto (millones de euros)	315	376

La siguiente tabla ilustra la cuenta de pérdidas y ganancias resumida presentada por IRB, sin incluir el impacto de la valoración a valor razonable con cambios en resultados de algunas inversiones que Ferrovial mantiene como inversiones en instrumentos de patrimonio y ajustada por los ajustes de asignación del precio de compra de Ferrovial:

IRB (100%) Millones de rupias	Dic. 24	Dic. 23
Ingresos	72.806	69.677
Resultado del ejercicio (operaciones continuadas)	5.096	5.205
Otro resultado global	(1.440)	407
Total resultado global	3.656	5.612
Participación del Grupo en los beneficios (19,86% y 24,86% después y antes de la venta, respectivamente)	1.534	1.294
Participación del Grupo en los beneficios (millones de euros)	13	14

3.5.6. IRB Infrastructure Trust (Private InvIT)

El 13 de junio de 2024 Ferrovial, a través de su filial de autopistas Cintra, adquirió una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust (Private InvIT), una filial de IRB Infrastructure Developers (IRB) en la que Ferrovial tiene una participación del 19,86% y como se ha comentado previamente. Private InvIT poseía una cartera de 14 concesiones de autopistas de peaje en India con un pipeline comprometido de una concesión adicional. Esta inversión alcanzó los 652 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 90,2 EUR/INR).

Ferrovial adquirió esta participación a las filiales de GIC Private Limited, que antes de esta operación poseían una participación del 49% en la sociedad. Tras la operación, las filiales de GIC conservan una participación del 25% en Private InvIT e IRB mantiene su participación actual del 51%. Teniendo en cuenta la participación indirecta que ostenta Ferrovial a través de la participación del 19,86% en IRB, Ferrovial conserva una participación total en Private InvIT de 34,1%.

El 20 de diciembre, Private InvIT amplió su capital social mediante la emisión de derechos de participaciones de Private InvIT a IRB Infrastructure Developers (IRB) y a las empresas asociadas de GIC. Tras la emisión de derechos, Ferrovial adquirió el 23,99% de estos derechos emitidos, aumentando su inversión en Private InvIT en 58 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 87,83 EUR/INR) y manteniendo su participación en un 23,99%. El 27 de diciembre, Private InvIT adquirió el 80,4% de Ganga, la concesión adicional mencionada anteriormente.

El resultado aportado por IRB Private InvIT a Ferrovial en el periodo comprendido entre junio y diciembre de 2024 ha supuesto un impacto negativo para Ferrovial de -8 millones de euros.

En cuanto a la asignación de precio de compra (véase Nota 1.1.5.), la diferencia entre el valor razonable neto de los activos y los pasivos identificables de Private InvIT y su valor contable en la fecha de la adquisición (300 millones de euros por la participación de Ferrovial) se asignó íntegramente al valor de los derechos de concesión de autopistas, ya que el valor contable del resto de activos netos no difiere significativamente de su valor razonable. Según el párrafo 66 de la IAS 12, el pasivo por impuestos diferidos resultante de este ajuste del valor razonable del activo intangible (90 millones de euros por la participación de Ferrovial) afecta al fondo de comercio implícito en el valor contable de la inversión.

En la tabla que figura a continuación se resume el balance consolidado de IFRS integrado por Ferrovial de Private InvIT.

Private InvIT solo presenta al mercado su balance consolidado en marzo y en septiembre al final de mes. Este balance que consta a continuación correspondiente a diciembre de 2024 se basa en el balance presentado por Private InvIT para septiembre de 2024, ajustado por (i) las distribuciones a los partícipes y los resultados notificados por Private InvIT con respecto al último trimestre de 2024, (ii) los ajustes de asignación del precio de compra de Ferrovial. La adquisición del 80,4% del proyecto Ganga no se incluye en estas cifras al no disponerse de información detallada del balance.

Private InvIT (100%) Millones de rupias	Dic. 24	Valor razonable reconocido en la
		adquisición
		Jun. 24
Activos no corrientes	536.192	537.578
Activos corrientes	15.719	13.799
Total Activo	551.911	551.377
Patrimonio neto	240.784	245.257
Pasivos no corrientes	297.474	294.852
Pasivos corrientes	13.653	11.268
Total pasivos	551.911	551.377
Participación del Grupo en el patrimonio neto (23,99%)	57.769	58.842
Participación del Grupo en el patrimonio neto (23,99%) Millones de euros	646	652
Adquisición de Ganga (Millones de euros)	58	0
Participación del Grupo en el patrimonio neto incluyendo la adquisición de Ganga (23,99%)	704	652

La siguiente tabla ilustra la cuenta de pérdidas y ganancias resumida correspondiente al periodo de 6 meses desde la adquisición hasta el 31 de diciembre de 2024 presentada por Private InvIT y ajustada por los ajustes de asignación del precio de compra de Ferrovial:

Private InvIT (100%) Millones de rupias	Dic. 24
Ingresos	22.040
Resultado del ejercicio (operaciones continuadas)	(3.131)
Total resultado global	(3.131)
Participación del Grupo en las pérdidas (23,99%)	(751)
Participación del Grupo en las pérdidas (23,99%) Millones de euros	(8)

3.5.7. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas

a) Movimiento de resto de asociadas

En el Anexo I de los estados financieros consolidados de 2024 se incluye una relación de las participaciones en sociedades puestas en equivalencia, que incluye la denominación, país de constitución y segmento de negocio al que pertenecen, así como el porcentaje de participación y el importe agregado de activos y pasivos, importe neto de la cifra de negocios y beneficio o pérdida del ejercicio.

En la siguiente tabla se presenta un resumen:

Millones de euros	2024	2023
Madrid Calle 30	56	52
Riverlinx Limited – Silvertown Tunnel	65	52
Netflow OSARS (Western)	38	42
Ruta del Cacao	27	22
FMM Company LLC	18	19
Resto	16	76
Saldo a 31.12.2024	220	263

El principal movimiento en relación con el resto asociado corresponde a la desinversión de varios activos concesionales bajo esquemas de pago por disponibilidad en la División de Autopistas. Como se ha mencionado en la Nota 1.1.5, en octubre de 2024, Ferrovial e Interogo Holding, a través de su fondo de inversión en infraestructura Inter Infrastructure Capital (IIC), crearon la sociedad Umbrella Roads BV para gestionar las participaciones de Ferrovial en diferentes concesiones de carreteras y aparcamientos en España, Escocia, Irlanda y Canadá.

Ferrovial transmitió el 100% de los derechos económicos y posee la mayoría de los derechos de voto (51%) de Umbrella Roads BV a través de su división de autopistas Cintra. Tras el análisis que la sociedad realizó de esta operación y de los acuerdos de compra de acciones, se concluyó que Ferrovial no tiene ningún control sobre estos activos según los criterios del apartado 7 de la NIIF 10, ni una influencia significativa en virtud de la NIC 28, lo que supone el reconocimiento de una plusvalía de 19 millones de euros, incluidos en la cuenta de resultados dentro de la partida «Deterioro y enajenación del inmovilizado» (precio de la operación de 100 millones de euros). La colaboración entre Ferrovial e Interogo Holding podría permitir otra colaboración entre las partes en el futuro.

b) Otra información

No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas, y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 6.5.2.

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2024 y al 31 de diciembre de 2023:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	CAJA RESTRINGIDA DE					OTRAS CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO A SOCIEDADES ASOCIADAS	PROYECTOS DE INFRAESTRUCT. Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	PARTICIPACIONES FINANCIERAS REGISTRADAS A VALOR RAZONABLE	PRÉSTAMOS ASOCIADOS A LAS OPERACIONES DE DESINVERSIÓN			
SALDO A 31/12/2022	247	597	35	189	27	1.095	
Altas	40	432	9	10	6	497	
Bajas	(37)	(381)	-	-	(5)	(423)	
Traspasos y otros	-	-	1	(13)	-	(12)	
Tipo de cambio	12	(20)	-	-	(1)	(9)	
SALDO AL 31/12/2023	262	628	45	186	27	1.148	
Altas	113	18	566	1	32	730	
Bajas	(3)	(275)	(2)	(176)	(33)	(489)	
Traspasos y otros	(273)		(1)	(13)	-	(287)	
Tipo de cambio	1	30	2	2	2	37	
SALDO A 31/12/2024	100	401	610	-	28	1.139	

Nota: Saldos presentados netos de provisiones

Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas

El principal movimiento durante 2024 en este epígrafe, expuesto en la partida "Transferencias y otros" corresponde a la reclasificación desde activos financieros a largo plazo a cuentas a cobrar a corto plazo de los préstamos subordinados concedidos a AGS (195 millones de libras esterlinas; 235 millones de euros), derivados del acuerdo de desinversión de AGS alcanzado con Avialliance UK Limited para la venta por parte de Ferrovial de toda su participación en este activo (Nota 1.1.4.), completada definitivamente el 28 de enero de 2025. También cabe destacar el efecto de la participación del 24,78% desinvertida en Grupo Serveo (-18 millones de euros) y la desinversión de los activos concesionales de Autopistas (-18 millones de euros).

Asimismo, cabe mencionar el préstamo subordinado concedido a Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S., por una cantidad de 68 millones de euros.

Caja restringida de proyectos de infraestructura

La partida "Caja restringida de proyectos de infraestructura y otros activos financieros" (401 millones de euros) se corresponde principalmente a la autopista NTE Mobility Partners (281 millones de euros) y a la I-66 Express Mobility Partners (57 millones de euros). Durante 2024, el principal movimiento se corresponde con la caja restringida de la autopista I-77 Mobility Partners liberada debido a su operación de refinanciación (-99 millones de euros) y con I-66 Mobility Partners (-77 millones de euros), y NTE Mobility Partners (-51 millones de euros).

Participaciones financieras reconocidas a valor razonable

El principal movimiento en esta partida, 566 millones de euros, se refiere a la venta de la participación del 19,75% en Heathrow Airport Holdings Limited (HAH) (Nota 1.1.5), que implica que, tras la desinversión, Ferrovial ahora posee acciones que representan un 5,25% del capital social, reconocidas como activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, una vez concluido que, de acuerdo con la NIC 28, p. 5-6, Ferrovial ya no ejercerá una influencia significativa en FGP Topco Ltd., a pesar de tener derecho a nombrar a un miembro del consejo junto con otros accionistas, ya que el grupo no tendrá participación en los procesos de formulación de políticas del activo ni participación en las decisiones relacionadas con las distribuciones de dividendos. El valor razonable de la participación restante se ha determinado por remisión al precio de venta de la participación del 19,75% recientemente desinvertida en FGP Topco Ltd., generando un impacto positivo adicional de 547 millones de euros (Nota 3.5.1).

Préstamos asociados a las operaciones de desinversión

Esta partida se relaciona principalmente con los pagos diferidos cobrados durante 2024 en relación con la desinversión del negocio de Amey en Reino Unido, relacionado con ingeniería del ciclo de vida completo y servicios de conservación y mantenimiento de infraestructura (176 millones de euros), tal y como se menciona en la Nota 1.1.4.

Adicionalmente, el negocio de servicios de mantenimiento de infraestructuras energéticas e hidráulicas se vendió al fondo británico Rubicon en 2023 por 18 millones de libras (20 millones de euros). Basándose en el calendario de reembolsos acordado, la cantidad pendiente se ha reclasificado como a corto plazo (13 millones de euros).

Otras cuentas a cobrar a largo plazo

Esta partida se refiere principalmente a otros instrumentos de patrimonio y préstamos a largo plazo, bonos o depósitos. Las participaciones en fondos de inversión corresponden al fondo de inversión denominado Credit Suisse (Lux) Supply Chain Finance Fund, que realizó una inversión en facturas de proveedores cuyo pago estaba asegurado por compañías de seguros con *rating investment grade* (de media AA-) que ya se recuperó durante el ejercicio (impacto de -18 millones de euros en 2024).

Este epígrafe también incluye otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en virtud de contratos a largo plazo, principalmente correspondientes a sociedades de la División de Construcción y Autopistas.

3.7. DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS

A continuación, se detalla el movimiento de los saldos que componen el epígrafe de derecho de uso del balance de situación:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	TERRENOS	EDIFICIOS	VEHÍCULOS	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS	EQUIP. OFICINA Y OTROS	TOTAL
SALDO A 31/12/2022	13	77	61	29	3	183
Altas	2	16	34	30	5	87
Bajas	2	3	1	(2)	(1)	3
Traspasos y otros	(2)	6	–	(2)	–	2
Amortizaciones	(1)	(15)	(27)	(20)	(2)	(65)
Variaciones de perímetro	(2)	(4)	(5)	(1)	–	(12)
Efecto tipo de cambio	–	–	(1)	(1)	–	(2)
SALDO A 31/12/2023	12	83	63	33	5	196
Altas	26	25	61	27	4	143
Bajas	–	(7)	(4)	(6)	–	(17)
Traspasos y otros	–	1	1	4	(1)	5
Amortizaciones	(4)	(24)	(41)	(20)	(4)	(93)
Variaciones de perímetro	(3)	–	–	–	–	(3)
Efecto tipo de cambio	1	2	3	1	–	7
SALDO A 31/12/2024	32	80	83	39	4	238

La variación más significativa del epígrafe se corresponde con las adiciones producidas por un total de 143 millones de euros (87 millones de euros en 2023), de las que 109 millones de euros (72 millones de euros en 2023) corresponden a contratos de arrendamientos de la división de Construcción.

A continuación, se muestran los movimientos en los pasivos por arrendamiento:

	PASIVOS POR
SALDO A 31/12/2022	184
Altas por nuevos contratos	97
Gastos financieros asociados	14
Pagos	(87)
Efecto tipo de cambio	(1)
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	(7)
SALDO A 31/12/2023	200
Altas por nuevos contratos	143
Gastos financieros asociados	12
Pagos	(104)
Efecto tipo de cambio	7
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	(13)
SALDO A 31/12/2024	245
Pasivos por arrendamiento a corto plazo, 2024	80
Pasivos por arrendamiento a largo plazo, 2024	165

Se presenta a continuación el desglose de los vencimientos futuros de los pasivos por arrendamiento en cada área de negocio a 31 de diciembre de 2024:

	2025	2026	2027	2028	2029	2030 y posteriores	TOTAL
Corporación	3	3	3	3	3	11	26
Construcción	68	44	27	14	8	24	185
Autopistas	2	2	–	–	–	–	4
Resto	7	4	1	–	–	18	30
TOTAL PASIVOS POR ARRENDAMIENTO	80	53	31	17	11	53	245

A 31 de diciembre de 2024, los gastos de arrendamiento reconocidos en el resultado de explotación ascendían a 257 millones de euros (251 millones de euros en 2023 y 257 millones de euros en 2022) y corresponden a los siguientes conceptos:

- Gastos con arreglo a contratos que, a pesar de ajustarse a la definición de arrendamiento en virtud de la NIIF 16, tienen la consideración de las exenciones otorgadas por la norma con respecto a arrendamientos a corto plazo, y arrendamientos para los cuales el activo subyacente es de bajo valor. En este sentido, dada la naturaleza de la actividad del grupo, los activos se alquilan normalmente para acometer las diferentes fases de un proyecto por periodos que son inferiores a un año o que son considerados de bajo valor (inferiores a 5.000€).
- Acuerdos que no son arrendamientos tal y como se define en la NIIF 16, dado que no transmiten el derecho a controlar el uso de un activo identificado o, incluso si se especifica un activo, el proveedor tiene el derecho sustantivo de sustituir el activo a lo largo del periodo de uso. Esto es especialmente frecuente en los proyectos de construcción.

SECCIÓN 4: ACTIVOS Y PASIVOS COMERCIALES CORRIENTES A 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

Esta sección comprende las notas relativas a Existencias (Nota 4.1), a Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo (Nota 4.2), así como a Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo (Nota 4.3). El saldo neto de dichas partidas se denomina capital circulante.

Esta distinción entre activos y pasivos corrientes y no corrientes se realiza sobre la base de si se espera o no que el activo o el pasivo se recupere o se liquide en el curso ordinario del ciclo mercantil de la sociedad. Existe la presunción de que, por lo general, el ciclo económico dura un año, pero pueden existir activos y pasivos que se utilizan para actividades en las que se considera que las operaciones duran un plazo superior a un año y que deberían considerarse como activos y pasivos corrientes, específicamente en relación con la actividad de construcción, ya que la duración de un contrato de construcción es superior a un año.

El principal movimiento bajo este epígrafe durante 2024 corresponde a la reclasificación de activos financieros a largo plazo a cuentas por cobrar a corto plazo de los préstamos subordinados otorgados a AGS (235 millones de euros), derivado del acuerdo de desinversión alcanzado para la venta de la participación total de Ferrovial en este activo (Nota 1.1.4.). Excluyendo este impacto, el saldo total para diciembre de 2024 sería de 1.417 millones de euros.

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones en el perímetro de consolidación	Resto	2024
Existencias	458	13	–	21	492
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.677	29	1	522	2.228
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(3.646)	(63)	4	(198)	(3.902)
TOTAL	(1.511)	(21)	4	345	(1.182)

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Resto	2023
Existencias	476	5	–	(23)	458
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.609	19	(12)	62	1.677
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(3.430)	(23)	1	(194)	(3.646)
TOTAL	(1.346)	1	(11)	(155)	(1.511)

El apartado 4.4 incluye un análisis más detallado de las partidas de balance relacionadas con el reconocimiento de ingresos de contratos con clientes en el negocio de Construcción, incorporando los desgloses requeridos por la NIIF 15 en relación a dichos contratos.

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de Existencias a 31 de diciembre de 2024 y 2023 es la siguiente:

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Resto	2024
Existencias comerciales	20	–	–	6	26
Materias primas y otros aprovisionamientos	303	10	–	30	343
Costes de licitación y costes de movilización	135	3	–	(15)	124
Existencias	458	13	–	21	492

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro	Otros	2023
Existencias comerciales	24	–	–	(4)	20
Materias primas y otros aprovisionamientos	322	8	–	(27)	303
Costes de licitación y costes de movilización	129	(2)	–	8	135
Existencias	476	5	–	(23)	458

Las existencias comerciales corresponden principalmente a la actividad de Construcción (26 millones de euros en 2024, frente a los 19 millones de euros en 2023).

Los movimientos durante 2024 en materias primas y otros aprovisionamientos (40 millones de euros) corresponden principalmente a la división de Construcción, fundamentalmente a la actividad de Estados Unidos por 23 millones de euros (10 millones de euros en 2023) y a la actividad en España por un importe de 13 millones de euros (-1 millón de euros en 2023).

Tanto para los costes de licitación como para los costes de movilización, la amortización se realiza de forma sistemática, de acuerdo con la transferencia a los clientes de bienes y servicios relacionados con el activo, lo que supuso una variación de 15 millones de euros durante 2024, sobre todo en Estados Unidos y Canadá.

4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2024 y 2023:

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Resto	2024
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.353	24	1	248	1.625
Otras cuentas a cobrar	324	5	–	274	602
TOTAL DEUDORES	1.677	29	1	522	2.228

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro	Otros	2023
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.300	15	(12)	51	1.353
Otras cuentas a cobrar	309	4	–	11	324
TOTAL DEUDORES	1.609	19	(12)	62	1.677

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2024 y 2023 es como sigue:

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Resto	2024
Clientes	963	13	1	111	1.088
Provisiones clientes	(216)	(1)	–	(10)	(227)
Clientes netos	748	12	1	101	861
Obra ejecutada pendiente de certificar	446	10	–	118	573
Retenciones por garantía	160	3	–	28	191
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	1.353	24	1	248	1.625

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro de consolidación	Otros	2023
Clientes	962	13	(12)	1	963
Provisiones clientes	(209)	(1)	–	(6)	(216)
Clientes netos	753	12	(12)	(5)	748
Obra ejecutada pendiente de certificar	406	2	–	38	446
Retenciones	141	1	–	18	160
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	1.300	15	(12)	51	1.353

La variación en el epígrafe "Resto" (248 millones de euros), se explica principalmente por el incremento en Construcción (228 millones de euros), destacando Canadá (95 millones de euros), España (68 millones de euros) y Estados Unidos (67 millones de euros), como consecuencia de la evolución de la actividad.

Además, el epígrafe "Clientes" incluye cobros de *factoring* sin recurso durante 2024 por un importe de -11 millones de euros (no hubo acuerdos de *factoring* durante 2023).

A continuación, se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor a 31 de diciembre de 2024 y 2023:

A 31.12.2024 (Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL
Públicos	820	57 %	138	n.a.	958
Privados	458	31 %	75	n.a.	533
Grupo y asociadas	186	12 %	(52)	n.a.	134
TOTAL	1.465	100 %	161	N.A.	1.625

A 31.12.2023 (Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL
Públicos	777	57 %	93	n.a.	870
Privados	414	30 %	13	n.a.	427
Grupo y asociadas	171	13 %	(116)	n.a.	55
TOTAL	1.363	100 %	(10)	N.A.	1.353

Para la gestión del riesgo de crédito de clientes, el Grupo tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación, tales como consultas a registros de morosidad, ratings o estudios de solvencia, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos).

La variación de la provisión de clientes ha sido como sigue:

(Millones de euros)	2024	2023
Saldo inicial	216	209
Cargos a la cuenta de pérdidas y ganancias:	10	5
Dotaciones	16	12
Reversiones	(7)	(8)
Aplicaciones	–	–
Efecto tipo de cambio	1	1
Trasposos y otros	–	1
Saldo final	227	216

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

b) Otras cuentas a cobrar

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2024 y 2023 es como sigue:

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro	Resto	2024
Anticipos entregados a proveedores	67	3	–	13	83
Deudores varios y otros activos financieros a corto plazo	110	1	–	233	343
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	4	–	–	–	4
Créditos con las Administraciones Públicas	144	1	–	28	172
OTRAS CUENTAS A COBRAR	324	5	–	274	602

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro	Otros	2023
Anticipos entregados a proveedores	61	–	–	6	67
Deudores varios y otros activos financieros a corto plazo	96	4	–	10	110
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	3	–	–	–	4
Créditos con las Administraciones Públicas	148	1	–	(5)	144
OTRAS CUENTAS A COBRAR	309	4	–	11	324

La principal variación en este epígrafe durante 2024, expuesto en la partida "Deudores varios y otros activos financieros a corto plazo", corresponde al acuerdo de desinversión de AGS alcanzado con Avialliance UK Limited para la venta por parte de Ferrovial de toda su participación en este activo (Nota 1.1.4. y Nota 6.11.), la cual se ha completado el 28 de enero de 2025. Esta transacción estaba sujeta a la condición de que se consiguieran ciertas autorizaciones normativas al cierre del ejercicio de 2024 y, por tanto, los préstamos subordinados concedidos a AGS por valor de 195 millones de libras (235 millones de euros) se han reclasificado como cuentas a cobrar a corto plazo en vez de a largo plazo.

4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2024 y 2023:

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Resto	2024
Acreedores comerciales	1.698	29	2	53	1.781
Obra certificada por anticipado	1.124	26	–	77	1.227
Anticipos	406	1	–	(14)	392
Otras deudas no comerciales	419	6	(6)	83	502
ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	3.646	63	(4)	198	3.902

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro de consolidación	Otros	2023
Acreedores comerciales	1.663	13	(2)	24	1.698
Obra certificada por anticipado	962	(3)	–	165	1.124
Anticipos	402	5	–	(1)	406
Otras deudas no comerciales	403	9	1	6	419
ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	3.430	23	(1)	194	3.646

a) Acreedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2024 y 2023:

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Resto	2024
Acreedores comerciales	1.158	24	2	20	1.203
Acreedores comerciales enviados a <i>confirming</i>	281	—	—	35	317
Retenciones realizadas a proveedores	259	5	—	(2)	261
ACREEDORES COMERCIALES	1.698	29	2	53	1.781

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro de consolidación	Otros	2023
Acreedores comerciales	1.187	7	(2)	(35)	1.158
Acreedores comerciales enviados a <i>confirming</i>	234	—	—	48	281
Retenciones realizadas a proveedores	242	5	—	11	259
ACREEDORES COMERCIALES	1.663	13	(2)	24	1.698

La partida de acreedores comerciales experimenta un incremento de 84 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2023. Excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro, la variación de los acreedores comerciales se incrementa 53 millones de euros, principalmente en la división de Energía (23 millones de euros), destacando la actividad en Estados Unidos.

El Grupo ofrece a sus proveedores la opción de utilizar acuerdos de *confirming* para que estos puedan recibir el pago anticipado de sus facturas a través de los bancos. Los proveedores pueden optar por participar en este acuerdo a su discreción.

Los proveedores que participan en estos acuerdos de *confirming* reciben el pago anticipado de las facturas de a través de los bancos, pagando una comisión al proveedor financiero. En las fechas de vencimiento y sin ninguna extensión más allá de las fechas originales acordadas con los proveedores, el Grupo pagará a los bancos en los mismos términos. Además, no existen garantías especiales que aseguren estos pagos.

Todos los acreedores comerciales a pagar que pueden utilizar estos acuerdos de *confirming* están incluidos en cuentas de Acreedores comerciales en el estado consolidado de situación financiera y dentro de Acreedores comerciales enviados a *confirming* en la tabla anterior, independientemente de si han decidido obtener el pago anticipado de los bancos. De los 317 millones de euros (281 millones de euros en 2023) de Acreedores comerciales enviadas a *confirming*, los proveedores han recibido el pago de 128 millones de euros a 31 de diciembre de 2024.

Como se muestra en la tabla superior, los acreedores comerciales enviados a *confirming*, donde se registran los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de *confirming*, experimenta un incremento de 35 millones de euros respecto al saldo a 31 de diciembre de 2023. Este incremento corresponde a la diferencia entre los pagos realizados durante el año y las nuevas facturas pendiente de pagar a 31 de diciembre de 2024.

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

No ha habido variaciones no monetarias significativas en el valor contable de los acreedores comerciales a pagar, como el efecto de combinaciones de negocios o diferencias de cambio, incluidos en el acuerdo de financiación de proveedores del Grupo.

b) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- El importe de obra certificada por anticipado (véase definición en las Notas 4.4 y 1.3.3.4) ha experimentado un incremento de 77 millones de euros frente al saldo reconocido a diciembre de 2023 (excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro), fundamentalmente en Construcción (59 millones de euros) sobre todo en Estados Unidos y en la división de Energía (24 millones de euros) en España.
- El saldo de anticipos de clientes (véase definición en Nota 4.4) disminuye en -14 millones de euros frente a diciembre 2023.

c) Otras deudas no comerciales

A continuación, se muestra el desglose de "Otras deudas no comerciales":

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Resto	2024
Remuneraciones pendientes de pago	227	3	(1)	25	254
Deudas con Hacienda Pública	162	2	(5)	17	176
Otras cuentas a pagar	30	2	—	41	72
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	419	6	(6)	83	502

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro de consolidación	Otros	2023
Remuneraciones pendientes de pago	190	5	—	32	227
Deudas con Hacienda Pública	173	4	—	(14)	162
Otros acreedores	41	—	1	(12)	30
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	403	9	1	6	419

4.4. INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15

Saldos de balance relativos a NIIF 15

Como se indica en la Nota 1.3.3.4 relativa a la política de reconocimiento de ingresos en contratos (NIIF 15), en aquellos contratos en los que las obligaciones de desempeño se miden a lo largo del tiempo, sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos por los servicios prestados y los importes efectivamente facturados al cliente.

Si la facturación es menor que los ingresos reconocidos, la diferencia se registra como un activo denominado obra ejecutada pendiente de certificar, dentro del epígrafe de "Clientes por ventas y prestación de servicios" (Nota 4.2), mientras que si el ingreso reconocido es inferior al importe facturado se reconoce un pasivo denominado obra certificada por anticipado, dentro del epígrafe de "Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo" (Nota 4.3).

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción, se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son realizados por el cliente al inicio del contrato y cuyo saldo se va liquidando contra las diferentes certificaciones a medida que la obra se ejecuta.

Dichos saldos figuran en los pasivos del balance dentro del epígrafe "Acreedores comerciales" (Nota 4.3.a).

En sentido contrario a los anticipos, en algunos contratos el cliente retiene parte del pago de cada certificación en garantía del cumplimiento de determinadas obligaciones contractuales, no produciéndose la devolución hasta la liquidación definitiva del contrato. Dichos saldos figuran en los activos del balance dentro del epígrafe Clientes por ventas y prestaciones de servicios (Nota 4.2.a).

A diferencia del concepto de obra ejecutada pendiente de certificar y de obra certificada por anticipado, los anticipos y las retenciones son saldos que implican un impacto futuro en caja, ya que en el caso de los anticipos se producirá un menor cobro a futuro en la medida en que los mismos son descontados de las certificaciones, mientras que las retenciones implicarán mayor cobro futuro, ya que los clientes procederán a su devolución en la medida en que las obras sean liquidadas. La mayor parte de los Ingresos reconocidos en el periodo de presentación se incluyeron en el saldo de pasivo del contrato al principio del periodo.

A continuación, se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2024 y 2023:

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Resto	2024
Obra ejecutada pendiente de certificar	446	10	—	118	573
Retenciones	160	3	—	28	191
Total activos de contratos con clientes	606	13	—	146	764
Obra certificada por anticipado	1.124	26	—	77	1.227
Anticipos	406	1	—	(14)	392
Total pasivos de contratos con clientes	1.530	27	—	63	1.619

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro de consolidación	Otros	2023
Obra ejecutada pendiente de certificar	406	2	—	38	446
Retenciones	141	1	—	18	160
Total activos de contratos con clientes	547	3	—	56	606
Obra certificada por anticipado	962	(3)	—	165	1.124
Anticipos	402	5	—	(1)	406
Total pasivos de contratos con clientes	1.364	2	—	164	1.530

El saldo a 31 de diciembre de 2024 y 2023 de la obra ejecutada pendiente de certificar correspondía prácticamente en su totalidad a las cifras relativas a ingresos del contrato principal firmado con el cliente, ya que conforme a la política general establecida en el Grupo sólo pueden reconocerse aquellos trabajos que sean exigibles, esto es, que estén aprobados por el cliente. Las reclamaciones sólo se incluyen aquellos casos en los que se considera altamente probable que no haya una reversión de ingresos en el futuro.

En general, las obligaciones de desempeño de las actividades de construcción se satisfacen a lo largo del tiempo por lo que, dado que los importes relativos a modificaciones y reclamaciones no son relevantes en el epígrafe de Obra Ejecutada Pendiente de Certificar, el saldo de dicho epígrafe corresponde fundamentalmente a diferencias entre los importes ejecutados y certificados, motivadas por diferencias temporales en el proceso de certificación y revisión por parte del cliente, hitos de facturación o calendario de certificaciones.

Otros desgloses relativos a NIIF 15:**Ingresos relativos a contratos de clientes:**

Del total de ingresos reconocidos en 2024 (8.339 millones de euros y 7.385 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente) (Nota 2.1 Ingresos de explotación) 9.024 millones de euros corresponden a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representó un 98,7% de los ingresos reconocidos (97,9% y 97,8% en 2023 y 2022, respectivamente)

Millones de euros	2024	2023	2022
Construcción	7.091	6.909	6.287
Autopistas	1.236	1.071	765
Aeropuertos	90	8	5
Resto segmentos	607	351	328
Ingresos relacionados con contratos con clientes	9.024	8.339	7.385

La siguiente tabla muestra un desglose de los ingresos pendientes de reconocimiento en relación con las obligaciones de desempeño no cumplidas al final del ejercicio por área de negocio e incluye una estimación sobre los años en los que está previsto que se materialice en ingresos.

INGRESOS	2025	2026	2027	2028	2029 y posteriores	TOTAL
Construcción	6.482	5.309	2.521	683	1.760	16.756
Energía	523	193	113	101	394	1.324
Total	7.005	5.502	2.634	784	2.154	18.080

En 2024, el total de contratos en vigor es de 738 para las actividades de Construcción (750 contratos en 2023) y 138 contratos de Energía (198 contratos en 2023).

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

Las notas de esta sección describen la evolución de la estructura financiera de Ferrovial a 31 de diciembre de 2024 y 2023, analizando tanto la variación de su patrimonio neto (Nota 5.1), como la tesorería y equivalentes y la deuda financiera (Nota 5.2), desglosada entre las sociedades proyecto y exproyecto. Igualmente se describe la exposición a los principales riesgos financieros y las políticas de gestión de los mismos (Nota 5.4), así como los derivados que tiene contratados en relación con dichas políticas (Nota 5.5).

A 31 de diciembre de 2024, el patrimonio neto de la Sociedad (Nota 5.1) atribuido a los accionistas aumenta respecto al ejercicio anterior, debido fundamentalmente al resultado neto del ejercicio (3.239 millones de euros), parcialmente compensado por la retribución al accionista y la compra de autocartera discrecional.

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2023	3.766
Resultado neto	3.239
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	158
Importes transferidos a la cuenta de resultados:	(15)
Distribuciones a los accionistas	(831)
Sistemas retributivos vinculados a la acción	13
Otras recompras de autocartera	(272)
Resto	17
Saldo final a 31/12/2024	6.075

En cuanto a las deudas de proyectos de infraestructuras, la variación durante 2024 se debe fundamentalmente al efecto del tipo de cambio (472 millones de euros).

DEUDAS DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2023	7.915
Disposiciones netas	35
Impacto tipo de cambio	472
Variaciones del perímetro de consolidación	(22)
Saldo final a 31/12/2024	8.400

En cuanto a las deudas de sociedades exproyectos, la variación durante el ejercicio se debe fundamentalmente a la amortización de uno de los bonos corporativos emitidos en julio de 2014, con vencimiento en 2024 (-300 millones de euros) y a la reducción del Euro Commercial Paper (ECP) emitido al cierre de diciembre de 2024 (-251 millones de euros).

DEUDAS DE SOCIEDADES EXPROYECTOS	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2023	3.463
Disposiciones netas	(580)
Impacto tipo de cambio	4
Variaciones del perímetro de consolidación	-
Saldo final a 31/12/2024	2.886

5.1. PATRIMONIO NETO

5.1.1 Variaciones de patrimonio neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2024 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2023 y diciembre 2024:

	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Patrimonio neto a 01.01.2023	4.113	2.240	6.353
Resultado consolidado del ejercicio	460	170	630
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	3	3	6
Diferencias de conversión	(83)	(42)	(125)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	(80)	(39)	(119)
Importes transferidos a la cuenta de resultados:	8	-	8
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	388	131	519
Dividendo en efectivo	(136)	-	(136)
Otros dividendos	-	(379)	(379)
Compra de autocartera	(114)	-	(114)
DISTRIBUCIONES A LOS ACCIONISTAS	(250)	(379)	(629)
Ampliaciones y reducciones de capital	-	117	117
Sistemas retributivos vinculados a la acción	12	-	12
Otras compras de autocartera	-	-	-
Otros movimientos	16	2	18
OTRAS TRANSACCIONES	28	119	147
Bono híbrido	(513)	-	(513)
Variaciones de perímetro	-	2	2
Patrimonio neto a 31.12.2023	3.766	2.113	5.879
Resultado consolidado del ejercicio	3.239	251	3.490
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	125	4	129
Diferencias de conversión	33	106	139
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	158	110	268
Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(15)	-	(15)
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	3.382	361	3.743
Dividendo en efectivo	(130)	-	(130)
Otros dividendos	-	(446)	(446)
Compra de autocartera	(701)	-	(701)
DISTRIBUCIONES A LOS ACCIONISTAS	(831)	(446)	(1.277)
Ampliaciones y reducciones de capital	-	22	22
Sistemas retributivos vinculados a la acción	13	-	13
Otras compras de autocartera	(272)	-	(272)
Otros movimientos	17	(5)	12
OTRAS TRANSACCIONES	(242)	17	(225)
Patrimonio neto a 31.12.2024	6.075	2.045	8.120

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante los ejercicios 2024 y 2023, cuya evolución ha supuesto un aumento de 2.309 millones de euros en 2024 y una disminución de -347 millones de euros en 2023 en el patrimonio atribuible a los accionistas. El aumento para 2024 se debe fundamentalmente al resultado neto del ejercicio, parcialmente compensado por la retribución al accionista y la compra de autocartera discrecional.

El resultado consolidado de 2024 y 2023 atribuible a la sociedad dominante ascendió a 3.239 y 460 millones de euros, respectivamente.

Los ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio corresponden a:

- Instrumentos de cobertura: reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 5.5, con un impacto positivo de 125 millones de euros en 2024, de los que 104 millones corresponden a sociedades por integración global y 21 millones a sociedades puestas en equivalencia, frente a 3 millones de euros en 2023, de los que -9 millones de euros corresponden a las sociedades por integración global, 17 millones de euros a sociedades puestas en equivalencia y -5 millones de euros a las sociedades mantenidas para la venta.

- Diferencias de conversión: En 2024, las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense y rupia india principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4.b, han generado unas diferencias de conversión de 33 millones de euros para la sociedad dominante, correspondientes principalmente al dólar estadounidense (33 millones de euros), dólar canadiense (-12 millones de euros) y rupia india (18 millones de euros). En 2023, las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (principalmente el dólar canadiense, dólar estadounidense, libra esterlina y rupia india), han generado unas diferencias de conversión de -83 millones de euros para la sociedad dominante, correspondientes principalmente al dólar estadounidense (-52 millones de euros) y el dólar canadiense (-34 millones de euros). Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo para compensar este impacto (Nota 5.5).

Importes transferidos de otro resultado global a la cuenta de pérdidas y ganancias:

A 31 de diciembre de 2024

Este impacto refleja la reclasificación desde otro resultado global a resultados de los importes acumulados en patrimonio (-15 millones de euros), relacionados con diferencias de conversión (55 millones de euros) y los derivados que cubren las operaciones de desinversión (-84 millones de euros), destacando la desinversión del 19,75% de HAH, además de otras desinversiones descritas en la Nota 1.1.5 (5% de participación en IRB Infrastructure Developers, 24,78% de participación en Grupo Serveo, S.L. y la venta de algunos activos de autopistas disponibles por puesta en equivalencia).

A 31 de diciembre de 2023

Se recoge el impacto de la reclasificación desde fondos propios a resultados (conforme a la NIC 21) del efecto acumulado en reservas de los IRS contratados para cubrir los préstamos obtenidos de entidades financieras obtenidos por Ferrovial SE en 2022 (que se amortizaron voluntariamente en septiembre de 2023), por importe de -9 millones de euros después de impuestos (impacto positivo sobre la cuenta resultados). Esto se compensó parcialmente con la reclasificación a la cuenta de resultados del impacto acumulado en reservas de los derivados empleados para cubrir la deuda de Euroscut Azores, la autopista vendida en diciembre de 2023, tal y como se indica en la Nota 1.1.5, y el impacto de reciclaje de la precobertura de la emisión de un bono prevista inicialmente para el ejercicio 2018 por Ferrovial Emisiones y cancelada en 2020, por importes de 6 millones de euros después de impuestos (efectos negativos sobre la cuenta de resultados).

Distribuciones a los accionistas:

Dividendo flexible: El 11 de abril de 2024, el Consejo de Ferrovial aprobó otro sistema de retribución flexible al accionista, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones o un importe en efectivo, con un impacto total en caja de 831 millones de euros, de la siguiente manera:

- Dividendo en efectivo. El impacto relacionado con los accionistas que recibieron el dividendo en forma de pago en efectivo durante 2024 alcanzó los 130 millones de euros, correspondientes al primer dividendo flexible el 9 de mayo de 2024 (48 millones de euros; 58 millones de euros en julio de 2023), el segundo dividendo flexible de noviembre de 2024 (57 millones de euros; 78 millones de euros en noviembre de 2023) y el dividendo complementario en efectivo a cuenta el 4 de diciembre de 2024 (25 millones de euros), gracias a los niveles de caja previstos para final de año, correspondientes a 0,0346 euros por acción con cargo a las reservas de Ferrovial.
- Compra de autocartera. Adicionalmente, y en paralelo al pago en efectivo, Ferrovial, para reducir el efecto dilución del pago del dividendo en acciones, ha comprado 19.586.744 acciones por un importe de 701 millones de euros, con el objetivo de reducir capital social.
 - El 9 de mayo de 2024 Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,3033 euros por acción de Ferrovial (se emitieron 4.719.782 acciones nuevas frente a las 5.051.417 acciones nuevas emitidas en julio de 2023). El dividendo era pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas de Ferrovial. El 19 de junio de 2024 Ferrovial anunció el ratio de este dividendo flexible a cuenta, que es de una acción nueva de Ferrovial por cada 120,211 acciones existentes de Ferrovial. El 78,21% de las acciones de Ferrovial en circulación recibió el dividendo en forma de nuevas acciones de Ferrovial.
 - El 5 de noviembre de 2024 Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,4597 euros por acción de Ferrovial (se emitieron 7402.412 nuevas acciones frente a las 8.193.687 nuevas acciones emitidas en noviembre de 2023). El dividendo era pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a reservas de Ferrovial. El 11 de diciembre de 2024 Ferrovial anunció la ratio de este dividendo flexible a cuenta, siendo una acción nueva de Ferrovial por cada 80,694 acciones de Ferrovial existentes. El 82,66% de las acciones de Ferrovial en circulación recibieron el dividendo en forma de acciones nuevas de Ferrovial.
- Finalmente, y respecto a las acciones propias adquiridas durante los ejercicios 2023 y 2024, se aplicaron 23.250.608 acciones a la reducción de capital asociada a los programas de retribución flexible antes mencionados, teniendo un impacto en el capital social de -0,2 millones

Sistemas retributivos vinculados a la acción:

El impacto de estos sistemas retributivos reconocido en el patrimonio neto de la Sociedad ascendió a 13 millones de euros en 2024 (con un impacto de contrapartida a través de la cuenta de resultados de -13 millones de euros (Nota 6.6.).

Como se menciona en la Nota 5.5, la Sociedad dispone de *equity swaps* que cubren el posible impacto patrimonial de estos sistemas retributivos vinculados a la acción. Estos instrumentos suponen un impacto positivo en el resultado financiero por valor razonable de 17 millones de euros en 2024 (25 millones de euros en 2023).

Otras recompras de autocartera

Según lo descrito en la nota 5.1.2.c., el 23 de agosto de 2024 Ferrovial SE anunció un programa de recompra discrecional de sus acciones de conformidad con la autorización concedida por la Junta de Accionistas de la Sociedad celebrada el 11 de abril de 2024. El objetivo era recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de diferentes acciones corporativas (tales como, por ejemplo, incentivos en acciones para empleados, colocación de acciones en el mercado o cancelación de las acciones recompradas) por un importe máximo de hasta 30 millones de acciones y un importe máximo de inversión de 300 millones de euros. El programa se autorizó para el periodo comprendido entre el 26 de agosto de 2024 y el 28 de febrero de 2025 (ambos inclusive).

El 13 de diciembre de 2024, Ferrovial SE anunció que aumentaba el programa discrecional de recompra de sus acciones y que prorrogaba su plazo, ampliando su duración hasta el 30 de mayo de 2025 (incluido) y aumentando la cantidad máxima de inversión en virtud del programa a 300 millones de euros, alcanzando un total máximo de inversión de 600 millones de euros. Durante 2024 se han adquirido 7.169.540 acciones propias representando un desembolso total de 272 millones de euros.

Bono híbrido subordinado:

En febrero de 2023, y como consecuencia de la fusión inversa que se describe en la Nota 1.1.2, Ferrovial se comprometió a recomprar su bono híbrido subordinado. En junio de 2023, la sociedad ha obtenido la aceptación del 94,28% del importe de la emisión a la que iba dirigida la oferta. En concreto, los 500 millones de euros a los que ascendía la colocación, los titulares de un total de 471 millones de euros han aceptado la propuesta de compra anticipada de Ferrovial, lo que ha dejado un saldo de aproximadamente 29 millones de euros de deuda a corto plazo pendiente de pago a finales de junio. La sociedad canceló totalmente el bono y pagó el importe restante el 7 de agosto. Por lo tanto, al cierre de estos estados financieros, no se registra ningún saldo en relación con este bono híbrido.

Este bono híbrido subordinado se ha considerado como un instrumento de patrimonio (NIC 32.16), tal y como se ha mencionado en la Nota 1.3.3., porque el emisor no tenía una obligación contractual de (i) entregar efectivo u otro activo financiero a otra entidad o de (ii) canjear activos financieros o pasivos financieros con otra entidad en condiciones que sean potencialmente desfavorables para el emisor.

Las variaciones de perímetro se componen de las siguientes operaciones:

El impacto en 2023 tiene su origen en la conclusión del acuerdo de venta alcanzado en junio de 2023 para vender el 89,2% de la autopista de Azores (Nota 1.1.5).

5.1.2 Componentes del patrimonio neto

A continuación, se presenta una explicación de cada una de las partidas del patrimonio neto, tal y como se presenta en el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto:

a) Capital social

A 31 de diciembre de 2024, el capital social totalmente suscrito y desembolsado asciende a 7.295.600 euros (7.406.884 euros en 2023), correspondiente a Ferrovial SE como sociedad *holding* dominante del Grupo (véase Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto). El capital social está integrado por 729.559.951 acciones ordinarias (740.688.365 acciones ordinarias en 2023) de una única clase con un valor nominal de un céntimo de euro (0,01 euros) cada una. Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla, corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Saldo inicial 01.01.2024	740.688.365	7.406.884
Dividendo flexible	12.122.194	121.222
Reducción de capital	(23.250.608)	(232.506)
ACCIONES FINAL 31.12.2024	729.559.951	7.295.600

A 31 de diciembre de 2023, el capital social ascendía a 7.406.884 euros, totalmente suscrito y desembolsado, correspondiente a Ferrovial SE como sociedad *holding* dominante del Grupo (véase Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto). Está integrado por 740.688.365 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de veinte céntimos de euro (0,01€) cada una. Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla, corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Saldo inicial 01.01.2023	727.443.261	7.274.433
Dividendo flexible	13.245.104	132.451
Reducción de capital	—	—
ACCIONES FINAL 31.12.2023	740.688.365	7.406.884

Al 31 de diciembre de 2024 las sociedades con una participación superior al 10% eran Rijn Capital S.A.R.L., que ostentaba el 21,31% de las acciones y está controlada por el Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad, Rafael del Pino y Calvo Sotelo y TCI Fund Management Ltd., que ostentaba el 10,03% de las acciones. Al 31 de diciembre de 2023 la única sociedad con una participación superior al 10% era Rijn Capital S.A.R.L., que ostentaba el 20,56% de las acciones.

A 31 de diciembre de 2024, las acciones de la sociedad dominante están admitidas a negociación en el Euronext de Ámsterdam, un mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V. (la "Bolsa de Países Bajos"), el Nasdaq en Estados Unidos y la Bolsa de España, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Prima de emisión y prima de fusión

Como se comenta en la Nota 1.1.2, la fusión entre Ferrovial S.A. y Ferrovial International SE no tiene ningún impacto a nivel consolidado y solo afecta al desglose del patrimonio neto (véase el Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto). Esta operación ha supuesto una prima de emisión por fusión de 4.426 millones de euros. La disminución en la prima de emisión/fusión con respecto al saldo a 1 de enero de 2023 viene motivada por amortización de acciones propias acordada en el programa de recompra explicado en el apartado siguiente. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2023, la prima de emisión y la prima de fusión ascendían a 4.316 millones de euros. A 31 de diciembre de 2024, la prima de emisión y la prima de fusión ascendían a 4.316 millones de euros, ya que no se contabilizaron otros ajustes por este concepto. Tanto la prima de emisión como la prima de fusión se clasifican como reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A lo largo de los ejercicios 2024 y 2023 se han producido las siguientes variaciones:

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2023			4.759.310
Reducción de capital	19.586.744	(23.250.608)	(3.663.864)
Sistemas retributivos	–	(511.587)	(511.587)
Otras recompras de autocartera	7.169.540	–	7.169.540
Saldo a 31.12.2024	26.756.284	(23.762.195)	7.753.399

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2022			1.168.290
Reducción de capital	3.900.000	–	3.900.000
Sistemas retributivos	–	(308.980)	(308.980)
Saldo a 31.12.2023	3.900.000	(308.980)	4.759.310

Como se comenta en los estados financieros consolidados del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, el 30 de noviembre de 2023 Ferrovial SE anunció su decisión de implementar un programa de recompra de acciones propias de hasta un máximo de 34 millones de acciones y un importe máximo de inversión de 500 millones de euros, cuya finalidad era la posterior reducción de capital mediante la cancelación de las acciones recompradas. El programa se autorizó para el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2023 y el 1 de mayo de 2024 (ambos inclusive). Durante 2024 se adquirieron 10.355.493 acciones, representando un desembolso total de 361 millones de euros, mientras que en 2023 se adquirieron 1.900.000 acciones con un desembolso total de 62 millones de euros. Además de este programa, a lo largo de 2023 se adquirieron 2.000.000 de acciones propias por un desembolso total de 52 millones de euros.

El 11 de abril de 2024, el Consejo aprobó un nuevo programa de recompra por un máximo de 37 millones de acciones y una inversión máxima de 500 millones de euros, cuyo objetivo era una posterior reducción de capital mediante la cancelación de las acciones recompradas. El programa se autorizó para el periodo comprendido entre el 2 de mayo y el 31 de diciembre de 2024, sin perjuicio de que Ferrovial se reservó el derecho a poner fin al programa si, con anterioridad a dicho plazo, había adquirido acciones en el marco del programa por un precio que alcance el importe máximo de inversión neta o el número máximo de acciones autorizadas, o si cualquier otra circunstancia así lo aconseja. Durante 2024, se han adquirido 9.231.251 acciones propias, representando un desembolso total de 339 millones de euros.

En la Junta General de Accionistas celebrada el 11 de abril de 2024, el Consejo informó que, en línea con la política de retribución al accionista llevada a cabo en ejercicios anteriores, tenía intención de aplicar uno o más dividendos a cuenta en 2024 que se distribuirían a los accionistas mediante un sistema de dividendos flexibles (*scrip dividend*) por un importe equivalente en efectivo de aproximadamente 550 millones de euros.

Con la finalidad de que el Consejo pueda aplicar el sistema de dividendo flexible, la Junta General aprobó: (i) la designación del Consejo como órgano corporativo autorizado para emitir acciones ordinarias de la Sociedad y otorgar derechos y (ii) un límite o una exclusión con respecto a los derechos preferentes en relación con la emisión y/o la concesión de derechos para suscribir acciones ordinarias de la Sociedad, hasta un máximo del 5% del capital social emitido de la Sociedad en la fecha de la Junta General de 2024.

Adicionalmente, el 23 de agosto de 2024 Ferrovial SE anunció un programa de recompra discrecional de sus acciones de conformidad con la autorización concedida por la Junta de Accionistas que tuvo lugar el 11 de abril de 2024. El objetivo era recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de diferentes acciones corporativas (tales como, por ejemplo, incentivos en acciones para empleados, colocación de acciones en el mercado o cancelación de las acciones recompradas) por un importe máximo de hasta 30 millones de acciones y un importe máximo de inversión de 300 millones de euros. El programa se autorizó para el periodo comprendido entre el 26 de agosto de 2024 y el 28 de febrero de 2025 (ambos inclusive).

El 13 de diciembre de 2024, Ferrovial SE anunció que aumentaba el programa discrecional de recompra de sus acciones y que prorrogaba su plazo, ampliando su duración hasta el 30 de mayo de 2025 (incluido) y aumentando la cantidad máxima de inversión en virtud del programa a 300 millones de euros, alcanzando un total máximo de inversión de 600 millones de euros. Durante 2024 se han adquirido 7.169.540 acciones propias representando un desembolso total de 272 millones de euros.

A lo largo del ejercicio 2024 se han adquirido 26.756.284 acciones propias a un precio medio de 36,34 euros por acción, representando un desembolso de 972 millones de euros (3.900.000 acciones propias a un precio medio de 29,17 euros por acción por importe de 114 millones de euros en 2023).

La autocartera en poder de Ferrovial a 31 de diciembre de 2024 (7.753.399 acciones) tenía un valor de mercado de 315 millones de euros (157 millones de euros en 2023).

d) Ajustes por cambios de valor

Las reservas por ajustes valorativos se refieren al impacto acumulado a nivel consolidado de las partidas de Otro resultado global y otros ajustes valorativos diferentes de Otro resultado global.

El impacto acumulado de Otro resultado global alcanzó los -527 millones de euros a diciembre de 2024, compuesto por los ajustes por diferencias de conversión de moneda acumulados en reservas (-311 millones de euros), los ajustes debidos a instrumentos de cobertura (239 millones de euros) y el impacto relacionado con planes de pensiones de empresas del grupo ya desinvertidas (-455 millones de euros), ya que Ferrovial decidió, de conformidad con la NIC 19.122, no transferir dichos importes dentro del patrimonio neto.

e) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 2.536 millones de euros en 2024 (370 millones en 2023).

Se registran, asimismo, en este epígrafe los ajustes por sistemas retributivos vinculados a la acción, así como el impacto de los cupones y costes de bonos perpetuos subordinados.

5.1.3 Propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2024

La Sociedad ha obtenido un resultado de 3.270 millones de euros en 2024.

El Consejo de Administración propuso a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de Ferrovial, sociedad individual, a 31 de diciembre de 2024:

Millones de EUR	2023
Resultado de Ferrovial, SE (sociedad individual)	3.270
Aplicación (euros):	
Otras reservas	3.270

5.1.4 Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales.

A 31 de diciembre de 2024 y 2023, las sociedades más significativas integradas por consolidación global con participación de otros socios en el capital suscrito de las sociedades del Grupo son las siguientes:

A 31 de diciembre de 2024:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
AUTOPISTAS		
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	23,72 %	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	28,33%-17,07%	LBJ Blocker (APG)- Meridiam Infr. S.a.r.l. (MI LBJ)
NTE Mobility Partners Holding LLC	37,03 %	Meridiam Infraestructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,84%-17,49%	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infraestructure NTE 3A/3B LLC
I-77 Mobility Partners, LLC	24,58%-3,18%	John Laing I-77 Holco Corp./Aberdeen Infr. Invest.
I-66 Mobility Partners, LLC	29,75%-14,55%	Meridiam Infraestructure S.a.r.l. - I-66 Blocker (APG)
CONSTRUCCIÓN		
Budimex S.A.	9,8%-6,3%-33,88%	AVIVA OFE Aviva BZ WBK-Nationale Nederlanden OFE-Traded
AEROPUERTOS		
Dalaman	40,00 %	YDA Group

Las principales magnitudes de las sociedades con participación de socios externos más significativas del Grupo se presentan en la siguiente tabla:

2024 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVOS	FONDOS PROPIOS	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	RESULTADO NETO
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	573	138	436	8	25
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	2.197	2.462	(265)	(1.959)	33
NTE Mobility Partners Holding LLC	2.128	2.117	11	(1.285)	101
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	2.129	1.857	272	(1.581)	70
I-77 Mobility Partners, LLC	708	688	20	(450)	23
I-66 Mobility Partners, LLC	6.276	2.676	3.600	(1.672)	(4)
Budimex	1.907	1.565	342	726	74
Dalaman	717	428	289	(61)	35

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2024:

Sociedad (Millones de euros)	Saldo a 31.12.2023	Resultado	Diferencias de Derivados	conversión	Dividendos	Ampliación de capital	Otros movimientos	Saldo a 31.12.2024
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	93	8	2	-	-	-	-	103
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	(96)	28	-	(7)	(45)	-	-	(120)
NTE Mobility Partners Holding LLC	5	59	-	-	(61)	-	1	4
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	131	60	2	8	(75)	-	-	126
I-77 Mobility Partners, LLC	74	9	-	2	(79)	-	(1)	5
I-66 Mobility Partners, LLC	1.571	(3)	-	101	(70)	-	(4)	1.595
FAM Construction LLC (I-66)	-	(9)	-	2	-	22	(1)	14
Budimex	234	77	-	-	(111)	-	(4)	196
Dalaman	86	24	(1)	-	-	-	-	109
Otros	15	(2)	1	-	(5)	-	4	13
TOTAL	2.113	251	4	106	(446)	22	(5)	2.045

En el epígrafe "Ampliación de capital social" se recoge el impacto del aumento de fondos atribuibles a los socios externos de FAM Construction LLC por importe de 22 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2023:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
AUTOPISTAS		
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	23,72 %	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	28,33%-17,07%	LBJ Blocker (APG)- Meridiam Infr. S.a.r.l. (MI LBJ)
NTE Mobility Partners Holding LLC	37,03 %	Meridiam Infraestructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,84%-17,49%	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infraestructure NTE 3A/3B LLC
I-77 Mobility Partners, LLC	24,58%-3,18%	John Laing I-77 Holco Corp./Aberdeen Infr. Invest.
I-66 Mobility Partners, LLC	29,75%-14,55%	Meridiam Infraestructure S.a.r.l. - I-66 Blocker (APG)
CONSTRUCCIÓN		
Budimex S.A.	9,8%-6,3%-33,8%	AVIVA OFE Aviva BZ WKB-Nationale Nederlanden OFE-Traded
AEROPUERTOS		
Dalaman	40,00 %	YDA Group

Las principales magnitudes de los Estados Financieros de las sociedades con participación de otros socios más significativas del Grupo se presentan en la siguiente tabla:

2023 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVOS	FONDOS PROPIOS	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	RESULTADO NETO
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	590	196	394	18	27
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	2.084	2.296	(212)	(1.828)	24
NTE Mobility Partners Holding LLC	1.967	1.954	13	(1.144)	102
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	2.019	1.735	284	(1.471)	48
I-77 Mobility Partners, LLC	775	509	266	(183)	31
I-66 Mobility Partners, LLC	6.108	2.567	3.542	(1.469)	(20)
Budimex	2.029	1.616	413	874	80
Dalaman	710	478	232	(86)	(10)

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2023:

Sociedad (Millones de euros)	Saldo a 31.12.2022	Resultado	Derivados	Diferencias de conversión	Dividendos	Ampliación de capital	Otros movimientos	Saldo a 31.12.2023
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	94	8	4	–	(13)	–	–	93
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	(89)	20	–	3	(31)	–	–	(96)
NTE Mobility Partners Holding LLC	9	60	–	–	(64)	–	–	5
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	282	41	–	(6)	(216)	30	–	131
I-77 Mobility Partners, LLC	64	12	–	(2)	–	–	–	74
I-66 Mobility Partners, LLC	1.610	(16)	–	(49)	–	26	–	1.571
FAM Construction LLC (I-66)	(28)	(34)	–	–	–	60	–	–
Budimex	192	83	–	13	(54)	–	–	234
Dalaman	94	(7)	(2)	–	–	–	1	86
Otros	11	2	–	(1)	(1)	–	3	15
TOTAL	2.240	170	3	(42)	(379)	117	4	2.113

5.2. TESORERÍA Y EQUIVALENTES Y DEUDA FINANCIERA

Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, y como se ha mencionado en la Nota 1.1.3, el Grupo analiza la tesorería y equivalentes y la deuda financiera para cada periodo correspondiente, distinguiendo entre las sociedades proyectos de infraestructuras y las sociedades exproyectos.

A continuación, se describen las principales partidas que componen la tesorería y equivalentes la deuda financiera.

5.2.1. Tesorería y equivalentes

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades proyectos de infraestructura

La tesorería y equivalentes de las sociedades proyectos de infraestructura a 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023 ascienden a 175 y 204 millones de euros, respectivamente.

Los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen a menudo la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. Dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de Grupo.

Para 2024:

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, cuyo saldo asciende a 18 millones de euros, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 380 millones de euros. Por tanto, la caja restringida existente a 31 de diciembre de 2024 tanto a corto como a largo plazo asciende a 398 millones de euros, correspondiente a las autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-66 y NTE por importe de 22, 12, 57 y 281 millones de euros respectivamente y otras concesiones en Europa por importe de 26 millones de euros, destacando las plantas de tratamiento en Reino Unido y la Autovía de Aragón por importe de 9 y 17 millones de euros, respectivamente. La variación frente a diciembre 2023 por importe de -228 millones de euros se debe a:

- Disminución neta de la misma por -257 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las autopistas NTE (-70 millones de euros), I-66 (-82 millones de euros) e I-77 (-101 millones de euros), debido principalmente a la distribución de dividendos en estas autopistas.
- El efecto del tipo de cambio ascendió a 29 millones de euros, generado principalmente por las variaciones del dólar estadounidense (Nota 1.4).

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes, corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

Para 2023:

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, cuyo saldo asciende a 31 millones de euros, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 596 millones de euros. Por tanto, la caja restringida existente a 31 de diciembre de 2023 tanto a corto como a largo plazo asciende a 627 millones de euros, correspondiente a las autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-77, I-66 y NTE Mobility Partners por importe de 23, 7, 99, 134 y 333 millones de euros, respectivamente, y otras concesiones en Europa por importe de 31 millones de euros, destacando las plantas de tratamiento en Reino Unido y la Autovía de Aragón en España por importe de 14 y 17 millones de euros respectivamente.

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes, corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

b) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades exproyectos

La tesorería y equivalentes de las sociedades exproyectos a 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023 ascienden a 4.653 y 4.585 millones de euros, respectivamente. En diciembre de 2023, 207 millones de euros se denominan en dólares canadienses y el riesgo de tipo de cambio que afecta a esta tesorería y equivalentes está totalmente cubierto con derivados.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2024 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 22 millones de euros (37 millones de euros a 31 de diciembre de 2023), debido principalmente al negocio de tratamiento de residuos en Reino Unido (Thalia). Se trata de dinero en efectivo, pero se mantiene en custodia para que Thalia no pueda acceder a él sin el consentimiento de la Agencia de Medioambiente. Cuando en el futuro sea necesario pagar por el mantenimiento posterior del vertedero, el dinero podrá utilizarse en ese momento.

5.2.2. Deuda financiera

a) Sociedades proyectos de infraestructuras

a.1) Desglose por proyecto, variaciones significativas en el ejercicio y principales características de la deuda

A continuación, se presenta el desglose de la deuda garantizada por los flujos de caja de los proyectos, la separación entre bonos y deudas con entidades de crédito, corto y largo plazo y las variaciones en los ejercicios 2024 y 2023:

(Millones de euros)	2024			2023			Variación 24/23		
	Bonos	Deudas con entidades de crédito	Total	Bonos	Deudas con entidades de crédito	Total	Bonos	Deudas con entidades de crédito	Total
Largo plazo	5.198	3.058	8.256	4.441	3.412	7.852	758	(354)	404
Autopistas	5.198	2.707	7.905	4.441	2.937	7.378	758	(230)	528
Autopistas estadounidenses	5.198	2.138	7.337	4.441	2.307	6.748	758	(169)	589
Autopistas españolas	-	564	564	-	611	611	-	(47)	(47)
Resto de concesiones	-	5	5	-	19	19	-	(14)	(14)
Aeropuertos	-	-	-	-	89	89	-	(89)	(89)
Construcción	-	97	97	-	102	102	-	(4)	(4)
Energía	-	209	209	-	236	236	-	(26)	(26)
Resto	-	44	44	-	48	48	-	(4)	(4)
Corto plazo	1	142	143	1	62	63	-	81	81
Autopistas	1	38	39	1	31	33	-	7	7
Autopistas estadounidenses	1	-	1	1	-	1	-	-	-
Autopistas españolas	-	24	24	-	17	17	-	6	6
Resto de concesiones	-	14	14	-	14	14	-	1	1
Aeropuertos	-	94	94	-	15	15	-	80	80
Construcción	-	5	5	-	5	5	-	1	1
Energía	-	2	2	-	11	11	-	(9)	(9)
Resto	-	3	3	-	3	3	-	-	-
TOTAL	5.199	3.200	8.400	4.442	3.473	7.915	757	(272)	485

A continuación, se muestra la variación de la deuda de proyectos de infraestructura en 2024, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impactos por tipo de cambio y variaciones de perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	Dic. 2023	Aumento/disminución con impacto en flujo de caja	Efecto tipo de cambio	Impacto variaciones de perímetro y otras	Intereses capitalizados/devengados	Dic. 2024
Deuda de proyectos de infraestructuras	7.915	70	472	(22)	(36)	8.400

La deuda de proyectos de infraestructuras aumenta en 485 millones de euros en 2024 con respecto a diciembre de 2023, variación se produce principalmente por las siguientes razones:

- Impacto por tipo de cambio de 472 millones de euros, principalmente por la apreciación del dólar estadounidense frente al euro.
- Aumento de la deuda excluyendo impacto de tipo de cambio y cambios de perímetro por importe de 34 millones de euros, relacionados principalmente con los proyectos en Estados Unidos y atribuibles a la deuda contraída por la autopista I-77, la capitalización de intereses y los intereses devengados no pagados.

Autopistas estadounidenses**NTE Mobility Partners, LLC**

Con respecto a NTE Mobility Partners, la deuda total a 31 de diciembre de 2024 alcanzó los 1.600 millones de dólares como se indica a continuación:

- Bonos emitidos (*Taxable Bonds*) por 871,1 millones de dólares a tipo fijo de 3,92% con vencimiento en 2049 y un bono PAB (*Private Activity Bonds*) emitido por 331,8 millones de dólares (a tipo fijo del 4,00% para 122,8 millones de dólares y del 5,00% para 209,0 millones de dólares y con un perfil de repago desde el 2030 al 2039).
- 397 millones de dólares en bonos emitidos en agosto de 2023 a un tipo fijo del 5,50%, exigibles desde 2052 a 2058, para la financiación del proyecto Mandatory Capacity Improvement.

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

En relación con NTE Mobility Partners Seg 3 LLC la deuda total de esta sociedad a 31 de diciembre de 2024 alcanzó los 1.578 millones de dólares. Esta deuda consta de:

- La emisión de 265,9 millones de dólares en bonos PAB en relación con la deuda de los segmentos 3A a 3B a un tipo de interés fijo del 5,00% sobre 32,4 millones de dólares, del 5,13% sobre 22,5 millones de dólares, del 5,25% sobre 23,7 millones de dólares, del 5,38% sobre 64,7 millones de dólares y del 5,50% sobre 122,6 millones de dólares.
- Un préstamo TIFIA por importe de 437,7 millones de euros a un tipo fijo de 3,84% a 31 de diciembre de 2024 con vencimiento final en 2053.
- Importe de 221 millones de dólares dispuestos en 2024 en los bonos a 5 años.
- La emisión de 653,9 millones de dólares en bonos PAB con un perfil de repago desde el 2047 al 2058 y a un tipo fijo del 5,00% para la deuda del segmento 3C (total de 750 millones de dólares, incluida la prima de emisión).

LBJ Infr. Group LLC

La deuda total de esta sociedad a 31 de diciembre de 2024 alcanzó los 2.007 millones de dólares. Esta deuda consta de:

- Una emisión de bonos PAB de 537,5 millones de dólares (total de 615 millones de dólares incluida la prima) a tipo fijo del 4,00%, con un perfil de repago desde el 2030 al 2040.
- Bonos emitidos (*Taxable Bonds*) por 615,5 millones de dólares (de los cuales 7 millones de dólares a un tipo fijo del 2,75% y con vencimiento en 2026, y 608,5 millones de dólares a tipo de interés fijo del 3,80% y con vencimiento en 2057).
- Un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno Federal de Estados Unidos, valorado en 835,6 millones de dólares a 31 de diciembre de 2024, con un perfil de amortización desde el 2035 al 2050, a tipo fijo del 4,22%.
- Una línea de crédito con vencimiento en 2027 con un tipo de interés del 4,51%, de la cual 18,0 millones de dólares se han dispuesto a 31 de diciembre de 2024.

I-77 Mobility Partners, LLC

La deuda total de I-77 Mobility Partners, LLC, esta sociedad a 31 de diciembre de 2024 alcanzó los 471 millones de dólares. Esta deuda consta de:

- 100 millones de dólares en bonos PAB a un tipo fijo del 5,00%, con vencimiento entre 2026 y 2030.
- El 25 de abril de 2024, se completó la emisión de 371 millones de dólares en *Senior Secured Notes*, que se utilizaron para refinanciar la deuda TIFIA, aumentando así el vencimiento medio de la deuda pendiente. Los *Senior Secured Notes* devengan intereses a un tipo fijo del 6,57% y vencen en 2051.
- El 26 de abril de 2024, la deuda TIFIA se amortizó en su totalidad.

I-66 Mobility Partners, LLC

Con respecto a I-66 Mobility Partners, LLC, la deuda total de esta sociedad a 31 de diciembre de 2024 alcanzó los 2.084 millones de dólares. Esta deuda consta de:

- 737 millones de dólares en bonos PAB (un total de 800,4 millones de dólares incluida la prima) a un tipo fijo del 5,00%, con vencimiento entre 2047 y 2056.
- Un saldo de préstamo TIFIA de 1.346,9 millones de dólares, del que se habían amortizado 21,2 millones de dólares a 31 de diciembre de 2024. Este préstamo devenga intereses a un tipo fijo del 2,8% y vence en 2057.

Autopistas españolas

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña (Autopista Terrasa-Manresa)

En relación con Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, la deuda total de esta sociedad a 31 de diciembre de 2024 alcanzó los 584,9 millones de dólares. Esta deuda consta de:

- Tramos A y B por importe de 264,9 y 280,3 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, que devengan intereses al tipo EURIBOR a 6 meses +3,672% +1,5% al cierre del ejercicio. Ambos tramos se dispusieron en su totalidad, siendo su vencimiento en el año 2035.

- Un tramo de liquidez (tramo C), cuyo saldo es 39,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, (tipo a cierre del ejercicio EURIBOR 6 meses +3,672% +1,5%).
- Cabe señalar que esta sociedad cuenta con un derivado de tipo de interés con un notional de 551,7 millones de euros, con un tipo asegurado del 5,2064% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, Nota 5.5) contratado asciende a -83,4 millones de euros a cierre del ejercicio 2024.

Detalle resto de proyectos:

(Millones de euros)	2024			2023			Variación 24/23
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total	
Autovía de Aragón	5	14	19	19	14	33	(14)
Aeropuerto Internacional de Dalaman	-	94	94	89	15	104	(10)
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	61	3	63	63	2	65	(2)
Depusa Aragón S.A.	22	2	24	24	1	25	(2)
Grupo Budimex	15	1	16	15	1	16	-
Parque Solar Casilla	-	-	-	20	3	23	(22)
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	105	-	105	91	8	99	5
Centella Transmisión, S.A.	105	2	106	125	-	125	(18)
Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia)	44	3	47	48	1	49	(2)
TOTAL Resto deuda proyectos de infraestructura	356	119	474	494	44	538	(64)

El resto de deuda de proyectos disminuyó en -64 millones de euros frente a diciembre 2023, fundamentalmente en la Autovía de Aragón, una autopista española. También cabe destacar el aeropuerto internacional de Dalaman, el cual ha obtenido una exención de los bancos hasta el 28 de febrero de 2025, que la sociedad está intentando prorrogar activamente. En diciembre de 2024, los préstamos del aeropuerto (94 millones de euros) se han reclasificado de largo a corto plazo.

En diciembre de 2024, Centella Transmisión S.A. llevó a cabo una operación de refinanciación por importe de 112,6 millones de dólares a un tipo de "SOFR diario compuesto" aplicable a cualquier día hábil del mercado de valores del gobierno de Estados Unidos durante un periodo de interés, con fecha de vencimiento 12 de diciembre de 2029. Además, en diciembre de 2024, Centella también amortizó la línea de crédito con Ferrofin SL, que a 31 de diciembre de 2023 ascendía a 31 millones de euros.

a.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de sociedades proyectos de infraestructura**A 31 de diciembre de 2024**

(Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2024	Saldo contable 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 y posteriores	Total vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		3.574	5.199	1	8	1	215	1	4.704	4.930
AUTOPISTAS		3.574	5.199	1	8	1	215	1	4.704	4.930
	USD	3.574	5.199	1	8	1	215	1	4.704	4.930
	EUR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		3.200	3.200	120	233	155	151	274	2.690	3.624
AUTOPISTAS		2.745	2.745	98	104	130	122	133	2.565	3.152
	USD	2.138	2.138	70	71	95	79	82	2.153	2.549
	EUR	607	607	28	33	35	43	51	412	603
AEROPUERTOS		94	94	14	16	18	20	21	16	105
	EUR	94	94	14	16	18	20	21	16	105
CONSTRUCCIÓN		103	103	4	4	5	5	5	79	102
	EUR	87	87	4	4	5	5	5	64	87
	PLN	16	16	-	-	-	-	-	15	15
ENERGÍA		211	211	2	106	-	-	109	-	216
	EUR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	USD	211	211	2	106	-	-	109	-	216
RESTO		47	47	3	3	3	4	5	30	49
	GBP	47	47	3	3	3	4	5	30	49
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		6.774	8.400	121	241	156	366	275	7.394	8.554

A 31 de diciembre de 2023

(Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2023	Saldo contable 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y más	Total vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		4.092	4.442	-	1	7	1	1	2.625	2.636
AUTOPISTAS		4.092	4.442	-	1	7	1	1	2.625	2.636
	USD	4.092	4.442	-	1	7	1	1	2.625	2.636
	EUR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		3.473	3.473	76	60	285	61	169	4.782	5.434
AUTOPISTAS		2.968	2.968	34	38	34	35	141	4.627	4.909
	USD	2.307	2.307	3	-	-	-	97	4.154	4.253
	EUR	661	661	31	38	34	35	44	473	656
AEROPUERTOS		104	104	10	14	16	18	20	37	115
	EUR	104	104	10	14	16	18	20	37	115
CONSTRUCCIÓN		106	106	4	4	4	5	5	84	106
	EUR	91	91	4	4	4	5	5	69	91
	PLN	15	15	-	-	-	-	-	15	15
ENERGÍA		295	295	28	5	230	3	4	34	304
	USD	224	224	2	2	228	0	0	0	232
RESTO		49	49	3	3	3	3	4	34	49
	GBP	49	49	3	3	3	3	4	34	49
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		7.565	7.915	76	61	292	62	171	7.407	8.070

A 31 de diciembre de 2024, la diferencia entre el total de vencimientos de las deudas con entidades de crédito por 8.554 millones de euros (8.070 millones de euros en 2023) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2024 por importe de 8.400 millones de euros (7.915 millones de euros en 2023) se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable. Así, los intereses devengados no pagados y la aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 154 millones de euros (155 millones de euros en 2023), teniendo en cuenta que los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado de la siguiente forma:

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dichos mercados.
- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.
- Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable, por lo que se incluye este último.

a.3) Información sobre límites y disponible de sociedades proyectos de infraestructura

A continuación, se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta a 31 de diciembre de 2024 y 2023:

(Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	2024			2023		
				Deuda reconocida	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda reconocida	
Autopistas	8.091	8.082	9	7.945	7.545	7.545	-	7.410	
Autopistas estadounidenses	7.479	7.479	-	7.338	6.889	6.889	-	6.749	
Autopistas españolas	593	584	9	587	623	623	-	628	
Resto de concesiones	19	19	-	19	33	33	-	33	
Aeropuertos	105	105	-	94	115	115	-	104	
Construcción	103	102	-	103	106	106	1	106	
Energía	220	216	4	211	255	255	-	246	
Resto	49	49	-	47	49	49	-	49	
TOTAL DEUDA FINANCIERA	8.567	8.554	13	8.400	8.070	8.070	1	7.915	

a.4) Garantías y covenants de la deuda de sociedades proyectos de infraestructura

La deuda clasificada como deuda de proyectos corresponde a deuda sin recurso a los accionistas de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Las garantías otorgadas por filiales de Ferrovial en relación a la deuda de estos proyectos se describen en la Nota 6.5 de pasivos contingentes.

Tras revisar la información comunicada por las empresas y realizar una revisión posterior, hemos llegado a la conclusión de que no existe ningún supuesto de incumplimiento para las sociedades de proyecto consolidadas por integración global a 31 de diciembre de 2024. En el caso del Aeropuerto Internacional de Dalaman, existía una renuncia efectiva a partir del 31 de diciembre de 2024, que originalmente finalizaba el 28 de febrero de 2025. Dado que esta renuncia finalizaba antes de diciembre de 2025, la deuda del aeropuerto se ha reclasificado de largo a corto plazo en diciembre de 2024. El 17 de febrero de 2025, la exención se prorrogó hasta el 31 de diciembre de 2025.

A fecha 31 de diciembre de 2023, todas las sociedades de proyecto integradas por consolidación global cumplen con los covenants significativos vigentes.

b) Sociedades exproyectos de infraestructura

b.1) Desglose entre deudas a corto y a largo plazo, variación en 2024 y principales características

(Millones de euros)	2024			2023		
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total
Bonos y obligaciones corporativas	1.773	518	2.292	2.270	320	2.590
Euro Commercial Paper	-	249	249	-	500	500
Líneas de liquidez corporativas	60	252	312	296	-	296
Otras deudas	3	33	36	5	58	63
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	1.836	1.052	2.889	2.571	879	3.449

A continuación, se muestra la variación de la deuda de sociedades exproyectos, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impactos por tipo de cambio y variaciones de perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses durante 2024, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio:

(Millones de euros)	Dic. 2023	Aumento/disminución con impacto en flujo de caja	Efecto tipo de cambio	Impacto por variaciones de perímetro	Intereses capitalizados/devengados y otros	Dic. 2024
Deudas con entidades de crédito/Bonos proyectos	3.449	(569)	19	-	(11)	2.889
Cross currency swaps	13	-	(16)	-	-	(2)
Deudas de sociedades exproyectos de infraestructura	3.463	(569)	4	-	(11)	2.886

b.1.1) Deuda corporativa

La deuda corporativa se compone de los siguientes instrumentos de deuda:

Bonos corporativos:

Su valor contable a 31 de diciembre de 2024 asciende a 2.292 millones de euros (2.590 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). A continuación, se muestra el desglose:

Fecha de emisión	Importe nominal (millones de euros)	Vencimiento	Cupón anual
29/03/2017	500	31/03/2025	1,375%
14/05/2020	780	14/05/2026	1,38%
12/11/2020	500	12/11/2028	0,540%
10/09/2023	500	13/09/2030	4,375%

En cuanto a la variación de los bonos corporativos durante 2024 cabe destacar el reembolso del bono emitido en julio de 2014 y con vencimiento en julio de 2024 (300 millones de euros). Todas las emisiones realizadas a partir de 2017 y hasta 2023 están admitidas a negociación en el mercado AIAF de renta fija (España). Todas estas emisiones, excepto el bono de 2023, están garantizadas por la Sociedad. El bono emitido por Ferrovial SE en 2023 cotiza en Euronext Dublin.

Euro Commercial Paper:

En el primer trimestre de 2018 la Sociedad formalizó un programa de Euro Commercial Paper (ECP) por un importe máximo de 1.000 millones de euros, con vencimientos entre 1 y 364 días desde la fecha de emisión, posibilitando una mayor diversificación de las fuentes de financiación en el mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez disponible.

Los pagarés en circulación durante 2024 se emitieron en el marco del programa de papel comercial europeo de 1.500 millones de euros conforme a la etiqueta de sostenibilidad STEP registrado el 31 de julio de 2023, a un tipo medio del 3,74% (2023: 3,13%). En cuanto a los pagarés pendientes a 31 de diciembre de 2024, el coste medio era del 3,17% (2023: 4,09%).

En cuanto al movimiento durante 2024, cabe destacar la variación en el Euro Commercial Papel emitido al cierre de diciembre de 2024 (249 millones de euros) en comparación con diciembre de 2023 (500 millones de euros), lo que supone una reducción de -251 millones de euros.

Resto de deuda corporativa:

En julio de 2018 Ferrovial refinanció la línea de liquidez corporativa incorporando criterios de sostenibilidad por un importe máximo de 1.100 millones de euros. El límite se redujo a 788 millones de euros en 2024 y el saldo se puede disponer en euros, dólares estadounidenses, dólares canadienses y libras.

A 31 de diciembre de 2024 y 2023 se habían dispuesto 250 millones de euros y para cubrir las posibles fluctuaciones de tipos de interés y de cambio que afectasen a dicho importe, Ferrovial contrató swaps cruzados de divisas por 260 millones de dólares, con vencimiento en 2025 por un contravalor acordado de 250 millones de euros, cuyo valor razonable asciende a 1,49 millones de euros (-13 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

Adicionalmente, Ferrovial dispone de una línea de crédito, totalmente dispuesta, por un total de 60 millones de euros con vencimiento en 2027 y a un tipo fijo de 0,425%.

La liquidez del Grupo alcanza los 5.320 y 5.387 millones de euros (Nota 5.4.d) a 31 de diciembre de 2024 y 2023, respectivamente.

b.1.2) Información sobre límites y disponible de la deuda corporativa

En relación a la información sobre límites y disponible de la deuda corporativa, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2024 y a 31 de diciembre de 2023:

(Millones de euros)	2024				2023			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Bonos	2.280	2.280	-	2.292	2.581	2.581	-	2.590
Línea sindicada	788	250	538	252	900	250	650	236
ECP	249	249	-	249	500	500	-	500
Líneas de crédito	60	60	-	60	60	60	-	60
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	3.377	2.839	538	2.852	4.041	3.391	650	3.386

La variación de deuda corporativa frente a diciembre 2023 (-534 millones de euros) se debe fundamentalmente al pago del bono emitido en julio de 2014 con vencimiento en julio de 2024 (300 millones de euros), así como a la menor emisión de ECP (-251 millones de euros).

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard & Poors y Fitch mantienen su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial en 2024 y 2023, situándose en un BBB y BBB con una perspectiva estable, respectivamente, y por tanto, dentro de la categoría de "Grado de inversión".

b.1.3) Resto de deuda

A 31 de diciembre de 2024, en la línea de "Resto de deuda" por 36 millones de euros (63 millones a 31 de diciembre de 2023) se recogen fundamentalmente saldos de otras deudas con entidades de crédito en la división de Construcción.

b.1.4) Información sobre límites y disponible resto deuda

En relación con la información sobre límites y disponible del resto de deuda, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2024 y 2023:

(Millones de euros)	2024				2023			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Construcción	131	17	114	14	163	26	137	13
Aeropuertos	-	-	-	14	-	-	-	31
Resto	8	8	-	8	22	20	2	19
RESTO DE DEUDA	140	26	114	36	185	46	139	63

Las diferencias existentes entre el total de las deudas con entidades de crédito y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2024 y 2023 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

b.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

A 31 de diciembre de 2024

Deuda financiera (Millones de euros)	Moneda	Valor razonable	Saldo contable	2025	2026	2027	2028	2029	2030 y posteriores	Total vencimientos
Deuda corporativa		2024	2024	999	780	60	500	-	500	2.839
	EUR	2.830	2.852	999	780	60	500	-	500	2.839
Otras deudas		36	36	2	9	12	2	1	-	26
	EUR	7	7	-	-	-	1	-	-	1
	PLN	5	5	2	1	1	-	1	-	5
	CLP	7	7	-	-	7	1	-	-	8
	Resto	17	17	-	8	4	-	-	-	12
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		2.866	2.889	1.001	789	72	502	1	500	2.865

A 31 de diciembre de 2023

Deuda financiera (Millones de euros)	Moneda	Valor razonable	Saldo contable	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y más	Total vencimientos
Deuda corporativa		2023	2023	800	750	781	60	500	500	3.391
	EUR	3.331	3.386	800	750	781	60	500	500	3.391
Resto de deuda		63	63	21	5	13	6	1	-	46
	EUR	3	3	-	-	-	-	1	-	1
	PLN	9	9	1	5	2	1	-	-	9
	CLP	19	19	20	-	-	-	-	-	20
	Resto	32	32	-	-	11	5	-	-	16
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		3.394	3.449	821	755	794	66	501	500	3.437

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2024 y 2023 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de las deudas con entidades de crédito excluidos proyectos de infraestructuras coincide con el saldo contable, debido a que son deudas referenciadas a tipo de interés de mercado variable, por lo que las variaciones en los tipos de interés de referencia no afectan a su valor razonable.

En lo que respecta a las deudas corporativas, al estar cotizadas en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2024 y a 31 de diciembre de 2023 se estima en 2.866 y 3.394 millones de euros, respectivamente.

Los vencimientos de 2025 ascienden a 1.001 millones de euros y corresponden a los ECP (249 millones de euros), los bonos corporativos (500 millones de euros) y la línea de liquidez (250 millones de euros). Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

5.3. FLUJO DE CAJA

La tabla siguiente resume los flujos de efectivo de actividades de explotación, inversión y financiación con respecto a cada uno de los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022.

(Millones de euros)	2024	2023	2022
Flujos de operaciones antes de impuestos	1.485	1.433	1.084
Pago de impuestos	(192)	(170)	(82)
Flujo de operaciones	1.293	1.263	1.002
Inversión	(1.269)	(468)	(1.161)
Desinversión	2.582	43	429
Flujo de inversión	1.313	(425)	(732)
Flujo antes de financiación	2.606	838	270
Flujo de financiación	(2.567)	(1.305)	(316)
Variación tesorería y equivalentes	39	(341)	(406)

Flujo actividades discontinuadas:

Los flujos de caja procedentes de actividades discontinuadas se encuentran recogidos en las líneas del flujo de caja reportado del grupo. En la siguiente tabla se muestra el desglose correspondiente a los ejercicios 2024, 2023 y 2022:

2024-2022 (Millones de euros)	2024	2023	2022
Flujos de operaciones antes de impuestos	–	–	20
Pago de impuestos	–	–	(1)
Flujo de operaciones	–	–	19
Inversión	–	–	(1)
Desinversión	–	–	–
Flujo antes de financiación	–	–	18

5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en variables financieras como el tipo de interés, tipo de cambio, inflación, crédito, liquidez y renta variable.

A continuación, se presentan datos específicos sobre la exposición del Grupo a cada uno de estos riesgos, así como un análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables y una breve referencia relativa a la gestión de cada uno de los riesgos.

a. Exposición a variaciones en los tipos de interés

Los negocios de Ferrovial están expuestos a fluctuaciones en los tipos de interés que pueden afectar al gasto financiero neto de la Sociedad por los intereses de activos y pasivos financieros referenciados a tipo de interés variable, así como a la valoración de instrumentos financieros contratados a tipo de interés fijo.

Ferrovial gestiona el riesgo de tipo de interés con el objetivo de optimizar el gasto financiero soportado por el grupo y conseguir una proporción adecuada entre deuda a tipo fijo y tipo variable en función de las condiciones de mercado. Así, en ciclos de tipos de interés bajos se busca fijar dichos niveles a futuro a nivel exproyectos, aunque dicha cobertura puede afectar a su liquidez en caso de cancelación.

A nivel proyecto, las entidades financieras y agencias de rating requieren un mayor porcentaje de la deuda a tipo fijo. Dichas estrategias se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 5.5 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del Grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados).

DEUDA FINANCIERA (Millones de euros)	2024				2023			
	Total deuda	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.	Total deuda	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades exproyectos de infraestructura	2.886	91%	255	3	3.463	92%	260	3
Autopistas	7.945	97%	237	2	7.410	99%	51	1
Aeropuertos	94	96%	4	-	104	100%	0	1
Construcción	103	90%	10	-	106	91%	10	-
Energía	211	100%	-	-	246	93%	18	-
Resto	47	100%	-	-	49	93%	4	-
Sociedades proyectos de infraestructuras	8.400	97%	251	2	7.915	99%	83	1
Total deuda financiera	11.288	96%	503	5	11.378	97%	343	4

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2024 y 2023, produciría un mayor gasto financiero en la cuenta de resultados estimado de 5 millones de euros (4 millones de euros a 31 de diciembre de 2023), de los que 2 millones de euros (1 millón de euros a 31 de diciembre de 2023) corresponden a proyectos de infraestructuras y 3 millones (3 millones de euros a 31 de diciembre de 2023) a sociedades exproyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de 3 millones de euros de gasto (3 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

El efectivo del Grupo ascendió a 4.828 millones de euros en 2024 (4.789 millones de euros en 2023), una gran parte de ellos a tipos variables, lo que supuso una mejora del resultado financiero del ejercicio.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, un incremento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en el mercado a 31 de diciembre de 2024, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 63 millones de euros netos en los fondos propios de la dominante proveniente de las sociedades de integración global (109 millones de euros a 31 de diciembre de 2023), mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto negativo de aproximadamente 54 millones de euros (41 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

Como contrapartida a este impacto, hay que señalar que una bajada de tipos de interés implicaría un incremento de valor de los proyectos gracias a una menor tasa de descuento.

b. Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial monitoriza periódicamente la exposición neta por divisa para los próximos años, tanto por dividendos a cobrar, inversiones en nuevos proyectos como en posibles desinversiones.

Ferrovial establece su estrategia de cobertura analizando la evolución pasada de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como las proyecciones futuras y los tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Dichas coberturas consisten en la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (véase Nota 5.5 para más detalles).

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en las siguientes tablas para diciembre de 2024 y 2023:

Moneda (Millones de euros)	DIC. 2024			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. dominante	Socios externos
Euro	8.145	4.815	3.119	211
Libra esterlina	602	382	219	1
Dólar estadounidense	15.561	13.131	796	1.634
Dólar canadiense	882	457	425	-
Dólar australiano	289	215	74	-
Zloty polaco	1.918	1.576	144	199
Peso chileno	251	132	120	-
Peso colombiano	233	133	100	-
Rupia india	1.026	3	1.023	-
Resto	91	36	56	-
TOTAL GRUPO	28.999	20.961	6.075	2.045

DIC. 2023

Moneda (Millones de euros)	Activos	Pasivos	FFPP Soc. dominante	Socios externos
Euro	7.957	5.996	1.780	181
Libra esterlina	715	477	237	1
Dólar estadounidense	13.399	11.294	408	1.696
Dólar canadiense	976	469	507	–
Dólar australiano	269	225	44	–
Zloty polaco	2.011	1.613	164	234
Peso chileno	301	191	110	–
Peso colombiano	230	142	89	–
Rupia india	380	4	376	–
Resto	81	28	52	1
TOTAL GRUPO	26.318	20.439	3.766	2.113

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Como resultado de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2024 ha sido de 33 millones de euros (-83 millones de euros a 31 de diciembre de 2023) para la sociedad dominante. El detalle por moneda puede consultarse en la Nota 5.1.1.

Tras analizar la sensibilidad a un impacto en el tipo de cambio, para 2024 Ferrovial estima que una depreciación del 10% de las principales monedas las que el Grupo mantiene inversiones frente al euro a cierre del ejercicio, produciría un cambio en fondos propios de la sociedad dominante de 322 millones de euros, de los que el 35% correspondería al efecto de la rupia india, el 27% al dólar estadounidense y el 15% al dólar canadiense.

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios de los ejercicios 2024 y 2023. A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% frente al resto de monedas hubiera supuesto un cambio de 56 millones de euros en 2024 (52 millones de euros en 2023).

c. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

(Millones de euros)	2024	2023	Var. 24/23
Inversiones en activos financieros (1)	1.945	671	1.275
Activos financieros no corrientes	1.297	1.310	(19)
Derivados Financieros Netos (Activo)	241	285	(44)
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.223	1.677	525

(1) Incluidos en tesorería y equivalentes

- Ferrovial hace un seguimiento activo y continuo del riesgo que tiene con las contrapartidas con las que mantiene operaciones financieras y realiza análisis internos de la calidad crediticia para cada una de las entidades financieras con las que tiene exposición. La política interna de la Sociedad para invertir excesos de efectivo establece el riesgo mínimo de contrapartida como calificación del grado de inversión.
- La normativa interna de gestión de excedentes regula los límites máximos de inversión con cada contraparte siguiendo criterios objetivos: establece unos requisitos mínimos de riesgo aceptable para poder invertir excedentes de tesorería y establece también unos límites a dichas inversiones en función del riesgo de cada una. Adicionalmente, desde el departamento de Riesgos se hace un seguimiento de la evolución de las distintas contrapartidas proponiendo, en función del supuesto concreto, las medidas preventivas correctoras oportunas.
- Geografías: Ferrovial monitoriza la evolución de los mercados (geografías) en las que está presente, así como en sus mercados objetivos. El departamento de Riesgos financieros propone las potenciales acciones para el caso que se prevea alguna alteración del riesgo de dicha geografía/mercado.
- Clientes: Ferrovial realiza un análisis y seguimiento del riesgo de crédito de sus clientes, existiendo una metodología interna de asignación de rating a los clientes de Ferrovial, homogénea en todo el Grupo.

d. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos para preservar el nivel de liquidez necesario con procedimientos periódicos que recogen las previsiones de flujos de caja y necesidades de caja, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como de las obligaciones a atender a largo plazo.

Sociedades exproyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2024 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 4.653 millones de euros (4.585 millones de euros en 2023). Se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 652 millones de euros (789 millones de euros en 2023), los forwards que cubren la caja nominada en moneda distinta del euro por importe de -5 millones de euros (-18 millones de euros en 2023) y la caja restringida a largo plazo se situaba en 21 millones de euros (32 millones de euros en 2023).

Por tanto, el total de liquidez alcanza los 5.320 millones de euros (5.387 millones de euros en diciembre de 2023).

Sociedades proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2024 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 175 millones de euros (204 millones de euros en 2023). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 13 millón de euros (1 millón de euros en 2023) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

La liquidez (incluyendo la caja restringida a largo plazo) alcanza los 557 millones de euros (817 millones de euros en diciembre 2023).

e. Exposición al riesgo de patrimonio

Ferrovial se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción. Dicha exposición se materializa de contratos de *equity swaps* utilizados para cubrir riesgos de apreciación de los sistemas retributivos vinculados a la acción, cuyo detalle se indica en la Nota 5.5 de la presente memoria.

El valor de mercado de los *equity swaps*, que no son considerados coberturas contables, produce un impacto en la Cuenta de Resultados. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 2,8 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial en 2024.

f. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras están vinculados a tarifas que varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como a Heathrow. Así, un escenario de aumento de la inflación como el actual repercutirá en un aumento del flujo de caja proveniente de este tipo de activos.

En los contratos de construcción, el aumento que ha experimentado la inflación puede tener impacto negativo en los márgenes de explotación. No obstante, una parte importante de la cartera de la división está protegida frente a los efectos del aumento de la inflación debido a la existencia de cláusulas contractuales de ajuste de precios en función de la inflación en determinadas jurisdicciones, como Polonia, o en determinados contratos, como en España. En ausencia de estas cláusulas, el riesgo se cubre mediante el cierre de los principales costes directos en el momento de licitación.

g. Gestión de capital

El Grupo busca la relación entre deuda y capital que permita optimizar el coste, salvaguardando la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes, así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos con el objetivo de crear valor para los accionistas.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un nivel de endeudamiento, excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecida una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda menos tesorería y equivalentes) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presentan los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2024, así como el vencimiento de los notacionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de notacionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	(P) Proyecto	VALOR RAZONABLE					VENCIMIENTOS NOCIONALES		TOTAL
		SALDOS A 31/12/2024	2025	2026	2027	2028	2029 y posteriores		
SALDOS EN EL ACTIVO		241	421	3	(1)	(1)	2.748	3.170	
Derivados de inflación de la división de Autopistas	P	134	(4)	(3)	(3)	(4)	89	76	
Cross currency swaps Corporativos		1	250	-	-	-	-	250	
Cross currency swaps de la división de Autopistas		41	-	-	-	-	1.850	1.850	
Derivados de tipo de interés Corporativos		1	-	-	-	-	165	165	
Derivados de tipo de interés de Transchile y Centella	P	19	2	2	-	-	320	324	
Derivados de tipo de interés de Dalaman	P	1	-	-	-	-	72	72	
Derivados de tipo de interés de la división de Autopistas	P	6	-	-	-	-	231	231	
Equity swaps Corporativos		29	54	-	-	-	-	54	
Derivados de tipo de interés de la división de Construcción	P	2	1	3	2	3	20	29	
Resto derivados		7	117	2	-	-	-	119	
SALDOS EN EL PASIVO		(132)	2.584	40	35	43	566	3.268	
Derivados de tipo de interés de la división de Autopistas	P	(84)	28	37	32	40	430	567	
Derivados tipo de cambio de la división de Autopistas		(38)	975	-	-	-	-	975	
Derivados tipo de cambio corporativos		(4)	481	-	-	-	100	581	
Derivados tipo de cambio de la división de Aeropuertos		(3)	1.068	-	-	-	-	1.068	
Derivados de tipo de interés de Thalia	P	(2)	3	3	3	3	36	49	
Resto derivados		(1)	29	-	-	-	-	29	
TOTAL		109	3.005	43	34	42	3.314	6.438	

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	(P) Proyecto	VALOR RAZONABLE					VENCIMIENTOS FLUJOS DE CAJA		TOTAL
		SALDOS A 31/12/2024	2025	2026	2027	2028	2029 y posteriores		
SALDOS EN EL ACTIVO		241	35	(2)	(3)	(4)	270	296	
Derivados de inflación de la división de Autopistas	P	134	12	12	13	13	108	158	
Cross currency swaps Corporativos		1	2	-	-	-	-	2	
Cross currency swaps de la división de Autopistas		41	(19)	(19)	(19)	(19)	144	68	
Derivados de tipo de interés Corporativos		1	1	-	-	-	-	1	
Derivados de tipo de interés de Transchile y Centella	P	19	4	3	1	1	17	26	
Derivados de tipo de interés de Dalaman	P	1	1	-	-	-	-	1	
Derivados de tipo de interés de la división de Autopistas	P	6	2	2	2	1	-	7	
Equity swaps Corporativos		29	29	-	-	-	-	29	
Derivados de tipo de interés de la división de Construcción	P	2	-	-	-	-	1	2	
Resto derivados		7	2	-	-	-	-	2	
SALDOS EN EL PASIVO		(132)	(56)	(14)	(12)	(11)	(3)	(139)	
Derivados de tipo de interés de la división de Autopistas	P	(84)	(16)	(16)	(14)	(12)	(37)	(96)	
Derivados tipo de cambio de la división de Autopistas		(38)	(38)	-	-	-	-	(38)	
Derivados tipo de cambio corporativos		(4)	(4)	-	-	-	-	(4)	
Derivados tipo de cambio de la división de Aeropuertos		(3)	(3)	-	-	-	-	(3)	
Derivados de tipo de interés de Thalia	P	(2)	-	-	-	-	(1)	(1)	
Resto derivados		(1)	4	-	-	-	-	4	
TOTAL		109	(23)	(18)	(16)	(16)	232	156	

Derivados de sociedades proyectos (P)

Derivados de tipo de interés (IRS)

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras de autopistas, cuya deuda está referenciada a tipo variable (fundamentalmente Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A., Transchile, Centella, Autovía de Aragón, Depusa Aragón, Aeropuerto Internacional Dalaman y el negocio de tratamiento de residuos en Reino Unido (Thalia)), las sociedades tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un notional total de 1.272 millones de euros a 31 de diciembre de 2024. En su conjunto, el valor razonable de estas coberturas ha pasado de -39 millones de euros a diciembre de 2023 a -58 millones de euros a diciembre de 2024.

Con carácter general, las mediciones periódicas de la efectividad de las coberturas muestran que los derivados son eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, por importe de 16 millones de euros.

El movimiento de liquidaciones, devengos y también de ineficiencia ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -1,19 millones de euros y en caja de -0,46 millones de euros.

Derivados de inflación (ILS)

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2008 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fijaba un IPC del 2,5% anual. El subyacente cubierto son los flujos de peaje y los flujos de compensación del precio recibidos por parte de la Generalitat de Cataluña que se ajustan por la inflación. El aumento de la inflación experimentado en el ejercicio 2024, ha supuesto un impacto en reservas durante el ejercicio de 12 millones de euros y un impacto en resultados por valor razonable de 6 millones de euros.

Derivados de sociedades exproyectos

Derivados de tipo de interés (IRS)

El Grupo tiene *interest rate swaps* en Ferrovial SE, quien contrató una precobertura para cubrir la refinanciación de un bono futuro para un nominal de 165 millones de euros.

Cross currency swaps (CCS)

A 31 de diciembre de 2024, Ferrovial SE tiene contratados unos *cross currency swaps* como cobertura de una línea de liquidez corporativa en dólares estadounidenses (Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un nominal de 260 millones de dólares (con un contravalor pactado de 250 millones de euros), y vencen en el año 2025 y un valor razonable de 1,49 millones de euros (-13 millones de euros en 2023).

Los resultados de las pruebas de efectividad realizadas indican que los derivados son efectivos. La variación del valor razonable durante el ejercicio tuvo un impacto de -1 millón de euros en reservas, 7 millones de euros en el resultado financiero y -7 millones de euros en caja.

Asimismo, la sociedad Cintra Infrastructures SE y 407 Toronto Highway BV tienen *cross currency swaps* (CCS) que cubren el valor razonable de su inversión neta en EE.UU. en dólares estadounidenses y su inversión neta en Canadá en dólares canadienses. Estos instrumentos tienen un nominal de 1.712 millones de euros y 139 millones de euros, un vencimiento en el año 2032 y un valor razonable de 40 millones de euros y 1 millón de euros.

El resultado de las pruebas de efectividad realizadas indica que los derivados son efectivos. El componente de tipo de interés de estos derivados, considerado como coste de la cobertura, asciende a 64 millones de euros y se registra como reservas. Dado que los cupones correspondientes al diferencial del tipo de interés se han pagado, este coste se reconoce directamente como ingresos. Asimismo, el impacto de las coberturas de inversión fue de -109 millones de euros y se reconoció como una diferencia de conversión.

Derivados tipo de cambio (FX)

Existen coberturas de tipo cambio para la inversión en dólares canadienses del Grupo. Su nominal asciende a 485 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 (732 millones de dólares canadienses) (Nota 1.3) y el valor razonable a -5 millones de euros.

Los cambios de valor se registran como diferencias de conversión por importe de 23 millones de euros en 2024. Adicionalmente, los movimientos de liquidaciones y devengos han supuesto un impacto en el resultado financiero de -6 millones de euros y en caja de -1 millones de euros.

Existen también coberturas de tipo de cambio para cubrir la volatilidad de flujos de caja futuros en monedas extranjeras o para activos denominados en monedas extranjeras (principalmente dólar estadounidense, libra esterlina y zloty polaco). Su nominal se situó en 2.287 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, de los cuales 1.068 millones corresponden a la libra esterlina, y 976 millones corresponden al dólar estadounidense y 142 millones al zloty polaco, todos ellos con vencimiento a corto plazo.

Los cambios en la valoración de los mismos se registran como diferencias de conversión y ascienden en 2024 a -45 millones de euros (para los derivados eficientes). Las opciones, que no aplican contabilidad de cobertura, se registran en el resultado financiero por valor razonable y en el ejercicio suponen un gasto de -4 millones de euros.

Equity swaps (ES)

La sociedad tiene contratados equity swaps con el objeto de cubrir el posible impacto financiero derivado de la aplicación de los sistemas retributivos vinculados a la acción que tiene para sus empleados. Estos swaps contratados por la Sociedad suelen cubrir sus acciones propias y, por lo tanto, se consideran derivados de cobertura financiera pero no de cobertura contable (especulativos), por lo que la variación de valor razonable de estos derivados se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias como ajuste de valor razonable.

El funcionamiento de estos contratos es el siguiente:

- La base de cálculo la constituye un número determinado de acciones de Ferrovial y un precio de referencia, que normalmente es el precio de cotización el día del otorgamiento.
- Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovial paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe una retribución equivalente a los dividendos correspondientes a dichas acciones.
- En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovial recibe la diferencia entre la media aritmética del precio de cotización durante el periodo de observación y el precio de referencia, multiplicado por el número de acciones adquiridas. En caso contrario, Ferrovial abonará la diferencia a la entidad financiera.

Su valor razonable a 31 de diciembre de 2024 es de 29 millones de euros. La variación de valor en el año tiene su origen en el incremento de valor de la acción de Ferrovial de 33 a 31 de diciembre 2023 hasta 41 a 31 de diciembre de 2024, que ha supuesto un impacto en la cuenta de resultados por la línea de "Variación de valor razonable de Instrumentos financieros" por importe de 17 millones de euros. En la columna "Impacto en resultado financiero" se recoge el ingreso por la remuneración y el gasto por el coste financiero de estos instrumentos por -2 millones de euros (Nota 2.6). El impacto total en caja de estos instrumentos ha sido de -6 millones de euros.

En diciembre de 2024, estos derivados cuentan con un notional equivalente de 2.042 miles de acciones, que en base al precio de ejercicio de los *equity swaps* (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un notional total de 54 millones de euros.

b) Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando el valor razonable a 31 de diciembre de 2024 y diciembre de 2023, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE			IMPACTO EN			IMPACTOS				
	SALDOS A 31/12/2024	SALDOS A 31/12/2023	Var. RESERVAS (I)	RESULTADO		IMPACTO EN FINANCIERO (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)	OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE PÉRDIDAS Y		TOTAL
				IMPACTO EN POR VALOR RAZONABLE (II)	RESULTADO				TOTAL		
Derivados de inflación	134	115	19	12	6	4	(11)	-	8	19	
Cobertura flujos de caja	134	115	19	12	6	4	(11)	-	8	19	
Derivados tipo interés	(57)	(39)	(17)	26	3	(1)	(1)	1	(45)	(17)	
Cobertura flujos de caja	(57)	(39)	(17)	17	3	(1)	(1)	1	(36)	(17)	
Cobertura valor razonable	-	-	-	9	-	-	-	-	(9)	-	
Cross currency swaps	42	58	(17)	77	(19)	7	12	(109)	15	(17)	
Cobertura flujos de caja	1	(13)	14	(1)	-	7	(7)	-	15	14	
Cobertura de inversión neta en el extranjero	41	72	(31)	78	(19)	-	19	(109)	-	(31)	
Cobertura valor razonable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Derivados tipo de cambio	(39)	(1)	(38)	(2)	(12)	(6)	65	(23)	(60)	(38)	
Cobertura valor razonable	(5)	-	(5)	-	(1)	-	-	(4)	-	(5)	
Cobertura de inversión neta en el extranjero	(38)	(8)	(30)	-	(5)	(6)	-	(19)	0	(30)	
Cobertura flujos de caja	(2)	-	(2)	(2)	1	-	58	-	(59)	(2)	
Especulativos	6	7	(1)	-	(7)	-	7	-	(1)	(1)	
Equity swaps	29	20	9	-	17	-	(6)	-	(2)	9	
Especulativos	29	20	9	-	17	-	(6)	-	(2)	9	
TOTAL	109	153	(44)	113	(5)	4	59	(131)	(84)	(44)	

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para la parte efectiva de aquellos derivados de cobertura de flujos de caja, la variación de su valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del Grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como "impacto en resultado financiero" (columna III) los impactos por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna "Caja" (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el efecto de las variaciones de los tipos de cambio en las diferencias de conversión desde el 31 de diciembre de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2024 (columna V).
- En la columna "Otros impactos balance o cuenta de pérdidas y ganancias" se presentan los efectos en resultado de explotación, resultado financiero (tipo de cambio), u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

c) Metodología de valoración de derivados

Todos los derivados financieros del Grupo así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el Nivel 2 de la jerarquía de medición del valor razonable, ya que si bien no cotizan en mercados regulados, los elementos en que se basan dichos valores razonables son observables de forma directa o indirecta.

La mayoría de las valoraciones son realizadas por la Sociedad mediante una herramienta de valoración desarrollada a tal efecto basada en las mejores prácticas de mercado. No obstante, todas las valoraciones internas se contrastan con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Los *equity swaps* se valoran como la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio (*strike*), multiplicada por el número de títulos objeto del contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- *Interest rate swaps* (IRS): La estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando los factores de descuento en el plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.
- *Index-linked swaps* (ILS): la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.
- *Cross currency swaps* (CCS): la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración, incorporando los diferenciales entre distintas monedas (*cross currency basis*). La conversión del valor presente de los flujos en una moneda distinta a la moneda de valoración se hará al tipo de cambio spot vigente a la fecha de valoración.
- Derivados de tipo de cambio: con carácter general la estimación de los flujos futuros se realiza empleando los tipos de cambio y las curvas de mercado asociadas a cada par de divisas (curva de puntos forward) y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo de descuento del mercado adecuado al plazo de liquidación y moneda a la fecha de valoración. Para otros instrumentos más complejos (opciones, etc.) se utilizan los modelos de valoración apropiados a cada instrumento tomando en consideración los datos de mercado necesarios.

Por último, la estimación del riesgo de crédito que se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 9, se realiza conforme a los siguientes criterios:

- Para el cálculo de los ajustes asociados al riesgo de crédito propio y de contrapartida (CVA/DVA), Ferrovial aplica una metodología basada en el cálculo de la exposición futura de los distintos productos financieros basada en simulaciones de Monte Carlo. A esta exposición potencial se le aplica una probabilidad de default y una severidad en función de su negocio y características crediticias, y un factor de descuento en función de la moneda y plazo aplicable a la fecha de valoración.
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las sociedades del Grupo Ferrovial, el departamento de riesgos financieros valora el rating de la contrapartida (sociedad, proyecto) según una metodología propia basada en agencias de rating. Dicho rating se utiliza para obtener curvas de spread de mercado en función de su moneda y plazo (curvas genéricas por nivel de rating).
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las contrapartidas se utilizan las curvas de CDS de dichas sociedades si estas están disponibles. En caso contrario, se aplica las de una entidad de características similares (proxy) o una curva de spread genérica por nivel de rating.

SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES

Esta sección incluye otras notas requeridas por la normativa aplicable.

Por su importancia, destaca la Nota 6.5 relativa a pasivos y activos contingentes, donde se describen los principales litigios que afectan a las sociedades del Grupo, así como las garantías otorgadas, haciendo especial hincapié en las garantías otorgadas por sociedades exproyectos a favor de sociedades proyecto.

Igualmente, se analiza la evolución de otros pasivos distintos del circulante y de las deudas financieras, como las provisiones (Nota 6.3).

6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición del saldo de Ingresos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 2024 y 2023 es la siguiente:

(Millones de euros)	2024	2023	Var. 24/23
Subvenciones de capital	1.372	1.317	55
Otros ingresos a distribuir	3	17	(14)
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.375	1.334	41

Las subvenciones de capital recibidas de las administraciones concedentes corresponden en su totalidad a proyectos de infraestructuras de la división de Autopistas a 31 de diciembre de 2024 y 2023.

Dichas subvenciones están relacionadas principalmente con los siguientes proyectos de Autopistas: 510 y 486 millones de euros por NTE Mobility Partners en 2024 y 2023, respectivamente. 429 y 407 millones de euros por LBJ Infrastructure Group en 2024 y 2023, respectivamente. 216 y 205 millones de euros por I-77 Mobility Partners, en 2024 y 2023, respectivamente y finalmente 205 y 204 millones de euros en NTE Mobility Partners Segments 3 LLC, en 2024 y 2023, respectivamente.

Adicionalmente, los importes recibidos por las sociedades de Estados Unidos aumentaron en 86 millones de euros en 2024 y disminuyeron en -41 millones de euros en 2023, debido a la apreciación del dólar estadounidense con respecto al euro en 2024 y a la depreciación en 2023.

Estas subvenciones de capital se imputan en la cuenta de resultados de cada ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos. Dado que el gasto estimado correspondiente a los siguientes 12 meses no es significativo, el saldo a 31 de diciembre de 2024 se presenta como no corriente en el balance de situación. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta aumentando la cifra de inversiones para 2024, 2023 y 2022.

El efecto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

6.2. PLANES DE BENEFICIOS PARA LOS EMPLEADOS

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados. La provisión reconocida en balance asciende a 4 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 correspondiendo en su totalidad a Budimex (3 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

6.3. PROVISIONES

6.3 PROVISIONES

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades que desarrolla. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos. Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en los pasivos del balance. Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo, desglosándose en las notas referidas a dichos activos en concreto.

El movimiento del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en los pasivos del balance a 31 de diciembre de 2024 y 2023 ha sido:

(Millones de euros)	PLEITOS E IMPUESTOS	REPOSICIÓN Y MEJORA CINIIF 12	OTROS RIESGOS A LARGO PLAZO	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre de 2023	156	86	26	268	1.011	1.279
Variaciones de perímetro y traspasos	(3)	17	(2)	13	1	14
Dotaciones:	41	42	1	85	297	382
Resultado de explotación	38	5	1	44	295	339
Resultado financiero	-	-	-	-	2	2
Deterioro y enajenaciones	-	-	-	-	-	-
Impuesto sobre sociedades	-	-	-	-	-	-
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	3	37	-	40	-	40
Reversiones:	(8)	-	1	(8)	(252)	(260)
Resultado de explotación	(4)	-	1	(8)	(252)	(260)
Resultado financiero	-	-	-	-	-	-
Deterioro y enajenaciones	-	-	-	-	-	-
Impuesto sobre sociedades	(4)	-	-	-	-	-
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-	-	-	-	-	-
Aplicaciones	(6)	(7)	-	(13)	(114)	(128)
Diferencias de conversión	1	7	-	9	15	24
Saldo a 31 de diciembre de 2024	182	145	26	353	959	1.312

Litigios y provisiones fiscales

Se registran en este epígrafe los siguientes conceptos:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 97 y 71 millones de euros en 2024 y 2023, respectivamente, y que principalmente se corresponden con el negocio de Construcción. La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado de explotación.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 85 millones tanto en 2024 y 2023, derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el Grupo (Nota 6.5.1).

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (Nota 1.3.3.2) cuyo importe total asciende a 145 y 86 millones de euros en 2024 y 2023, respectivamente.

Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares, por importe de 26 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 (26 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

A 31 de diciembre de 2024, se incluyen también las estimaciones realizadas de los costes de clausura y posclausura de los vertederos explotados en Budimex y de los negocios de tratamiento de residuos en Reino Unido (Thalia). La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha. La provisión se dota y se revierte contra variación de provisiones dentro del resultado de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura. El saldo a 31 de diciembre de 2024 registrado por este concepto asciende a 16 millones de euros.

Provisiones a corto plazo

En este epígrafe corresponde fundamentalmente a las provisiones relativas a contratos con clientes, como las provisiones por gastos diferidos (relativas a los costes de terminación de los proyectos de construcción según contrato, que ascienden a 325 millones de euros y 313 millones de euros en 2024 y 2023, respectivamente) y las provisiones por pérdidas presupuestadas, que ascienden a 531 millones de euros y 606 millones de euros en 2024 y 2023, respectivamente.

Las provisiones por pérdidas presupuestadas se concentran fundamentalmente en la división de Construcción por 504 y 561 millones de euros en 2024 y 2023, respectivamente, y los negocios de tratamiento de residuos en Reino Unido (Thalia) por 26 y 46 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 y 2023, respectivamente.

La variación en 2024 corresponde fundamentalmente a la dotación neta de provisiones en el negocio de construcción (-17 millones de euros), fundamentalmente en la actividad de Polonia, y la aplicación de provisiones (-47 millones de euros), donde destaca la aplicación de pérdidas presupuestadas en los negocios de Colombia y Estados Unidos. Además, mencionar también el impacto en el negocio de Tratamiento de Residuos (Thalia), que se explica por la dotación neta por 16 millones de euros, compensado por aplicaciones que alcanzan los -37 millones de euros, principalmente relacionados con la planta de tratamiento de la Isla de Wight.

Para conocer el tratamiento contable de cada una de las provisiones, véanse las Notas 1.3.3.3 y 1.3.3.4.v.

6.4. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO

En este epígrafe se recogen principalmente:

- Los préstamos participativos que devengan intereses, concedidos por el Estado a la concesionaria Autovía de Aragón en la división de Autopistas por un importe de 57 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 y 53 millones de euros a 31 de diciembre de 2023.
- Préstamos con empresas asociadas a largo plazo por 4 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 y 21 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, de la actividad de Autopistas.
- La deuda que debe el Aeropuerto Internacional de Dalaman a la administración por el canon concesional, que ascendió a 247 millones de euros a largo plazo al cierre del ejercicio (276 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).
- Valor Actual Neto de los pagos contractuales al Departamento de Transportes de Virginia en virtud del contrato de concesión del proyecto I-66, relacionado con el pago de la financiación del tránsito y la ayuda para la mejora del corredor, que ascendieron a 915 millones de euros (865 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios

El Grupo está sujeto a riesgos que se derivan de la resolución de litigios de diferente naturaleza que se originan en el desarrollo ordinario de su actividad. Cuando la ocurrencia de dichos riesgos se considera probable, se dotan provisiones en base a la mejor estimación de los posibles desembolsos necesarios para liquidar las obligaciones de dichos litigios. Dichas provisiones se detallan en la Nota 6.3. Cuando la probabilidad de que se materialicen los riesgos es más reducida, se generan pasivos contingentes. No se prevé que surjan pasivos significativos que puedan suponer un efecto adverso material para el Grupo, salvo aquellos que ya están provisionados.

También hay activos contingentes, es decir, activos que podrían surgir como consecuencia de diversos procedimientos abiertos. Este tipo de activos no son objeto de reconocimiento en los estados financieros, a menos que su materialización sea virtualmente cierta, como exige la normativa contable para tal reconocimiento.

A continuación, se describen los litigios más relevantes en las diferentes divisiones de negocio del Grupo. Se incluyen tanto aquellos que pueden generar pasivos como los que pueden hacer surgir activos.

a) Litigios y otros pasivos contingentes con relación al negocio de Autopistas

Litigios en curso a diciembre de 2024

Autopistas estadounidenses: NTE 35W

El 11 de febrero de 2021 se produjo un accidente múltiple de vehículos en la autopista 35W Managed Lanes, en Fort Worth, Tejas, en el que se vieron implicados 133 vehículos, con el resultado de 6 muertos y múltiples heridos.

Como consecuencia de este incidente, la sociedad concesionaria NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, en la que Ferrovial tiene una participación (53,66%), es parte, junto con otras entidades del Grupo codemandadas y varias sociedades estadounidenses ajenas al Grupo, en 29 de las demandas que se han interpuesto. De estos, tres casos se han resuelto completamente y uno de los casos se ha resuelto de forma parcial por las partes. La fase de instrucción sigue en curso en los otros casos. Se ha señalado el juicio en uno de los casos para el 20 de julio de 2025.

Tras consultarlo con asesores legales externos, la concesionaria no prevé ningún impacto significativo incluso en caso de que se emita una resolución desfavorable, debido a las pólizas de seguro contratadas.

Por tanto, no se ha registrado ninguna provisión hasta la fecha en relación con este riesgo.

Portugal: Auto-Estradas Norte Litoral, S.A.

La masa concursal de J. Gomes - Construções do Cávado, S.A., (la "matriz de J. Gomes") interpuso una demanda civil contra Cintra Infrastructures SE ("CISE"), en la que se solicitaba la invalidez de la compra de las acciones de Auto-Estradas Norte Litoral, S.A. ("AENL") (las "acciones de AENL") por parte de CISE a J. Gomes - Concessões Norte, Unipessoal, Lda., (la "filial de J. Gomes"), filial íntegramente participada de la Matriz de J. Gomes. La matriz de J. Gomes inició un procedimiento judicial contra CISE y contra la filial de J. Gomes alegando que el precio de compra pagado por CISE fue más bajo que el valor de mercado razonable de las acciones de AENL. La filial de J. Gomes no es una entidad insolvente (como sí lo es la parte demandante, la matriz de J. Gomes). CISE adquirió las acciones de AENL a la filial de J. Gomes y el resto de los accionistas minoritarios de AENL, pagando el mismo precio por acción a todos los accionistas.

La parte demandante, la matriz de J. Gomes, ha solicitado que (i) CISE devuelva a la parte demandante (a) las acciones de AENL y (b) un importe correspondiente a los dividendos totales recibidos en relación con dichas acciones desde la fecha en que se produjo la venta; y (ii) se permita a la parte demandante pagar una pequeña fracción del precio que ha recibido la filial de J. Gomes de CISE por tales acciones de AENL, y que el resto del precio lo reclame CISE como acreedor común en el marco del procedimiento concursal de la matriz de J. Gomes.

La Sociedad estima que el valor de la demanda, incluidos los intereses legales devengados, que, aunque todavía no se han reclamado, se podrán solicitar en relación con el procedimiento incoado por la matriz de J. Gomes, en un importe inferior a 10 millones de euros.

La Sociedad considera, tras consultar con asesores jurídicos externos, que su posición es razonable y, por tanto, no ha registrado ninguna provisión en relación con este riesgo.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

La división de Construcción tiene abiertos varios procedimientos judiciales, relativos fundamentalmente a posibles defectos de construcción en las obras realizadas y a reclamaciones de responsabilidad civil. Tal y como se indica en la Nota 6.3, a 31 de diciembre de 2024 se habían registrado provisiones por importe de 90 millones de euros en relación con estos procedimientos. La provisión para cada una de las demandas corresponde a la mejor estimación realizada por Ferrovial respecto al posible impacto de las mismas.

A continuación, se ofrece una descripción de los litigios más relevantes.

Litigios en curso a diciembre de 2024

Negocio de Construcción en España

En 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) abrió un expediente sancionador a Ferrovial Construcción S.A. y otras empresas constructoras por supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia.

El 6 de julio de 2022, la CNMC dictó resolución declarando que Ferrovial Construcción S.A. había cometido una "infracción muy grave" del artículo 1 de la Ley 15/2007, con fecha 3 de julio de 2007, de Defensa de la Competencia y del artículo 101 del Tratado de la Unión Europea e imponiendo una multa de 38,5 millones de euros.

El 4 de octubre de 2022, Ferrovial Construcción, S.A. presentó ante la Audiencia Nacional española el recurso contencioso-administrativo contra la resolución de la CNMC. En el escrito, también se solicitó la adopción de la medida cautelar de suspender su ejecución.

El 9 de diciembre de 2022, la Audiencia Nacional notificó el auto acordando suspender la mencionada resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a la espera del recurso contencioso-administrativo.

El Grupo considera que la probabilidad de que este litigio se resuelva de forma adversa es baja y, en consecuencia, no ha provisionado importe alguno por este concepto.

Proyecto D4R7 (Eslovaquia)

Hay tres procesos en curso:

Investigación penal por presuntos riesgos y daños medioambientales en relación con la explotación de parcelas en Jánošíková.

En junio de 2019, la Jefatura Provincial de la Policía Nacional en Bratislava (Eslovaquia) inició de oficio una investigación criminal contra D4R7 Construction s.r.o., la *joint venture* constituida para llevar a cabo el proyecto de construcción de la autopista D4R7 en Bratislava, integrada por Ferrovial y PORR (con participaciones del 65% y 35% en la *joint venture*, respectivamente). El motivo de la investigación son unos presuntos delitos de riesgo y daños al medio ambiente, tipificados como tal en el Código Penal eslovaco, por no haber obtenido presuntamente los permisos necesarios para excavar tierra en dos parcelas de Jánošíková, Eslovaquia. Los presuntos daños y perjuicios se cuantificaron en 8,7 millones de euros.

Las dos parcelas que necesitan los permisos medioambientales no forman parte de la traza de la obra de la autopista, aunque los materiales extraídos de las parcelas se utilizaron para construir el proyecto conforme a los acuerdos con los propietarios, los cuales no han sufrido ningún daño medioambiental. Los trabajos de excavación, lo que también incluían obtener el consentimiento de los propietarios, así como los permisos medioambientales necesarios para extraer la tierra, se subcontrataron a una sociedad local especializada en este tipo de trabajos.

El asunto aún no se ha cerrado y se han presentado múltiples escritos contra las alegaciones realizadas, incluidos informes periciales. En noviembre de 2023, el tribunal rechazó la acusación formal, resolviendo que se habían cometido numerosos errores de forma durante la fase de instrucción y devolvió el asunto a la fiscalía. La fiscalía ha recurrido esta decisión.

El Grupo considera improbable que la investigación genere algún riesgo, por lo que no se ha reservado ninguna provisión con respecto a este litigio.

Investigación penal por presuntos daños medioambientales y presencia de sustancias peligrosas en relación con la explotación de parcelas en Blatná na Ostrove.

El 2 junio de 2023, el Presídium de la Policía del Centro Nacional de Tipos Especiales de Criminalidad, la división que investiga sustancias peligrosas y delitos contra el medio ambiente, presentó cargos contra D4R7 Construction s.r.o. por un presunto delito de "haber puesto en peligro y haber perjudicado el medio ambiente" infringiendo la Sección 300⁽¹⁾ del Código de Procedimiento Penal eslovaco. Los cargos alegan que, entre mayo y diciembre de 2018, D4R7 Construction s.r.o. causó daños medioambientales cuantificados en 6,6 millones de euros en determinadas parcelas de tierra protegidas ubicadas en Blatná na Ostrove al extraer más de 200.000 toneladas de tierra sin permiso. D4R7 ha negado estos cargos y ha presentado escritos e informes a modo de contestación. La fase de instrucción de este asunto ha concluido y el asunto se ha remitido al tribunal para su revisión. A continuación, el tribunal decidirá si existen pruebas suficientes que sustenten las alegaciones y si se han cumplido todos los requisitos legales.

El Grupo considera improbable que la investigación genere algún riesgo, por lo que no se ha reservado ninguna provisión con respecto a este litigio.

Investigación penal por supuesta manipulación de residuos no autorizada en un terraplén en Jarovce.

La policía de Bratislava (sección medioambiental) ha presentado cargos contra D4R7 Construction s.r.o. por una presunta manipulación de residuos no autorizada conforme al Código Penal eslovaco. La alegación está relacionada con el uso de material de tierra reciclada para la construcción del terraplén de una carretera sin los permisos correspondientes. El material reciclado se compró de proveedores locales especializados en este tipo de material sin que se haya producido ningún daño medioambiental debido a su uso. Si se declarara responsable, D4R7 podría tener que pagar una multa, probablemente de unas seis cifras. Las partes han presentado numerosas alegaciones e informes periciales y se espera que el asunto se lleve a juicio. El tribunal aún no ha fijado ninguna audiencia previa hasta la fecha.

El Grupo considera improbable que la investigación genere algún riesgo, por lo que no se ha reservado ninguna provisión con respecto a este litigio.

Proyecto Bucaramanga (Colombia)

En diciembre de 2023, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) de Colombia impuso una sanción por retrasos en el proyecto a la concesionaria del proyecto Ruta del Cacao, Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S. Debido a una cláusula de subsidiariedad, la multa llega hasta el Consorcio Ferropol Santander (CJV), la entidad responsable de la construcción del proyecto, en la que Ferrovial Construcción tiene una participación del 70%. El 13 de enero de 2025, la ANI ratificó la cantidad de la multa, que pasó a ser exigible y pagadera en febrero de 2025. La concesionaria y CJV han iniciado un procedimiento por el que buscan que se declare de fuerza mayor. Si se concediera su pretensión, la ANI podría verse obligada a reducir y posiblemente anular la cantidad de la multa. Esperamos que se publique una decisión para junio 2025. El impacto de este retraso y los costes asociados se han tenido en cuenta en la provisión por pérdidas futuras en 2024 (también en 2023) relativa a este proyecto.

Proyecto de la I-66 (EE. UU.)

En 2016, se adjudicó a FAM Construction, LLC (en la que Ferrovial Construction US Corp. tiene una participación del 70% y Allan Myers VA una participación del 30%) el diseño y la construcción del proyecto Interstate 66 Outside the Beltway.

En junio de 2024, se acordó la finalización del proyecto con el Departamento de Transporte de Virginia. FAM Construction, LLC interpuso una demanda en enero de 2024 relacionada con los costes en los que incurrió debido a la pandemia del COVID-19 y otros asuntos relacionados.

Estas reclamaciones se han tenido en cuenta para calcular las provisiones por pérdidas futuras del Grupo de conformidad con la NIIF 15.

La unidad de alimentación en Turów (Polonia)

El 17 de enero de 2025, Budimex S.A. recibió una demanda por la que se reclamaban 248,2 millones de euros por daños y perjuicios exigibles y líquidos y por otros daños por, entre otras cosas, una reducción de la disponibilidad de la unidad de alimentación y por supuestos retrasos a la hora de subsanar los defectos sujeto de la controversia. La acción se interpuso por parte del productor de energía de participación estatal, PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. contra el consorcio responsable de la construcción de una nueva unidad de alimentación en la central eléctrica de Turów. El consorcio está formado por Mitsubishi Power Europe GmbH (52,84%), Técnicas Reunidas, S.A. (23,58%) y Budimex, S.A. (23,58%).

Teniendo en cuenta la cantidad reclamada y los costes asociados para contestar la demanda, se ha realizado una provisión por el riesgo estimado de conformidad con la participación de Budimex en el consorcio.

Asuntos de los que se informaba previamente

FBSerwis (Polonia)

Anteriormente informamos de una investigación más amplia realizada por la Oficina Central Anticorrupción de Polonia sobre presunto fraude fiscal y blanqueo de capitales, falsificación de facturas y soborno que implicaba a dos antiguos miembros del Comité de Dirección de FBSerwis, S.A., una filial de Budimex. Tal y como se ha informado previamente, estas personas fueron despedidas por FBSerwis S.A. y se puso fin a su relación contractual. La investigación parece haber finalizado con respecto a Budimex sin que hayan producido nuevos hallazgos en relación con la compañía.

Proyecto de mejora de la I-285/SR400 (EE. UU.)

Se había informado de que North Perimeter Contractors, LLC cuyo socio único es Ferrovial Construction US Corp. había iniciado reclamaciones "upstream" que habían surgido de cambios impulsados por el cliente, fenómenos meteorológicos y otros asuntos. Estas demandas se han resuelto de forma amistosa.

c) Litigios y otros pasivos contingentes relacionados con el negocio de Energía

Pasivos contingentes en curso a diciembre de 2024:

Proyecto Centella (Chile)

En 2018, la República de Chile adjudicó el diseño, la construcción y la explotación de una nueva línea de transmisión de doble circuito de 252 kilómetros, 220 kV - 580 MVA ("Proyecto Centella") a Centella Transmisión S.A. (filial indirectamente participada al 100% por Ferrovial SE).

El proyecto entró en operación el 27 de junio de 2024, tal y como fue formalmente reconocido por la autoridad competente el 15 de enero de 2025.

De acuerdo con los términos de la adjudicación vigentes, el inicio de las operaciones de la línea de transmisión debería haber tenido lugar no más tarde del 15 de enero de 2024, pero durante la construcción, por circunstancias imprevistas, incluidas diferentes causas de fuerza mayor, el proyecto sufrió ciertos retrasos. En particular, el 26 de agosto de 2024, el Ministerio de Energía concedió una prórroga del hito final (fecha de entrada en operación) del contrato como consecuencia de uno de esos acontecimientos de fuerza mayor.

De las solicitudes de reconocimiento de eventos de fuerza mayor solicitadas por Centella Transmisión S.A. al Ministerio de Energía, a la presente fecha existen dos solicitudes pendientes de resolución, y en función de su resultado podría motivar la ejecución de la fianza y aplicar ciertas penalidades contractuales por la Autoridad.

Aunque las causas de fuerza mayor se deben evaluar en función de cada caso, el Ministerio de Energía ha concedido en el pasado diferentes ampliaciones de hitos debido a causas de fuerza mayor en el Proyecto Centella y en otros proyectos de transmisión en Chile.

A 31 de diciembre de 2024, el Grupo ha reconocido una provisión para cubrir el riesgo estimado derivado de esta contingencia.

d) Litigios de carácter fiscal

Litigios en curso a diciembre de 2024:

Tal y como se indica en la Nota 6.3, Ferrovial tiene registradas en su balance provisiones de carácter fiscal por importe de 84 millones de euros, 85 millones de euros y 200 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, respectivamente.

Estas provisiones se corresponden fundamentalmente con litigios en curso derivados de las actas levantadas a raíz de inspecciones tributarias en España cuya cuota litigiosa asciende a 200 millones de euros, 207 millones de euros y 332 millones de euros correspondientes a 2024, 2023 y 2022, respectivamente, siendo los importes más significativos los relativos al Impuesto sobre Sociedades (IS) e IVA de los ejercicios 2002 a 2019.

Los procedimientos fiscales relativos a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport

Actualmente estamos inmersos en un procedimiento relativo a la amortización del fondo de comercio financiero pagado derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport. El 27 de septiembre de 2023, el Tribunal General de la Unión Europea dictó una resolución anulando la decisión de la Comisión Europea del 15 de octubre de 2014, que consideraba la amortización fiscal española del fondo de comercio financiero en relación con la adquisición indirecta de sociedades no residentes como una "ayuda estatal" incompatible con el Tratado de la UE. La resolución del Tribunal General de la Unión Europea estimó los recursos de España y de varias sociedades españolas, incluida Ferrovial, y determinó que la decisión de la Comisión Europea violó los principios de seguridad jurídica y de protección de la confianza legítima. El 14 de diciembre de 2023, la Comisión Europea presentó su recurso contra esta resolución ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (C-780/23 P). El procedimiento está abierto.

Dado que el Grupo considera que existen argumentos sólidos que justifican su posición procesal en este proceso, no se ha registrado ninguna provisión a 31 de diciembre de 2024. Sin embargo, si no se produce una sentencia judicial favorable para el Grupo, habría un impacto negativo de 87,6 millones de euros en la cuenta de resultados del Grupo, correspondiente al Impuesto sobre Sociedades adicional de los ejercicios 2002-2022. El importe máximo a pagar en relación con un posible resultado adverso sería de 42,0 millones de euros, dado que el resto ya ha sido pagado por el Grupo. En caso de una resolución favorable al Grupo, la Agencia Tributaria de España deberá reembolsar los importes inicialmente reclamados y pagados (45,5 millones de euros).

Inconstitucionalidad del Real Decreto-Ley 3/2016

El 18 de enero de 2024 el Tribunal Constitucional se pronunció en relación con el Real Decreto-Ley 3/2016 (RDL 3/2016), por el que se adoptan medidas en el ámbito tributario dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas, que modificaba el impuesto sobre sociedades limitando la compensación de pérdidas fiscales (límite del 25% frente al 70% anterior al RDL 3/2016), estableciendo límites a la aplicación de deducciones por doble imposición y obligando a la integración en la base imponible de las pérdidas por deterioro de las inversiones de cartera deducidas en ejercicios anteriores.

El fallo del Tribunal Constitucional español resuelve que el uso del Real Decreto-Ley no resulta adecuado para modificar los elementos esenciales del Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica incumple los requisitos constitucionales. Basándose en los fundamentos mencionados, el Tribunal Constitucional español anuló el RDL 3/2016, que se considera nulo de pleno derecho. La Sociedad interpuso varias demandas en relación con su liquidación del IS correspondiente a los ejercicios fiscales 2016 a 2023, basándose en estos mismos argumentos.

Basándose en el fallo del Tribunal Supremo español, la Sociedad cree que es virtualmente cierto obtener un fallo favorable a sus pretensiones, ascendiendo el importe que el Grupo espera recuperar en relación con los ejercicios 2016 a 2023 a 30,6 millones de euros, que se ha registrado en los estados financieros consolidados de 2024.

6.5.2. Garantías

a) Aavales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles riesgos, de materialización incierta, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus divisiones de negocio.

Para cubrir posibles responsabilidades derivadas del desarrollo de sus actividades, el Grupo tiene avales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2024, el saldo era de 8.260 millones de euros (8.533 millones de euros en 2023).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	Dic. 2024	Dic. 2023
Construcción	7.074	7.013
Autopistas	476	404
Aeropuertos	355	799
Energía	199	66
Resto	157	251
TOTAL	8.260	8.533

Según el tipo de instrumento, los 8.260 millones de euros se desglosan en: i) 2.888 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras, ii) 4.666 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de *bonding* y iii) 706 millones de euros en avales otorgados por compañías de seguros.

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o de prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo; de este modo, si un proyecto no fuese llevado a cabo, la garantía sería ejecutada por el cliente.

A pesar del importe tan relevante de estas garantías, el impacto que de ellas se puede derivar es muy reducido, ya que las empresas del Grupo ejecutan los contratos conforme a lo acordado con los clientes, provisionando dentro de los resultados de cada uno de los contratos los posibles riesgos que se puedan derivar de su ejecución (Nota 6.3).

Por último, indicar que, dentro del importe total de avales del Grupo de actividades continuadas recogido en la anterior tabla, 359 millones de euros garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, principalmente JFK-NTO (Nota 6.5.3).

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del Grupo

Como anteriormente se ha comentado, en general existen garantías otorgadas entre empresas del Grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras.

Aunque este tipo de garantías no tienen efecto a nivel del Grupo consolidado, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades exproyectos a sociedades proyecto (Nota 1.1.4.) que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante indicar (véase Nota b.1). Garantías de Capital Contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver b.2.).

b.1) Garantías otorgadas por sociedades exproyectos a sociedades proyecto en relación con la deuda de estos últimos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si se llegasen a producir los eventos garantizados (Garantías de Capital Contingente).

Dentro de las garantías prestadas por sociedades exproyectos a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

- Aquellas garantías que responden de la ejecución correcta del contrato de construcción o prestación de servicios y que se encuentran incluidas dentro de las mencionadas en la nota anterior (6.5.2.a).
- Aquellas que garantizan riesgos distintos de la correcta ejecución de los contratos de construcción y servicios, y podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegan a producirse los eventos garantizados (algunas de las cuales se incluyen también en la nota 6.5.2.a) porque son garantías bancarias).

Este segundo bloque de garantías es objeto de desglose separado en este apartado ya que, como se menciona en la Nota 5.2. relativa a tesorería y equivalentes y deuda financiera, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías otorgadas por lo que es importante conocer aquellas garantías cuya ejecución, en el caso de cumplimiento del evento que las genere, podría implicar desembolsos en favor de las sociedades proyectos o titulares de su deuda distintos al capital o inversión comprometida mencionado en la Nota 6.5.3. Dichas garantías se denominan garantías de capital contingente.

A continuación, se desglosan las garantías de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2024 en favor de sociedades de proyectos de infraestructuras consolidadas por integración global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y su importe máximo. Señalar que estos importes son los que corresponden a la acción de Ferrovial:

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	Dic. 2024
Conc. Prisiones Lledoners	Garantía técnica de restitución al banco en caso de resolución del contrato. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	62
Centella	Avales para cubrir la consecución de diferentes hitos y el pago de posibles multas durante el periodo de ejecución inicial. PCG para cubrir gap de liquidez hasta 20 millones de euros	50
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL		111

b.2) Otras garantías otorgadas a sociedades de plantas de tratamiento de residuos (Nota 3.2.)

El Grupo "Thalia" opera instalaciones de tratamiento de residuos en Allerton, Cambridge, Milton Keynes y la Isla de Wight en el Reino Unido. La mayoría de sus instalaciones se operan bajo contratos de concesión con diferentes autoridades locales. Los cuatro contratos de concesiones representan la mayoría de nuestras operaciones de gestión de residuos y se prevé que venzan entre 2026 y 2043.

El importe de las garantías otorgadas por diferentes empresas del grupo a los beneficiarios totalizó 295 millones de libras en 2024. Las garantías son limitadas pero las limitaciones no aplican en caso de responsabilidad como consecuencia de ciertos escenarios, incluido por fallecimiento o daños personales, fraude, conducta dolosa y/o criminal o por abandono.

En los últimos años dichas plantas, especialmente en los casos de las plantas de Milton Keynes e Isla de Wight, han tenido problemas tanto en la fase de construcción como en la fase de puesta a punto y explotación. Como se indica en la Nota 6.3, a cierre del ejercicio 2024, el Grupo tenía reconocida una provisión por pérdidas futuras en relación a estas plantas por importe de 22 millones de libras (40 millones de libras a 31 de diciembre de 2023). Dicha provisión no incluye los gastos generales de dicho negocio que se estiman en una cifra de 8 millones de libras anuales.

c) Garantías otorgadas en los procesos de desinversión

En los distintos contratos de venta firmados en el proceso desinversión de la antigua División de Servicios se han otorgado diversas garantías a los compradores en relación con la evolución de diversos litigios potenciales o en curso en las fechas de las distintas operaciones.

Aquellas garantías que cumplen los requisitos establecidos en la normativa contable para su registro (NIC 37) han sido provisionadas al cierre del ejercicio. El importe de las provisiones dotadas por este concepto asciende a 19 millones de euros.

Destacan las siguientes garantías:

Litigio relativo al expediente sancionador abierto por la (CNMC) en relación al sector de mantenimiento de carreteras:

En julio de 2019 la CNMC incoó expediente sancionador contra Ferroser Infraestructuras, S.A. (actualmente Serveo Infraestructuras, S.A.), así como contra otras empresas del sector, por supuestas prácticas anticompetitivas en licitaciones para la prestación de los servicios de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, convocadas por el Ministerio de Fomento.

En agosto de 2021 se notificó la Resolución del Consejo de la CNMC que declaró que había existido una infracción muy grave del art. 1 de la LDC y del 101 del TFUE. El Consejo le impuso una multa de 5,7 millones de euros.

Dicha resolución se recurrió en vía contencioso-administrativa ante la Audiencia Nacional. En diciembre de 2021 se notificó la admisión a trámite del recurso. El 22 de febrero de 2022 se ha notificado Auto suspendiendo la resolución sancionadora, tanto en relación con la multa como con la prohibición de contratar. El 10 de mayo de 2022 la resolución sancionadora objeto de recurso se encuentra suspendida.

Ferroser Infraestructuras S.A (actualmente Serveo Infraestructuras, S.A.) es una de la sociedades que fue sido objeto de venta con motivo de la desinversión en el negocio de mantenimiento de infraestructuras en España materializado el 31 de enero de 2022 y, por tanto, ya no es una sociedad controlada por Ferrovial, SE.

Ferrovial otorgó una garantía al comprador en relación con este pleito de 6 millones de euros si bien por una duración limitada. Este importe ha sido provisionado.

Procedimientos fiscales

A 31 de diciembre de 2022, se habían concedido garantías a PREZERO en relación con diferentes procedimientos fiscales en curso. Estas garantías, que se han provisionado, ascienden a 4,4 millones de euros.

d) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en las siguientes notas:

- Garantías sobre activos fijos (Nota 3.4).
- Garantías sobre depósitos o caja restringida (Nota 5.2).

e) Garantías recibidas de terceros.

A 31 de diciembre de 2024 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.575 millones de euros (1.757 millones a 31 de diciembre de 2023), fundamentalmente provenientes de las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos (1.235 millones de euros), Grupo Budimex (158 millones de euros) y resto de sociedades constructoras (180 millones de euros), destacando las sociedades de Reino Unido (119 millones de euros) y España (22 millones de euros).

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a avales técnicos mediante los que determinados subcontratistas o proveedores en la actividad de construcción garantizan el cumplimiento íntegro de sus obligaciones contractuales en relación con las obras en las que son contratados, sin que sea posible su venta o pignoración.

6.5.3. Compromisos

Según se describe en la Nota 1.1., los proyectos de infraestructuras se llevan a cabo bajo contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto en la que el Grupo participa, bien solo o con otros socios, consigue la deuda externa necesaria para su financiación sin recurso al accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 5.2. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial considera los compromisos de inversión al capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está parcialmente financiada por la propia deuda de los mismos.

a) Compromisos de inversión

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a las aportaciones de capital en proyectos de infraestructuras son de 427 millones de euros (850 millones de euros en 2023). La disminución producida durante el ejercicio 2024 tiene su origen principalmente en las aportaciones de capital realizadas por Ferrovial a la New Terminal One (NTO) del aeropuerto JFK de Nueva York y a las autopistas estadounidenses. Los compromisos de inversión con respecto al Aeropuerto JFK a 31 de diciembre de 2024 ascendieron a 329 millones de euros (768 millones de euros en diciembre de 2023).

A continuación, se muestra el desglose de los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	2025	2026	2027	2028	2029	2030 Y SIGUIENTES	TOTAL
Autopistas	-	5	-	-	-	-	5
Construcción	1	-	-	-	-	-	1
Energía	22	23	-	1	-	-	45
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL	27	28	-	1	-	-	52
Autopistas	28	-	18	-	-	-	46
Aeropuertos	258	71	-	-	-	-	329
Construcción	1	-	-	-	-	-	1
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA	287	71	18	-	-	-	376
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	310	99	18	1	-	-	427

Adicional a los compromisos mostrados anteriormente, hay 285 millones de euros de inversiones comprometidas correspondientes a proyectos pendientes de cierre financiero, relacionados principalmente con Anillo Vial Periférico (205 millones de euros de compromisos de inversión futuros y 13 millones de euros que ya se han aportado en 2024) y con proyectos de renovables en Estados Unidos y Polonia.

Por otro lado, existen compromisos de inversión de hasta 35 millones de euros en inversiones realizadas en sociedades en las que Ferrovial tiene una participación minoritaria y que desarrollan proyectos relacionados principalmente con innovación y movilidad.

b) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

6.6. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LA ACCIÓN

Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de retribución variable a largo plazo basado en los planes de entrega de acciones vinculado a objetivos, en los que también participan otros ejecutivos y profesionales clave del Grupo (el "LTVR"). Estos planes suelen estructurarse en ciclos plurianuales superpuestos (actualmente de tres años), otorgando "unidades" cada año, que pueden convertirse en acciones al final del periodo de devengo (actualmente de tres años) si se cumplen las métricas a las que está sujeto el LTVR. El LTVR se puede resumir de la siguiente forma:

El plan 2020-2022

- El plan 2020-2022 fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos y otros directivos del Grupo mediante por el Consejo de Ferrovial, S.A., el 19 de diciembre de 2019 y, en consecuencia, fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos por la Junta General de Ferrovial, S.A., el 17 de abril de 2020.

- El Plan de Retribución a Largo Plazo 2020-2022 (el "LTRP") establece la asignación de "unidades" que tienen el potencial de convertirse en acciones en 2020, 2021 y 2022. Estas acciones, si procede, se entregarán en el tercer aniversario de la asignación de las unidades correspondientes (es decir, 2023 para la asignación de 2020, 2024 para la asignación de 2021 y 2025 para la asignación de 2022).
- Las "unidades" otorgadas en virtud del LTRP 2020-2022 pueden convertirse en acciones si (i) los beneficiarios permanecen en la Sociedad durante un periodo de tres años desde la fecha en la que se otorgaron las unidades, salvo en circunstancias excepcionales tales como jubilación, invalidez o fallecimiento, y si (ii) se cumplen determinados objetivos vinculados a métricas internas o externas que reflejan aspectos económico-financieros y de creación de valor para la sociedad, según lo aprobado por el Consejo de Administración y en la Junta General de Ferrovial S.A.

El plan 2023-2025

- El LTRP 2023-2025 fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos y otros directivos del Grupo por el Consejo de Ferrovial el 15 de diciembre de 2022. En consecuencia, tal y como exige la legislación española en materia de sociedades, el LTRP 2023-2025 para los directores ejecutivos fue aprobado por la Junta General de Ferrovial S.A., el 13 de abril de 2023.
- Este plan establece la asignación de "unidades", que tienen el potencial de convertirse en acciones en 2023, 2024 y 2025. Estas acciones, si procede, se entregarán en el tercer aniversario de la asignación de las unidades correspondientes (es decir, 2026 para la asignación de 2023, 2027 para la asignación de 2024 y 2028 para la asignación de 2025).
- Las "unidades" otorgadas en virtud del LTRP 2023-2025 pueden convertirse en acciones si (i) los beneficiarios permanecen en la Sociedad durante un periodo de tres años desde la fecha en la que se otorgaron las unidades, salvo en circunstancias tales como jubilación, invalidez o fallecimiento, y si (ii) se cumplen determinados objetivos vinculados a métricas internas o externas que reflejan aspectos económico-financieros, creación de valor para la sociedad y objetivos ESG, según lo aprobado por el Consejo de Administración y en la Junta General de Ferrovial S.A.

Puesto que son aplicables a los Consejeros Ejecutivos, tanto el plan 2020-2022 como el plan 2023-2025, se aprobaron posteriormente por la Junta General de Accionistas de Ferrovial International SE el 13 de junio de 2023, con efectos desde la efectividad de la fusión, ya que está relacionado con la aplicación de los planes tras la Fusión el 13 de junio de 2023.

A 31 de diciembre de 2024, el número de acciones en circulación relacionadas con estos planes era de 1.729.752 acciones, tal y como se comenta en la Nota 5.1.1.

El resumen de los movimientos en los sistemas retributivos vinculados a la acción durante los ejercicios 2024, 2023 y 2022 es el siguiente:

	2024	2023	2022
Número de acciones al inicio del ejercicio	1.953.016	1.782.127	2.054.531
Planes concedidos	543.320	653.611	702.675
Planes liquidados	(538.868)	(277.493)	(356.958)
Renuncias y otros	(200.618)	(192.425)	(526.552)
Acciones ejercitadas	(27.098)	(12.804)	(91.569)
Número de acciones al final del ejercicio	1.729.752	1.953.016	1.782.127

Estos planes de entrega de acciones se detallan en la Nota 6.7 sobre retribuciones a los Consejeros Ejecutivos y miembros de la Alta Dirección.

El impacto en la cuenta de resultados registrado en el Grupo en relación con estos sistemas retributivos en 2024 ha supuesto un gasto de 13 millones de euros (11 millones de euros de gasto en 2023 y 8 millones de euros de ingreso en 2022) con contrapartida en patrimonio neto.

Valoración plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Estos planes se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega, utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos. Son liquidables en acciones y, por tanto, se valoran cuando se otorgan. El valor calculado inicialmente no se vuelve a estimar. Los importes relacionados se reconocen en el epígrafe "Gastos de personal" con una contrapartida en reservas.

6.7. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN

6.7.1. La retribución de los Administradores en su calidad de tales (es decir, por su pertenencia al Consejo)

En virtud del actual sistema retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 8.5 de sus Estatutos Sociales, la Sociedad tiene una política con respecto a la retribución de los Consejeros Ejecutivos y los Consejeros No Ejecutivos. Esta política, combinada o no para los consejeros ejecutivos y los consejeros no ejecutivos, la propone el Consejo para que la adopte la Junta General.

La Política de Retribuciones de los Consejeros aprobada por la Junta General de Accionistas de Ferrovial International SE el 13 de abril de 2023 (tal y como fue aprobada también por la Junta General de Ferrovial, S.A. celebrada el 13 de abril de 2023), que entró en vigor al completarse la fusión entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial International SE (que pasó a denominarse Ferrovial SE), fijó el importe anual máximo de la retribución de los Consejeros en 1.900.000 euro durante el periodo de vigencia de dicha Política.

La retribución de los Consejeros en su condición de tales se compone de: (i) una asignación fija, abonándose una parte trimestralmente y otra (la asignación fija complementaria) mediante un único pago al finalizar el ejercicio; y (ii) dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones. La retribución queda vinculada a las funciones y responsabilidades atribuidas a cada Consejero, la pertenencia a Comisiones del Consejo y las demás circunstancias objetivas que el Consejo de Administración considere relevantes, garantizando su independencia y compromiso a largo plazo.

Es la misma fecha en que se aprueban estos estados financieros, el Consejo de Administración aprueba un Informe de Retribución que se publica en la página web de la Sociedad como parte del Informe de Gestión. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de retribuciones de la Sociedad aplicable al ejercicio en curso, así como el resumen global de cómo se aplicó durante el ejercicio 2024. La tabla siguiente muestra la retribución desglosada de los miembros del Consejo de Administración en su calidad de tales devengada durante los ejercicios 2024 y 2023.

Si se celebraran más reuniones de las inicialmente previstas o si, por otro motivo, se superase el importe anual máximo total y conjunto, la diferencia se deducirá en primer lugar del importe de la asignación fija complementaria de cada Consejero de forma proporcional a su condición. De conformidad con los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración, si el importe de las dietas por asistencia sumado al de los componentes fijos no alcanzara el referido importe anual máximo, la diferencia se distribuirá entre los Consejeros a prorrata del tiempo de su permanencia en el cargo durante el ejercicio, si el Consejo así lo decide. Esta distribución tuvo lugar en 2023 y 2024, sumándose al importe de la asignación fija complementaria.

La diferencia existente en los importes de las dietas por asistencia y la asignación fija complementaria en 2024 y 2023 obedece a que: (i) en 2023 hubo un mayor número de reuniones que en 2024; (ii) la cuantía a distribuir entre los Consejeros a que se refieren las dos últimas frases del párrafo anterior ha sido superior en 2024.

Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Sociedad, las cuales son desarrolladas en la Nota 6.7.2.

CONSEJERO (Miles de euros)	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	2024	
			ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA (a)	TOTAL
Rafael del Pino	35	103	107	245
Oscar Fanjul	35	76	96	206
Ignacio Madridejos	35	51	61	148
María del Pino	35	51	61	148
José Fernando Sánchez-Junco	35	58	61	154
Philip Bowman	35	49	61	145
Hanne Sorensen	35	35	61	131
Bruno Di Leo	35	49	61	145
Juan Hoyos	35	51	61	148
Gonzalo Urquijo	35	56	61	152
Hildegard Wortmann	35	36	61	132
Alicia Reyes	35	49	61	145
TOTAL	420	665	815	1.900

(a) Estos importes incluye el importe restante hasta el importe anual máximo de la remuneración de 2024 distribuida de manera proporcional entre los Administradores.

(*) Los importes indicados se redondean.

CONSEJERO (Miles de euros)	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	2023	
			ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA (a)	TOTAL
Rafael del Pino	35	119	99	253
Oscar Fanjul	35	86	87	208
Ignacio Madridejos	35	60	53	148
María del Pino	35	57	53	145
José Fernando Sánchez-Junco	35	66	53	154
Philip Bowman	35	55	53	143
Hanne Sorensen	35	47	53	135
Bruno Di Leo	35	55	53	143
Juan Hoyos	35	60	53	148
Gonzalo Urquijo	35	62	53	150
Hildegard Wortmann	35	42	53	130
Alicia Reyes Revuelta	35	55	53	143
TOTAL	420	764	716	1.900

(a) Incluye el importe de la diferencia hasta el importe anual máximo de la remuneración de 2023 distribuida de manera proporcional entre los administradores.

(*) Los importes indicados se redondean.

6.7.2. Retribución individualizada de los consejeros ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2024, 2023 y 2022

Los Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2024 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

			2024
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO (2)	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL
Retribución fija	1.500	1.450	2.950
Retribución variable	2.786	2.097	4.883
Primas S. Vida	11	7	18
Otras retribuciones en especie	3	36	39
Planes relacionados con acciones (1)	1.946	1.946	3.892
Total 2024	6.246	5.536	11.782

*Retribuciones por su condición de Consejeros ejecutivos

(1) En marzo de 2024, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2021, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Las acciones recibidas por Rafael del Pino e Ignacio Madrdejos se comunicaron al organismo regulador español, la AFM (Autoriteit Financiële Markten), ambas el 14 de marzo de 2024.

La información relativa al ejercicio 2023 se presenta en la siguiente tabla:

			2023
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL
Retribución fija	1.500	1.313	2.813
Retribución variable	2.809	1.926	4.735
Primas S. Vida	10	5	15
Planes relacionados con acciones (1)	795	795	1.590
Total 2023	5.117	4.052	9.169

*Retribuciones por su condición de Consejeros ejecutivos

(1) En marzo de 2023, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2020, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Las acciones recibidas por Rafael del Pino e Ignacio Madrdejos se comunicaron a la CNMV, organismo regulador español, el 13/3/2023 y el 9/3/2023, respectivamente (en ese momento, las acciones de Ferrovial sólo cotizaban en las Bolsas de España)

(2) 1.150.000 euros hasta el 15 de junio de 2023 y 1.450.000 euros a partir del 16 de junio de 2023.

La información relativa al ejercicio 2022 se presenta en la siguiente tabla:

			2022
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL
Retribución fija	1.500	1.150	2.650
Retribución variable	2.609	1.538	4.147
Primas S. Vida	10	5	15
Planes de acciones (1)	883	183	1.066
Total 2022	5.002	2.876	7.878

*Retribuciones por su condición de Consejeros ejecutivos

(1) En marzo de 2022, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2019, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Las acciones recibidas por D. Rafael del Pino se comunicaron a la CNMV el 21/3/2022 y las recibidas por D. Ignacio Madrdejos el 17/3/2022.

(2) Durante 2022, se ha imputado a D. Ignacio Madrdejos, la cantidad de 8 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

b) Sistemas retributivos vinculados a la acción

A continuación, se detallan los sistemas retributivos vinculados a la acción y vinculados a objetivos cuyos derechos están pendientes de devengo:

PLAN CONSEJEROS EJECUTIVOS SITUACIÓN A 31.12.2024	UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO		% N° DE DERECHOS DE VOTO
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2022	56.400	56.400	0,008%
	Asignación 2023	50.680	50.680	0,007%
	Asignación 2024	39.241	39.241	0,005%
Ignacio Madrdejos Fernández	Asignación 2022	56.400	56.400	0,008%
	Asignación 2023	69.925	69.925	0,009%
	Asignación 2024	61.441	61.441	0,008%

6.7.3. Fondos y planes de pensiones de primas de seguros de vida

Al igual que en 2023, durante el ejercicio 2024 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, ni por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2024 el pago de 18 miles de euros y 15 miles de euros en 2023), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas.

Finalmente, la Sociedad tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya entidad dominante es la Sociedad. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de la Sociedad. La prima satisfecha en 2024 por el mencionado seguro asciende a 1.757 miles de euros (1.073 miles de euros en 2023).

6.7.4. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2024 no existían anticipos ni créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del Grupo o asociadas.

6.7.5. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2024 la siguiente retribución (*):

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Miles de euros) (*)	2024	2023
Retribución fija	5,793	5.094
Retribución variable	6,205	5.534
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	5,638	1.934
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	39	33
Primas de seguros	20	19
Otros (1)	226	486
Otros (2)	1,433	533
Total	19.355	13.633

(1) Separación de miembros del Comité no Directivo (importe sujeto al impuesto sobre la renta de personas físicas).

(2) Pagos de expatriados

(*) La retribución media de la alta dirección no se desglosa por género con el objeto de conservar la confidencialidad de la retribución, dado que no hay suficientes titulares en cada puesto de igual valor.

La retribución indicada corresponde a los titulares de los siguientes cargos en todo o parte del año 2024: Secretario General, director financiero, director general de Recursos Humanos, director de inversiones, director general de Construcción, director general de Aeropuertos, director general de Autopistas, director general de Energía, director general de Movilidad y Servicios, director general de Sistemas de la Información e Innovación, director general de Auditoría y riesgos, director general de Comunicaciones y Responsabilidad Corporativa, director general de Estrategia, director general de Cumplimiento y Riesgo, director general de Sostenibilidad y director general de Infraestructuras Digitales. La retribución de los miembros de la alta dirección que han sido consejeros ejecutivos a la misma vez no se incluye, dado que se indica en la Nota 6.7.2.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Sistema de Retribución Flexible", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Sociedad, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la alta dirección ha solicitado a la Sociedad aportaciones por valor de 137 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2023, 71 miles de euros).

6.7.6. Otra información sobre la retribución

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la Alta Dirección contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un sistema retributivo de carácter diferido a trece integrantes de la alta dirección, incluido un consejero ejecutivo. Este sistema consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la Sociedad anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2024 ha ascendido a 2.391 miles de euros (2.076 miles euros en 2023), de los que 582 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo (527 miles de euros en 2023).

6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Las operaciones con partes vinculadas se reportan siguiendo (i) los criterios establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad 24 ("NIC 24") y (ii) las Instrucciones Generales de la Parte I, Punto 7.B. del Formulario 20-F. Las transacciones realizadas entre la Sociedad¹ (o las sociedades de su Grupo) y partes vinculadas en condiciones de mercado y en el curso ordinario de los negocios en 2024, 2023², y 2022² se desglosan a continuación, en cuatro categorías distintas.

Si la parte vinculada ha tenido esa consideración durante un periodo inferior al ejercicio financiero, se indican las operaciones realizadas durante este periodo.

a) Operaciones entre Ferrovial SE y su personal directivo clave³

Esta sección incluye las operaciones entre la Sociedad y su personal directivo clave, sus familiares cercanos o sociedades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto, o las entidades sobre las que puedan ejercer una influencia significativa. También incluye operaciones con empresas que tienen un miembro del personal directivo clave en común con la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2024:

NOMBRE/DENOMINACIÓN (Miles de euros)	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Bankinter, S.A.	Gastos financieros	(65)	(65)	(65)
Banco Sabadell, S.A.	Garantías y avales recibidos	(20.126)	–	(20.126)
	Gastos financieros	(158)	(158)	(158)

A 31 de diciembre de 2023:

NOMBRE/DENOMINACIÓN (Miles de euros)	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Bankinter, S.A.	Gastos financieros	(1.268)	–	–
Banco Sabadell, S.A.	Garantías y avales recibidos	(20.110)	–	(20.110)
Banco Sabadell, S.A.	Gastos financieros	(1.270)	(1.270)	–
Bank of America	Acuerdos de financiación	(112.000)	–	(112.000)
Bank of America	Garantías y avales recibidos	(8.127)	–	(8.127)
Bank of America	Gastos financieros	(46)	–	–
Bank of America	Liquidaciones derivados	1.415	1.415	–
KBC Bank	Acuerdos de financiación	(1.660)	–	(1.660)
KBC Bank	Garantías y avales recibidos	(43.000)	–	(43.000)

A 31 de diciembre de 2022:

NOMBRE/DENOMINACIÓN (Miles de euros)	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Bankinter, S.A.	Acuerdos de financiación	(50.000)	–	(50.000)
Bankinter, S.A.	Gastos financieros	(253)	–	–
Banco Sabadell, S.A.	Acuerdos de financiación	(49.692)	–	(49.692)
Banco Sabadell, S.A.	Garantías y avales recibidos	(19.480)	–	(19.480)
Banco Sabadell, S.A.	Gastos financieros	(826)	–	–
Marsh McLennan	Recepción de servicios	(253)	–	–

b) Operaciones entre sociedades dependientes de la Sociedad y el personal directivo clave de la empresa

Esta sección incluye las operaciones entre sociedades del Grupo y el personal directivo clave de la Sociedad, sus familiares cercanos o sociedades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto, o las entidades sobre las que puedan ejercer una influencia significativa. También incluye operaciones con empresas del Grupo que tienen un miembro del personal directivo clave en común con la Sociedad.

¹ Incluida, a los efectos de este apartado en relación con 2022, Ferrovial S.A., la antigua sociedad dominante del Grupo, así como su personal directivo clave.

² Las transacciones que se muestran en las tablas para los años 2022 y 2023 se presentan de conformidad con la normativa actual y los marcos contables que resultan de aplicación. Los marcos contables podrían variar respecto de los que se encontraban en vigor en 2022 y en 2023. En consecuencia, pueden existir diferencias en la presentación de estas cifras en comparación con la información presentada en los estados financieros de esos ejercicios.

³ En esta nota 6.8, el término "personal directivo clave" incluye, de conformidad con la normativa relacionada de transacciones de parte, a los consejeros y a los altos cargos de la Sociedad que cuentan con autoridad y responsabilidad para planificar, dirigir y controlar las actividades de Ferrovial.

A 31 de diciembre 2024:

NOMBRE/DENOMINACIÓN (Miles de euros)	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Juan del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	554	97	188
Ignacio del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	554	97	29
Rafael del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	554	97	99
EDP	Recepción de servicios	(31)	–	(11)
EDP	Prestación de servicios	8.392	660	1.348
Cummins	Recepción de servicios	(15)	–	–
Cummins	Prestación de servicios	1.483	1.593	–
Marsh McLennan	Recepción de servicios	(2.251)	–	9
Holcim Group	Recepción de servicios	(10.498)	–	(1.178)
Bankinter, S.A.	Acuerdos de financiación	(14.286)	–	(14.286)
Bankinter, S.A.	Garantías y avales recibidos	(40.909)	–	(40.909)
Bankinter, S.A.	Ingresos financieros	294	294	–
Bankinter, S.A.	Gastos financieros	(135)	(135)	(135)
Banco Sabadell, S.A.	Acuerdos de financiación	(117.929)	–	(117.929)
Banco Sabadell, S.A.	Garantías y avales recibidos	(47.404)	–	(47.404)
Banco Sabadell, S.A.	Ingresos financieros	4.802	4.802	–
Banco Sabadell, S.A.	Gastos financieros	(157)	(155)	(155)
Banco Sabadell, S.A.	Liquidaciones derivados	435	435	435
KBC Bank	Acuerdos de financiación	–	–	–
KBC Bank	Gastos financieros	–	–	–
KBC Bank	Liquidaciones derivados	–	–	–
Applus Group	Recepción de servicios	(162)	–	(60)

Nota: Se suscribieron dos contratos con una sociedad del Grupo Ferrovial en 2023 (según consta en el Informe de Gestión correspondiente a dicho ejercicio): uno entre Ferrovial Construcción, S.A. y una entidad controlada por el Presidente y otro entre Ferrovial Construcción, S.A. y determinados familiares cercanos del Presidente. Ambos contratos se suscribieron como parte del desarrollo ordinario de la actividad de Ferrovial Construcción, S.A. En la tabla anterior se muestran las cantidades facturadas en 2024 en virtud del último contrato. Para más información sobre esta transacción, consulte el apartado 2.8.3.1 del apartado Gobierno corporativo sobre transacciones con conflicto de intereses, incluida en el Informe de gestión.

A 31 de diciembre de 2023:

NOMBRE/DENOMINACIÓN (Miles de euros)	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Marsh McLennan Group	Recepción de servicios	(2.051)	–	(51)
Holcim Group	Recepción de servicios	(7.478)	(7)	(2.094)
Juan del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	25	(12)	27
Ignacio del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	25	(12)	27
Rafael del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	25	(12)	27
Cummins Group	Prestación de servicios	28.012	(666)	833
Bankinter, S.A.	Acuerdos de financiación	(27.390)	–	(27.390)
Bankinter, S.A.	Garantías y avales recibidos	(55.279)	–	(55.279)
Bankinter, S.A.	Ingresos financieros	602	602	–
Bankinter, S.A.	Gastos financieros	–	–	–
Sabadell, S.A.	Acuerdos de financiación	(31.011)	–	(31.011)
Sabadell, S.A.	Garantías y avales recibidos	(48.055)	–	(48.055)
Sabadell, S.A.	Ingresos financieros	410	410	–
Sabadell, S.A.	Gastos financieros	(1.536)	(1.411)	–
Sabadell, S.A.	Liquidación de derivados	6	6	–
Bank of America	Acuerdos de financiación	(191.028)	–	(191.028)
Bank of America	Gastos financieros	(8.302)	(8.250)	–

A 31 de diciembre de 2022:

NOMBRE/DENOMINACIÓN (Miles de euros)	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Marsh McLennan Group	Recepción de servicios	(1.634)	–	126
Sulzer	Recepción de servicios	(145)	–	(93)
Holcim Group	Recepción de servicios	(4.826)	–	(258)
Bankinter, S.A.	Acuerdos de financiación	(13.149)	–	(13.149)
Bankinter, S.A.	Garantías y avales	(55.119)	–	(55.119)
Bankinter, S.A.	Gastos financieros	–	–	–
Banco Sabadell, S.A.	Acuerdos de financiación	(7.459)	–	(7.459)
Banco Sabadell, S.A.	Garantías y avales	(32.410)	–	(32.410)
Banco Sabadell, S.A.	Ingresos financieros	1.581	–	–
Banco Sabadell, S.A.	Gastos financieros	(881)	–	–

c) Operaciones con sociedades puestas en equivalencia:

Esta sección incluye operaciones realizadas entre sociedades del Grupo y sociedades puestas en equivalencia realizadas en el desarrollo ordinario de sus actividades y en condiciones de mercado normales

(Millones de euros)	2024	2023	2022
Recepción de servicios	-1	-3	-2
Servicios prestados	138	111	89
Gastos/ingresos financieros netos	42	28	22
Deudas con partes vinculadas	41	23	28
Cuentas a cobrar de partes vinculadas	331	294	252

d) Operaciones entre empresas del Grupo

En esta sección se incluyen las operaciones efectuadas entre las empresas del Grupo en el desarrollo ordinario de sus actividades, en cuanto a su objeto y condiciones, y que no se han eliminado en la consolidación por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.3.2., los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el división de Construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del Grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de las cuentas anuales consolidadas puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas -a medida que están siendo ejecutadas- frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra, tanto desde un punto de vista económico como jurídico, es la administración concedente.

En los ejercicios 2024, 2023 y 2022, la división de Construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 206.077 miles de euros en 2024 (375.680 miles de euros en 2023 y 865.487 miles de euros en 2022), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 303.050 miles de euros (489.259 miles de euros en 2023 y 1.030.639 miles de euros en 2022).

El resultado no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que la Sociedad ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2024 de -14.206 miles de euros. En 2023 supuso -34.942 miles de euros y en 2022 -60.507 miles de euros.

6.9. HONORARIOS AUDITORES

La tabla siguiente resume los honorarios de servicios profesionales prestados por Ernst & Young con respecto a los ejercicios 2024 y 2023.

Millones de euros	2024	2023
Honorarios por servicios de auditoría	13,08	13,53
Honorarios por servicios relacionados con la auditoría	0,71	0,67
Honorarios de impuestos	0,02	-
Otros servicios distintos de auditoría	-	-

Los "Honorarios por servicios de auditoría" incluyen los siguientes servicios de auditoría:

- Estados financieros consolidados reglamentarios;
- Estados financieros reglamentarios de las filiales;
- Estados financieros consolidados con arreglo a las normas del PCAOB presentados ante la SEC;
- Revisión de los estados financieros consolidados semestrales realizada en junio.

Durante 2023, el auditor principal también prestó servicios no recurrentes, que ascienden a 4.990 miles de euros, relacionados con el proceso de registro de la Sociedad ante la SEC. En concreto, el auditor principal prestó servicios de auditoría bajo normas PCAOB en relación con los estados financieros de los ejercicios 2020, 2021 y 2022 incluidos dentro de la declaración de registro ante la SEC.

"Honorarios por servicios relacionados con la auditoría" son servicios de garantía y otros servicios que están razonablemente relacionados con la ejecución de la auditoría o la revisión de los estados financieros del Grupo. Esta categoría incluye honorarios relacionados con la elaboración de "comfort letters" para la deuda emitida y la verificación de la información no financiera, entre otras.

"Honorarios de impuestos" se refiere a los honorarios en los que se ha incurrido por cumplimiento fiscal, asesoramiento fiscal y planificación fiscal.

"Otros servicios distintos de auditoría" consiste en servicios prestados por el servicio de contabilidad principal que no sean los servicios que se comunican en los apartados que se mencionan más arriba. Durante 2023 y 2024 no se prestaron tales servicios.

Se requiere la aprobación del Comité de Auditoría y Control para los servicios distintos de los de auditoría prestados por el auditor externo. Todos los servicios que se describen más arriba cuentan con la aprobación del Comité de auditoría y control.

6.10. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

Emisión de bonos

Ferrovial ha completado con éxito la fijación del precio de la emisión de bonos por 500 millones de euros, con fecha de vencimiento el 16 de enero de 2030. Los bonos devengan un interés del 3,25% al año que se abonará de forma anual.

El precio de emisión es de 99,402% del valor nominal de los valores. El cierre y el pago de la emisión tuvo lugar el 16 de enero de 2025 aproximadamente, una vez cumplidas las condiciones suspensivas habituales para este tipo de emisión.

Los ingresos netos ascendieron aproximadamente a 495 millones de euros, que se esperan utilizar para fines corporativos generales.

Los bonos cotizan en Euronext Dublin, el mercado regulado de la Bolsa de Irlanda

Línea de liquidez corporativa

El 16 de enero de 2025 se refinanció la línea de crédito renovable corporativa incorporando criterios de sostenibilidad vinculados a los KPI. El vencimiento final es en enero de 2030 con la posibilidad de dos prórrogas de un año cada una. Límite máximo de 900 millones de euros con posibilidad de disponer de saldos en euros, dólares estadounidenses, dólares canadienses y libras. No se ha dispuesto ningún importe a la fecha de este documento.

Programa de recompra de acciones propias

En relación con el programa de recompra de acciones propias de Ferrovial SE explicado en la Nota 5.1, a lo largo del ejercicio 2025 se han adquirido 2.280.272 acciones propias a un precio medio de 41,30 euros por acción por un total de 94 millones de euros.

Desinversión de AGS

El 28 de enero de 2025, tras cumplir todas las condiciones reguladoras aplicables, Ferrovial y Macquarie completó la venta de la totalidad del capital social de AGS (100%) por un precio de 900 millones de libras, de los cuales aproximadamente 450 millones de libras son ingresos netos de Ferrovial, junto con una plusvalía de 297 millones de euros para Ferrovial que afectará a los resultados de 1T 2025.

Venta del 5,25% de HAH

El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció que se ha alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de su participación restante (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), empresa matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por aproximadamente 455 millones de libras (valor contable actual del activo), que se ajustará con una tasa de interés que se aplicará hasta el cierre.

La transacción está sujeta al cumplimiento del derecho de primera oferta (ROFO) que pueden ejercer los accionistas de Topco de acuerdo con el Acuerdo de Accionistas y los Estatutos de la empresa. La finalización completa de la adquisición según el acuerdo también está sujeta a la satisfacción de las condiciones regulatorias aplicables.

6.11. ANEXOS

Anexo I. Empresas dependientes (sociedades consolidadas por integración global) (millones de euros)

Entidad	Tipo	Sociedad dominante	% Participación	Coste neto propiedad	Auditoría
ACTIVIDADES CONTINUADAS					
CORPORACIÓN					
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Ferrovial Netherlands B.V.		Ferrovial SE	100,0%	80	1
Ferrovial Ventures Netherlands B.V.		Ferrovial SE	100,0%	9	
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%	2	
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%	0	1
Ferrovial Corporación, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%	5	1
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	52,0%	40	1
		Ferrovial SE	48,0%	33	1
Temaui, S.L. (a)		Ferrovial SE	100,0%	5	
Ferrovial 008, S.L.U (a)		Ferrovial SE	100,0%	0	
Ferrovial 009, S.L.U (a)		Ferrovial SE	100,0%	0	
Ferrovial 011, S.A		Ferrovial SE	100,0%	0	
Ferrovial 012, S.A		Ferrovial SE	100,0%	0	
Ferrovial 013, S.A		Ferrovial SE	100,0%	0	
Ferrovial 014, S.A		Ferrovial SE	100,0%	0	
Ferrovial 015, S.L.		Ferrovial SE	100,0%	0	
Ferrovial 016, S.L.		Ferrovial SE	100,0%	0	
Ferrovial 017, S.L.		Ferrovial SE	100,0%	0	
Ferrovial Venture VI, S.A.U. (a)		Ferrovial SE	100,0%	6	
Ferrovial Ventures, S.A.U. (a)		Ferrovial SE	100,0%	15	
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)					
Ferrocop UK Ltd.		Ferrovial SE	100,0%	1	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Ferrovial Ventures, Ltd.		Ferrovial SE	100,0%	7	1
IRLANDA (Domicilio Social: Dublín)					
Landmille, Ltd**		Ferrovial SE	100,0%	1	3
LUXEMBURGO (Domicilio Social: Luxemburgo)					
Krypton RE, S.A.		Ferrovial SE	100,0%	8	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Landmille US LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	0	3
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Nueva York)					
Ferrovial IT US, LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	0	
CONSTRUCCIÓN					
ALEMANIA (Domicilio Social: Colonia)					
Budimex Bau GmbH		Budimex, S.A.	100,0%	0	
RailBX GmbH		Budimex, S.A.	100,0%	6	
ARABIA SAUDITA (Domicilio Social: Riad)					
Ferrovial Agroman Company*		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	97,5%	3	7

AUSTRALIA (Domicilio Social: Sidney)					
Ferrovial Construction (Australia) PTY LTD		Ferrovial Construction Holdings Ltd	100,0%	46	1
BRASIL (Domicilio Social: Bela Vista, Sao Paulo)					
Constructora Ferrovial Ltd. (Brasil)*		Ferrovial Construction International S.E.	99,0%	1	
CANADÁ (Domicilio Social: Alberta)					
Webber Infrastructure Management Alberta Ltd		Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd	100,0%	0	
CANADÁ (Domicilio Social: Markham - Ontario)					
Ferrovial Construction CANADA Inc.		Ferrovial Construction International S.E.	100,0%	66	1
Ontario Transit FCCI (Hold Co) Inc.		Ferrovial Construction CANADA Inc.	100,0%	0	
Webber Infrastructure Management Canada Ltd		Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd	100,0%	6	
Webber Infrastructure Management Ontario Limited		Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd	100,0%	30	
CANADÁ (Domicilio Social: Toronto)					
Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd		Ferrovial Construction International S.E.	100,0%	0	
CHILE (Domicilio Social: Santiago de Chile)					
Constructora Ferrovial Ltda.*		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	97,2%	0	1
Ferrovial Construcción Chile S.A.		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	100,0%	63	1
Ferrovial Empresa Constructora Ltda.		Ferrovial Construction International S.E.	100,0%	0	1
Ferrovial Energía Construcción SpA		Ferrovial Energía S.A. (a)	100,0%	0	1
COLOMBIA (Domicilio Social: Bogotá)					
Ferrovial Construcción Colombia, S.A.S		Ferrovial Construction International S.E.	100,0%	0	
ESLOVAQUIA (Domicilio Social: Bratislava)					
D4R7 Construction S.R.O.		Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.	65,0%	0	3
Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.*		Ferrovial Construction Holdings Ltd	99,0%	(2)	3
Budimex Slovakia s.r.o.		Budimex, S.A.	100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio Social: Barcelona)					
Conc. Prisiones Lledoners, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	16	1
ESPAÑA (Domicilio Social: Bilbao)					
Cadagua, S.A. (a)*		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,95%	70	1
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Cocsa, S.A. (a)*		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,95%	8	1
Ditecpesa, S.A. (a)*		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,95%	1	1
Ferroconservación, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	19	1
Ferrovial Construcción, S.A. (a) *		Ferrovial SE	99,99%	386	1
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)*		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,95%	1	
Ferrovial Railway S.A. (a)*		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	98,8%	0	
Urbaoeste, S.A. (a)*		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	0	
Cimentaciones Especiales y Estructurales CIMSA, S.A.*		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	0	1
Arena Recursos Naturales, S.A.U. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	0	
Tecpresa Structural Solutions SA (a)*		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,1%	2	
ESPAÑA (Domicilio Social: Zaragoza)					
Depusa Aragón S.A. (a)	P	Cadagua, S.A. (a)	51,7%	2	1
		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	42,3%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Atlanta)					
Ferrovial Construction East, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	457	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Cadagua US LLC		Webber, LLC	100,0%	14	
Ferrovial Agroman 56, LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	100,0%	35	

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS FERROVIAL SE Y DEPENDIENTES

Ferrovia Agroman Indiana, LLC	Ferrovia Construction US Corp.	100,0%	0	
Ferrovia Construction Texas, LLC	Ferrovia Construction US Corp.	100,0%	74	
Ferrovia Construction US Corp.	Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0%	1.010	1
Ferrovia Construction US Holding Corp.	Ferrovia Holding US Corp.	100,0%	1.168	1
Grand Parkway Infrastructure LLC	DBW Construction LLC	30,0%	0	1
	Ferrovia Construction Texas, LLC	40,0%	0	1
Ferrovia Energy Solutions, LLC	Ferrovia Energy US, LLC	100,0%	0	
Webber Infrastructure Management US Inc.	Webber, LLC	100,0%	308	1
Webber Infrastructure Management Inc.	Webber Infrastructure Management US	100,0%	39	1
Webber Infrastructure Management Holding US Corp	Ferrovia Holding US Corp	100,0%	(3)	1
Ferrovia Construcción JFK T1 LLC	Ferrovia Construction US Corp.	100,0%	0	
Tecpresa Structural Solutions, LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Charlotte)				
Sugar Creek Construction LLC	Ferrovia Construction East, LLC	70,0%	64	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Dallas)				
Trinity Infrastructure LLC	DBW Construction LLC	40,0%	0	
	Ferrovia Construction Texas, LLC	60,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Fort Worth)				
North Tarrant Infrastructures	DBW Construction LLC	25,0%	0	1
	Ferrovia Construction Texas, LLC	75,0%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Georgia)				
North Perimeter Contractors LLC	Ferrovia Construction East, LLC	100,0%	387	1
Webber - United LLC	Webber, LLC	60,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Los Angeles)				
California Rail Builders	Ferrovia Construction West, LLC	80,0%	0	1
Ferrovia Construction West, LLC	Ferrovia Construction US Corp.	100,0%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: North Richland Hills)				
Bluebonnet Contractor, LLC	DBW Construction LLC	40,0%	0	
	Ferrovia Construction Texas, LLC	60,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: The Woodlands)				
DBW Construction LLC.	Webber, LLC	100,0%	(2)	1
Webber Waterworks, LLC	Cadagua US, LLC	50,0%	0	1
	Webber, LLC	50,0%	0	1
Webber Materials, LLC	Webber Equipment & Materials LLC	100,0%	88	1
Webber, LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0%	653	1
Webber Barrier Services	Webber, LLC	100,0%	5	1
Webber Commercial Construction LLC	Webber, LLC	100,0%	0	1
Webber Equipment & Materials LLC	Webber, LLC	100,0%	227	1
Webber Management Group LLC	Webber Equipment & Materials LLC	100,0%	41	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Virginia)				
FAM Construction LLC (I-66)	Ferrovia Construction US Corp.	70,0%	337	1
FRANCIA (Domicilio Social: París)				
Ferrovia Construction France, S.A.	Ferrovia Construction International S.E.	100,0%	12	
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)				
Ferrovia Construction International S.E.	Ferrovia SE	100,0%	761	1
IRLANDA (Domicilio Social: Dublín)				
Ferrovia Construction Ireland Ltd	Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0%	8	
MÉXICO (Domicilio Social: México DF)				

Cadagua Ferr. Industrial MEXICO		Cadagua, S.A. (a)	75,1%	0	
		Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)	24,9%	0	
NUEVA ZELANDA (Domicilio Social: Wellington)					
Ferrovial Construction (New Zealand) Limited		Ferrovial Construcción Australia PTY LTD	100,0%	2	
PERÚ (Domicilio Social: Lima)					
Ferrovial Construcción Perú, S.A.C.*		Ferrovial Construction International S.E.	99,99%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Cracovia)					
Mostostal Kraków S.A.		Budimex, S.A.	100,0%	3	1
Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.		Mostostal Kraków SA	100,0%	0	1
Fotowoltaika HIG XIV Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%	2	
POLONIA (Domicilio Social: Kamieńsk)					
FBSerwis Kamieńsk Sp. z o.o.		FBSerwis SA	80,0%	0	1
FBSerwis Zielony Kamieńsk Sp. z o.o.		FBSerwis Kamieńsk Sp. z o.o.	100,0%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Kąty Wrocławskie)					
FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%	0	1
FBSerwis Zielony Wrocław Sp. z o.o.		FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.	100,0%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Ścinawka Dolna)					
FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%	0	1
FBSerwis Zielony Dolny Śląsk Sp. z o.o.		FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.	100,0%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Tarnów)					
FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%	0	1
FBSerwis Zielona Karpatia Sp. z o.o.		FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.	100,0%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Varsovia)					
Budimex, S.A.		Ferrovial Construction International S.E.	50,1%	83	1
Bx Budownictwo Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%	0	1
Bx Kolejnictwo SA		Budimex, S.A.	100,0%	26	1
Budimex Parking Wrocław Sp. z o.o.	P	Budimex, S.A.	51,0%	1	1
FBSerwis SA		Budimex, S.A.	100,0%	69	1
FBSerwis A Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%	0	
FBSerwis B Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%	0	
FBSerwis Odbiór Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%	0	
FBSerwis Paliwa Alternatywne Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%	0	
JZE Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%	0	
Zakład, Przetworstwa Odpadów Zawisty Sp. Z.o.o.		JZE Sp. z.o.o.O	100,0%	0	
Konstalex Sp. z o.o.		Mostostal Kraków SA	100,0%	0	
Budimex Most Wschodni S.A.		Budimex, S.A.	100,0%	0	1
Circular Construction SA		Budimex Most Wschodni SA	100,0%	0	1
Magnolia Energy Sp. z o.o.	P	Budimex, S.A.	100,0%	9	1
Budimex PPP SA		Budimex, S.A.	100,0%	4	1
Budimex F Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%	0	
Budimex A Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%	0	
Budimex O Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%	0	
Budimex P Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%	0	
Budimex R Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%	0	
Budimex D Sp. z o.o.		Budimex SA	76,0%	0	
Budimex SA Sygnity SA sj		Budimex, S.A.	67,0%	0	
Budimex SA Cadagua SA IV sc		Budimex, S.A.	99,9%	0	

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS FERROVIAL SE Y DEPENDIENTES

Budimex SA Cadagua SA V sc		Budimex, S.A.	99,9%	0	
Budimex SA Tecnicas Reunidas SA - Turów s.c.		Budimex, S.A.	50,0%	0	
Green Waste Management 5 Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%		
Green Waste Management 6 Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0%		
PUERTO RICO (Domicilio Social: San Juan)					
Ditecpesa PR, LLC		Ferrovial Construction International S.E.	100,0%	1	
Ferrovial Construcción Puerto Rico, LLC		Ferrovial Construction International S.E.	100,0%	25	
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Ferrovial Construction (UK) Limited		Ferrovial Construction Holdings Ltd	100,0%	9	1
Ferrovial Construction Holdings Limited		Ferrovial Construction International S.E.	100,0%	74	1
FC Civil Solutions Limited		Ferrovial Construction Holdings Ltd	100,0%	0	
AUTOPISTAS					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)		Ferrovial, SE	100,0%	101	1
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Infraestructuras España S.L. (a)	100,0%	0	1
Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)(a)	100,0%	0	1
Cintra Inversiones, S.L.U. (a)		Cintra Infraestructuras España S.L. (a)	100,0%	0	
Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a)*		Cintra Infraestructuras España S.L. (a)	99,99%	0	1
Autopista Alcalá-O'Donnell, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España S.L. (a)	100,0%	3	
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	55,0%	23	1
		Cintra Infraestructuras España S.L. (a)	30,0%	15	1
		Ferrovial, SE	15,0%	3	1
Pilum, S.A.*	P	Ferrovial SE	94,1%	0	
Ferrovial Aravia, S.A.	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	55,0%	1	1
		Cintra Infraestructuras España S.L. (a)	30,0%	1	1
		Ferrovial, SE	15,0%	0	1
ESPAÑA (Domicilio Social: Barcelona)					
Autema, S.A. (a)	P	Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	76,3%	426	1
AUSTRALIA (Domicilio Social: Melbourne)					
Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		Cintra OSARS Western Ltd	100,0%	23	
Cintra OSARS Western Unit Trust		Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust	100,0%	(3)	
AUSTRALIA (Domicilio Social: Sídney)					
Cintra Developments Australia PTY, Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%	1	1
Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd		Cintra OSARS Western Ltd	100,0%	0	1
Cintra OSARS Western PTY Ltd		Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd	100,0%	0	1
CANADÁ (Domicilio Social: Toronto)					
Cintra 4352238 Investments INC		407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	
COLOMBIA (Domicilio Social: Bogotá)					
Cintra Infraestructuras Colombia, S.A.S. (a)		Cintra Global SE	100,0%	23	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Ferrovial Holding US Corp		Cintra Infrastructures, S.E.	100,0%	3.102	
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	22	
Cintra Texas Corp		Cintra Holding US Corp	100,0%	(22)	
Cintra US Services LLC		Cintra Texas Corp	100,0%	1	
Cintra ITR LLC *		Cintra Holding US Corp	49,0%	78	
		Ferrovial Construction US Corp.	44,0%	23	1
Cintra LBJ LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	303	
Cintra NTE LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	240	

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS FERROVIAL SE Y DEPENDIENTES

Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	4	
Cintra Toll Services LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	142	
Cintra 2 I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	66	
Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners		Cintra Holding US Corp	100,0%	679	
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	P	Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners	50,0%	0	
I-66 Express Mobility Partners LLC	P	I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	100,0%	1.437	
Cintra 3I-66 Express Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	200	
Cintra 3 I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	104	
Cintra Digital Business Ventures LLC	P	Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra North Corridor Transit Partners LLC	P	Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Charlotte)					
I-77 Mobility Partners Holding LLC *	P	Cintra I-77 Mobility Partners LLC	50,1%	108	
		Cintra 2-I77 Mobility Partners Holding LLC	15,0%	68	
I-77 Mobility Partners LLC	P	I-77 Mobility Partners Holding LLC	100,0%	218	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Dallas)					
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	P	Cintra LBJ LLC	54,6%	0	
LBJ Infrastructure Group LLC	P	LBJ Infrastructure Group Holding LLC	100,0%	521	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: North Richland Hills)					
NTE Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra NTE LLC	63,0%	240	1
NTE Mobility Partners LLC	P	NTE Mobility Partners Holding LLC	100,0%	322	1
NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	P	Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	53,7%	276	1
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	P	NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	100,0%	436	1
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Cintra Infrastructures SE		Ferrovial SE	100,0%	3.021	1
Cintra Global SE		Ferrovial SE	100,0%	3.242	1
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global SE	100,0%	2.664	2
Cintra INR Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0%	369	5
Cintra Projects B.V.		Cintra Global SE	100,0%	0	
Cintra IM Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0%	0	1
Cintra INVIT Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0%	718	
Cintra Development BV		Cintra Global SE	100,0%	0	1
INDIA (Domicilio Social: Mumbai)					
Cintra India Private Limited*		Cintra INR Investments BV	99,99%	0	1
PORTUGAL (Domicilio Social: Lisboa)					
Vialivre, S.A.	P	Cintra Infrastructures SE	84,0%	0	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Cintra Silvertown Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%	1	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)					
Cintra Infrastructures UK Ltd		Cintra Global SE	100,0%	42	1
Cintra Toowoomba Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%	0	
Cintra Slovakia Ltd		Cintra Global SE	100,0%	1	
Cintra OSARS Western Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%	23	1
CHILE (Domicilio Social: Santiago de Chile)					
Cintra Infraestructuras Chile, S.p.A		Cintra Global SE	100,0%	0	
PERÚ (Domicilio Social: LIMA)					
Cintra Infraestructuras Perú, S.A.C*		Cintra Infrastructures SE	99,9%	0	

INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial MAD 01, S.A.		Ferrovial SE	100,0%	91	
AEROPUERTOS					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial Aeropuertos España, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%	28	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Ferrovial Airports Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	799	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Denver)					
Ferrovial Airports O&M Services LLC		Ferrovial Airports Holding US Corp	100,0%	0	
Ferrovial Airports US Terminal One LLC.		Ferrovial Airports Holding US Corp	100,0%	734	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Nueva York)					
MARS NTO LLC.		Ferrovial Airports US Terminal One LLC.	96,1%	742	
Ferrovial Airports CHS MSA LLC		Ferrovial Airports Holding US Corp	100,0%	0	
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Hubco Netherlands B.V.		Ferrovial Airports International, SE	100,0%	807	
FERROVIAL AIRPORTS FMM BV		Ferrovial Airports International, SE	100,0%	5	
Ferrovial Airports Turkey B.V.		Ferrovial Airports International, SE	100,0%	152	
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)					
Faero UK Holding Limited	P	Hubco Netherlands B.V.	100,0%	255	1
Ferrovial Airports International, SE		Ferrovial SE	100,0%	1.372	1
TURQUÍA (Domicilio Social: Ankara)					
YDA HAVALIMANI YATIRIM VE (Dalaman)	P	Ferrovial Airports Turkey B.V.	60,0%	145	1
ENERGÍA					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial Transco España, S.A.U. (a)	P	Ferrovial Transco International, B.V.	100,0%	14	
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)		Ferrovial SE	100,0%	21	
Parque Solar Casilla, S.L.U. (a)	P	Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	9	1
Ferrovial Mobility, S.L. (a)		Ferrovial SE	100,0%	15	
Cea Infraestructuras Energéticas (a)	P	Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	0	
Jucar Infraestructuras Energéticas (a)	P	Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	0	
Pisuerga Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	P	Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	0	
Ferrovial Growth VI, S.L. (a)		Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	10	
Roland Servicios Empresariales, S.L.U.		Ferrovial Mobility, S.L. (a)	100,0%	15	
Ferrovial 004, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%	17	
Siemsa Control y Sistemas S.A.U. (a)		Ferrovial Energía S.A. (a)	100,0%	1	1
Ferrovial Energía S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	16	1
CHILE (Domicilio Social: Santiago)					
Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA		Ferrovial Transco International, B.V.	100,0%	65	1
Ferrovial Transco Chile II SpA	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.*	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	99,9%	0	1
Ferrovial Transco Chile III SPA	P	Ferrovial Transco International, B.V.	100,0%	0	
Ferrovial Transco Chile IV SpA	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	
Centella Transmisión, S.A.*	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	99,99%	50	1
Centella Transmisión II, S.A.	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	50,1%	0	1
		Ferrovial Transco Chile III SPA	49,9%	0	1
Alto Huemul Transmisión SPA	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS FERROVIAL SE Y DEPENDIENTES

Alto Huemul II SPA	P	Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Ferrovia Mobility U.S., LLC		Ferrovia Holding US Corp	100,0%	1	
Ferrovia Energy US, LLC		Ferrovia Holding US Corp	100,0%	13	
Ferrovia Energy US 1, LLC		Ferrovia Energy US, LLC	100,0%	0	
Misae Solar IV	P	Ferrovia Energy US, LLC	100,0%	66	
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Ferrovia EG SE		Ferrovia SE	100,0%	76	2
Thalia Waste Treatment B.V.		Ferrovia SE	100,0%	1	
Ferrovia Transco International B.V.		Ferrovia SE	100,0%	89	
Ferrovia Services Netherlands B.V.		Ferrovia SE	100,0%	26	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Thalia Waste Management Limited		Thalia Waste Treatment BV	50,0%	0	1
Thalia MK ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia AWRP ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia WB HoldCo Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia WB ODC Limited		Thalia WB HoldCo Limited	100,0%	0	1
Thalia WB Services Limited		Thalia WB ODC Limited	100,0%	0	1
Thalia WB SPV Limited	P	Thalia WB Services Limited	100,0%	0	1
Thalia IOW SPV Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia Services Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia MK HoldCo Limited	P	Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia MK SPV Limited		Thalia MK HoldCo Limited	100,0%	0	1
Thalia Ventures Limited		Thalia Holdco Ltd	100,0%	0	1
Thalia IOW ODC Ltd		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia Holdco Ltd		Thalia Waste Treatment BV	100,0%	0	1
CHILE (Domicilio Social: Antofagasta)					
Berliam S.p.A.*		Veltis, SpA	65,1%	0	1
		Inversiones Chile Ltda	34,9%	0	1
CHILE (Domicilio Social: Los Andes)					
Steel Ingeniería, S.A.*		Veltis, Sp.a	99,99%	31	1
Veltis, Sp.A		Ferrovia EG SE	100,0%	0	1
CHILE (Domicilio Social: Santiago)					
Walvis, S.A.*		Berliam S.p.A.	99,7%	0	2
Inversiones (Chile) Holdings Limitada*		Veltis, Sp.a	99,99%	3	1
Inversiones (Chile) Limitada*		Inversiones (Chile) Holding Limitada	99,99%	0	
Veltis Servicios, SpA		Veltis, S.p.A	100,0%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Varsovia)					
BXF Energía Sp. z.o.o.		Budimex, S.A.	51,0%	7	
		Ferrovia EG SE	49,0%	7	
Azalia, Sp.z.o.o.	P	BXF Energía SP ZOO	100,0%	8	
AUSTRALIA (Domicilio Social: Sídney)					
Ferrovia Energy PTY LTD		Ferrovia EG SE	100,0%	0	

Leyenda auditores:

Auditores: (1) Ernst & Young, S.L., Madrid, España, Auditor ID de la empresa 1461; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PWC; (5) KPMG; (6) Vir Audit; (7) Elayouty

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovia SE y sociedades dependientes.

(*) El porcentaje restante para completar la propiedad del 100% en la sociedad pertenece a accionistas minoritarios del Grupo Ferrovia.

(**) En liquidación voluntaria de socios.

(P) Sociedades Proyecto de Infraestructuras

(Coste neto propiedad: Coste neto de la sociedad dominante sobre la filial)

Anexo I. Empresas asociadas (sociedades integradas por puesta en equivalencia) (millones de euros)

Entidad	Tipo	Sociedad dominante	% Part.	Valor método PEE	Activos	Pas.	Ingr.	Resultados	Auditoría
CONSTRUCCIÓN									
CANADÁ									
Ontario Transit Group Inc.		Ontario Transit FCCI (Hold Co) Inc.	50,0%	0	1.046	1.078	409	0	
ESPAÑA									
Via Olmedo Pedralba, S.A.		Ferrovial Construccion, S.A.	7,2%	1	5	2	5	0	
Boremer, S.A.		Cadagua, S.A.	50,0%	1	2	1	0	0	
ESTADOS UNIDOS									
Pepper Lawson Horizon Intl. Group		Webber Commercial Construction LLC	70,0%	0	0	0	1	0	
ConnectedWorks, LLC		Ferrovial Construction US Holding Corp.	40,0%	0	0	0	0	0	
POLONIA									
Promos Sp. z o.o.		Budimex SA	26,3%	1	3	1	3	0	
AUTOPISTAS									
AUSTRALIA									
Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0%	3	18	0	0	0	
Nexus Infrastructure Unit Trust	P	Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	100,0%	10	37	16	37	3	
Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0%	0	0	0	0	0	
Nexus Infrastructure PTY Ltd	P	Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	100,0%	0	0	0	0	0	
Netflow Osars (Western) GP	P	Cintra Osars (Western) Unit Trust	50,0%	38	151	74	25	3	
ESPAÑA									
Bip & Drive, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	25,0%	6	38	13	18	4	
Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.		Ferrovial Construccion, S.A.	50,0%	(34)	238	238	37	10	
Madrid Calle 30, S.A.	P	Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.	20,0%	56	730	169	158	68	
CANADÁ									
407 International Inc	P	Cintra 4352238 Investment Inc.	43,2%	778	3.866	8.029	1.151	467	
COLOMBIA									
Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S.	P	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S.	30,0%	27	736	644	139	22	
INDIA									
IRB Infrastructure Developers Limited	P	Cintra INR Investments B.V.	19,9%	315	5.025	3.463	894	50	
IRB Infrastructure Trust	P	IRB Infrastructure Developers Limited	51,0%	704	4.800	3.107	243	(24)	
		Cintra INVIT Investments B.V.	24,0%	0	0	0	0	0	
MMK Toll Road Private Limited	P	IRB Infrastructure Developers Limited	51,0%	0	1	0	0	0	
		Cintra IM Investments B.V.	24,0%	0	0	0	0	0	

REINO UNIDO								
Zero Bypass Holdings Ltd	P	Cintra Slovakia Ltd	35,0%	0	0	0	0	0
Zero Bypass Ltd	P	Zero Bypass Holdings Ltd	100,0%	13	944	908	36	3
RiverLinx Holdings Ltd		Cintra Silvertown Ltd	22,5%	0	0	0	0	0
RiverLinx Ltd	P	RiverLinx Holdings Ltd	100,0%	65	1.820	1.528	204	7
PERÚ								
Sociedad Concesionaria Anillo Vial, S.A.	P	Cintra Infraestructuras Perú, S.A.C	35,0%	14	0	0	0	0
AEROPUERTOS								
QATAR								
FMM Company LLC		Ferroviair Airports FMM B.V.	49,0%	18	78	38	109	14
ESTADOS UNIDOS								
JFK NTO SPONSOR AGGREGATOR LLC.	P	MARS NTO LLC	51,0%	1.006	10.436	8.547	68	7
Total actividades continuadas puestas en equivalencia				3.023				

Leyenda auditores:

(1) EY; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PwC; (5) KPMG; (6) Vir Audit; (7) Mazars; (8) PKF; (9) Martins Pereira, Joao Careca & Asociados, Sroc.; (10) Grant Thornton UK LLP; (11) 3 Auditores SLP

(P) Proyectos

(Valor método PEE: Coste neto de la sociedad dominante sobre las sociedades puestas en equivalencia).

SECCIÓN 7: EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL

Estos estados financieros consolidados se presentan sobre la base del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en los Países Bajos (ver Nota 1.1.1). Ciertas prácticas contables aplicadas por el Grupo que se ajustan a ese marco regulatorio pueden no cumplir con otros principios y reglas contables generalmente aceptados.

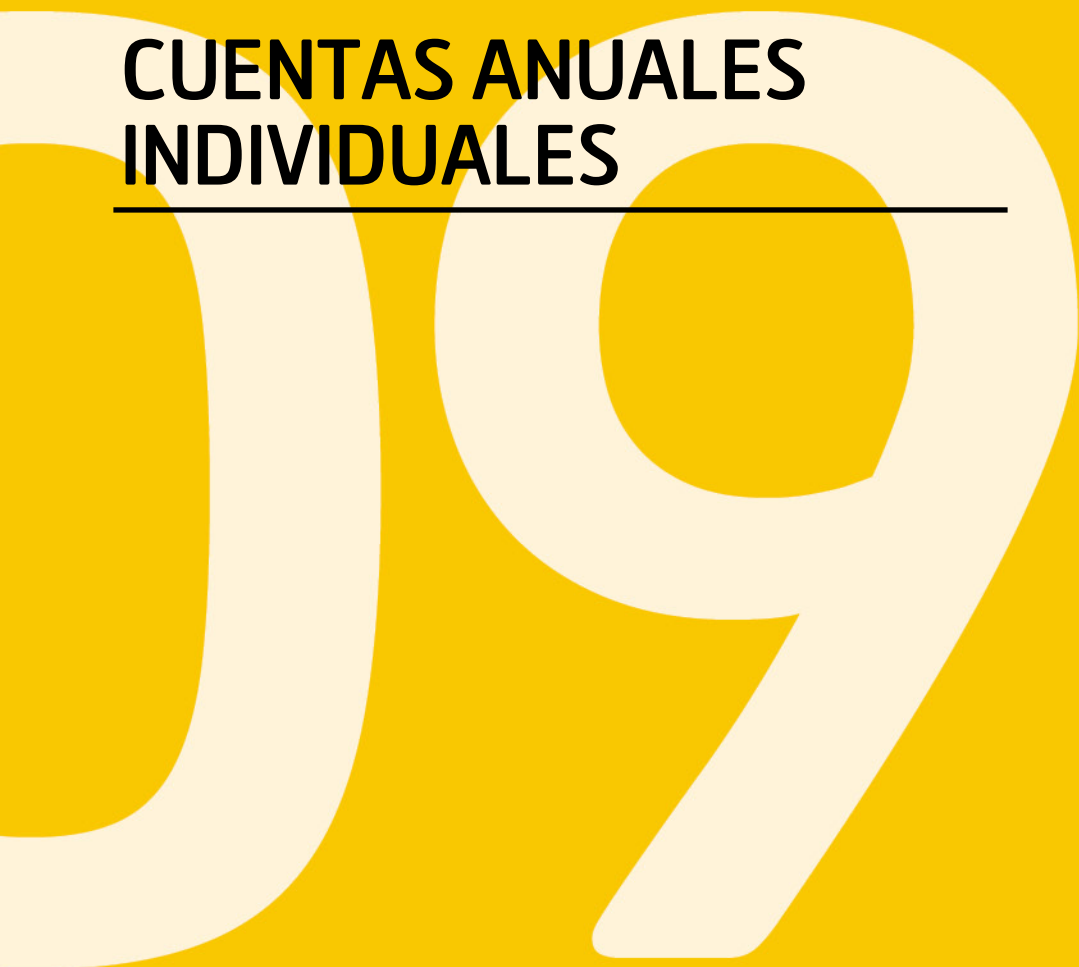
Traducción de estados financieros consolidados originales. En caso de discrepancia, prevalece la versión en inglés.

Ámsterdam, 27 de febrero de 2024.

Consejo de Administración

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, *Consejero ejecutivo (Presidente)*
- D. Óscar Fanjul Martín, *Consejero no ejecutivo (Vicepresidente)*
- D. Ignacio Madrideo Fernández, *Consejero ejecutivo (Consejero delegado)*
- D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo, *Consejera no ejecutiva*
- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, *Consejero no ejecutivo*
- D. Philip Bowman, *Consejero no ejecutivo*
- D^a. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen, *Consejera no ejecutiva*
- D. Bruno Di Leo, *Consejero no ejecutivo*
- D. Juan Hoyos Martínez de Irujo, *Consejero no ejecutivo (Director principal)*
- D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz, *Consejero no ejecutivo*
- D^a. Hildegard Wortmann, *Consejera no ejecutiva*
- D^a. Alicia Reyes Revuelta, *Consejera no ejecutiva*

CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES



A. Balance individual a 31 de diciembre de 2024

(antes de la apropiación de resultados)

ACTIVOS	Notas	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023
Activos no corrientes		13.167	9.642
Inversiones financieras	1.1	13.163	9.638
Participaciones en empresas del Grupo		12.815	9.525
Otras inversiones en participaciones		0	2
Cuentas a cobrar de asociadas		256	19
Impuestos diferidos		55	73
Otras cuentas a cobrar		37	20
Otros activos no corrientes	1.2	4	4
Activos corrientes		601	736
Cuentas por cobrar	1.3	426	629
Cuentas a cobrar a corto plazo de empresas del Grupo		347	556
Periodificaciones		3	1
Cuentas a cobrar relativas al impuesto sobre sociedades		72	68
Otras cuentas a cobrar		4	3
Tesorería	1.4	175	107
TOTAL ACTIVO		13.768	10.378
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
Fondos propios	1.5	6.422	4.102
Capital social desembolsado y suscrito		7	7
Prima de emisión		4.316	4.316
Reservas de revalorización		-10	-9
Otras reservas legales		-206	-360
Otras reservas		-954	-280
Resultado del ejercicio		3.270	428
Provisiones	1.6	89	89
Provisión por participaciones en empresas del Grupo		22	20
Provisión para impuestos		62	64
Otras provisiones		5	4
Pasivos no corrientes	1.7	6.001	5.243
Bonos		496	495
Deudas con entidades de crédito		60	296
Deudas con empresas del Grupo		5.433	4.425
Otros		12	28
Pasivos corrientes	1.8	1.256	943
Deudas con bancos		252	0
Obligaciones y bonos		255	504
Deudas con empresas del Grupo		696	385
Deudas relativas al impuesto de sociedades		19	25
Pasivos diferidos		5	12
Acreedores comerciales		0	1
Otras deudas		28	15
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		13.768	10.378

B. Cuenta de pérdidas y ganancias individual correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024

	Notas	2024	2023
Cifra de ventas	2.1	23	28
Total ingresos de explotación		23	28
Gastos de personal	2.2	-21	-19
Otros gastos de explotación	2.3	-61	-61
Amortización del inmovilizado material		0	0
Variación de las provisiones de participaciones en empresas del grupo	1.6		-8
Total gastos de explotación		-82	-89
Resultado por enajenación de inmovilizado	2.4	10	18
Ingresos financieros	2.5	18	51
Gastos financieros	2.5	-218	-187
Diferencias de cambio netas		-16	-3
Resultado por derivados	1.1.5	38	30
Total ingresos y gastos financieros		-167	-90
Resultado antes de impuestos		-226	-150
Participación en los resultados en empresas del Grupo	1.1.1	3.439	489
Gasto/ingreso por impuesto sobre sociedades	2.6	56	89
RESULTADO DEL EJERCICIO		3.270	428

C. Políticas contables utilizadas en la preparación de estados financieros separados

General

Ferrovial SE es una sociedad anónima europea neerlandesa (Societas Europaea), con sede social (statutaire zetel) en Ámsterdam, Países Bajos, y su domicilio social en Gustav Mahlerplein 61-63, 1082 MS Ámsterdam, Países Bajos. Inscrita en el registro mercantil de la Cámara de Comercio neerlandesa (Kamer van Koophandel) con el número 734 221 34 (la “Compañía” o “FSE”).

El 16 de junio de 2023, la sociedad española Ferrovial, S.A. (“FSA”), la antigua sociedad matriz última del grupo de empresas Ferrovial (el “Grupo”) y accionista único de FSE, se fusionó con FSE (en ese momento denominada Ferrovial International SE), como consecuencia de lo cual FSE adquirió la totalidad de los activos y los pasivos de FSA mediante sucesión universal (la “Fusión”). Desde esa fecha, (i) FSE es la sociedad matriz última del Grupo y (ii) sus acciones cotizan tanto en Euronext en Ámsterdam, un mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V. (la “Bolsa de valores neerlandesa”), como en las bolsas de valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, mercados regulados de Bolsas y Mercados Españoles, Sociedad Holding de Mercados y Sistemas Financieros, S.A (las “Bolsas de valores españolas”).

Estos estados financieros individuales abarcan el ejercicio 2024, que finalizó en la fecha del balance del 31 de diciembre de 2024 para el período del informe y las cifras comparativas para el año financiero 2023. Las cifras relacionadas con 2023 están todas de acuerdo con la sección 4.1.6 de la escritura de fusión de fecha 15 de junio de 2023, los resultados de FSA desde el 1 de enero de 2023 hasta el 16 de junio de 2023, como resultado de la fusión (comentado en la “Nota de fusión”).

Los estados financieros se presentan en millones de euros (“EUR”), que es la moneda funcional de la Sociedad.

Actividades de la empresa

Ferrovial SE es la sociedad matriz última del Grupo y, como tal, se dedica a la actividad de holding y actividades relacionadas que implican el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de infraestructuras de transporte y servicios urbanos. Para financiar y apoyar estas actividades, la Compañía ha realizado varias emisiones de deuda, entre las que destacan algunas completadas en 2023, siendo la sostenibilidad un factor clave en el modelo de negocio. Las emisiones de Euro Commercial Paper se realizaron en el marco de un programa de Euro-commercial paper Sustainability Target de 1.500 millones de euros admitido a negociación en el mercado regulado de Euronext Dublin en marzo de 2023. Todas las emisiones de bonos de este programa vencieron en 2023 y el 31 de julio de 2023 se registró un nuevo programa de Euro-commercial paper Sustainability Target de 1.500 millones de euros que cumple con la etiqueta STEP (se proporcionan más detalles en la nota 1.8 del pasivo corriente). Respecto al movimiento durante el ejercicio 2024, cabe destacar la variación del Euro Commercial Paper emitido al cierre de diciembre de 2024 (249 millones de euros) respecto a diciembre de 2023 (500 millones de euros), lo que supone una reducción de -251 millones de euros.

Respecto a la evolución de los bonos corporativos durante el ejercicio 2024, cabe destacar la amortización del bono emitido en julio de 2014 y con vencimiento en julio de 2024 (300 millones de euros). Todas las emisiones realizadas para el ejercicio 2017 y hasta el ejercicio 2023 están admitidas a negociación en el mercado de renta fija AIAF (España). Todas estas emisiones, excepto el bono 2023, están avaladas por la Sociedad. El bono emitido en 2023 por Ferrovial SE cotiza en Euronext Dublin (véase Nota 5.2.b.1.1. de las cuentas anuales consolidadas).

Además, durante enero de 2025 Ferrovial ha completado con éxito la fijación de precio de una emisión de bonos por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 16 de enero de 2030. Los bonos devengarán un tipo de interés del 3,25% anual pagadero anualmente. Los fondos netos obtenidos han sido de aproximadamente 495 millones de euros, que se espera que se destinen a fines corporativos generales. Los bonos cotizan en Euronext Dublin, el mercado regulado de la Bolsa de Valores de Irlanda.

Tal y como se comenta en las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023, el 30 de noviembre de 2023 Ferrovial SE anunció su decisión de poner en marcha un programa de recompra de acciones propias por un máximo de hasta 34 millones de acciones y una inversión máxima de 500 millones de euros, cuyo objeto era una posterior reducción de capital mediante la amortización de las acciones recompradas. El programa fue autorizado para el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2023 y el 1 de mayo de 2024 (ambos incluidos). Durante el ejercicio 2024 se adquirieron 10.355.493 acciones dando lugar a un desembolso total de 361 millones de euros, mientras que en 2023 se adquirieron 1.900.000 acciones por un desembolso total de 62 millones de euros. Además de este programa, a lo largo de 2023 se adquirieron 2.000.000 de acciones en autocartera con un desembolso total de 52 millones de euros.

El 11 de abril de 2024, el Consejo de Administración aprobó un nuevo programa de recompra por un máximo de 37 millones de acciones y una inversión máxima de 500 millones de euros, cuyo objeto era una posterior reducción de capital mediante la amortización de las acciones recompradas. El programa fue autorizado para el periodo comprendido entre el 2 de mayo y el 31 de diciembre de 2024, sin perjuicio de que Ferrovial se reservó el derecho a resolver el programa si, con anterioridad a dicho plazo, hubiera adquirido acciones al amparo del mismo, bien por un precio que alcanzara el importe máximo de inversión neta o el número máximo de acciones autorizado, o bien si concurriera cualquier otra circunstancia que así lo aconsejara. Durante el ejercicio 2024 se adquirieron 9.231.251 acciones dando lugar a un desembolso total de 339 millones de euros (Ver nota 1.5. Patrimonio Neto).

El Grupo está organizado en unidades de negocio en función de sus actividades y servicios, tal y como se describe en los estados financieros consolidados (ver nota 1.1.4 Actividades de la compañía).

Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

Para obtener más información sobre la empresa en funcionamiento, consulte los estados financieros consolidados (Nota 1.2).

Políticas contables generales

Los estados financieros individuales se han preparado de conformidad con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil de los Países Bajos. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 362-8 del Libro 2 del Código Civil neerlandés, las políticas contables utilizadas son las mismas que las utilizadas en las notas a los estados financieros consolidados, preparadas con arreglo a las NIIF adoptadas por la Unión Europea, a menos que se indique lo contrario a continuación. Se hace referencia a la Nota 1.3 "Políticas contables" de las cuentas anuales consolidadas.

Las inversiones en filiales de FSE se contabilizan conforme al método de puesta en equivalencia (equity method), determinado aplicando las políticas contables NIIF descritas en los estados financieros consolidados. De acuerdo con este método, las subsidiarias se contabilizan mediante puesta en equivalencia, incluyendo su valor liquidativo más su participación en los resultados de las subsidiarias y su participación en los cambios reconocidos directamente en el patrimonio neto de las subsidiarias a partir de la fecha de adquisición, determinada de acuerdo con las políticas contables NIIF reveladas en los estados financieros consolidados, menos su participación en las distribuciones de dividendos de las subsidiarias. La participación de la empresa en los resultados de las filiales se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias. En la medida en que la distribución de beneficios esté sujeta a restricciones, éstas se incluirán en una reserva legal.

Si el valor de la subsidiaria bajo el método de puesta en equivalencia se convierte en nulo, este método ya no se aplica, y la subsidiaria se valora a cero mientras el valor neto contable sea negativo. En relación con esto, se incluyen todos los intereses a largo plazo que, en esencia, formen parte de la inversión neta del inversor en la filial. Se forma una provisión si y en la medida en que la Sociedad tenga que responder de la totalidad o parte de las deudas de la filial o si tiene una obligación implícita de que la filial pague sus deudas.

El resultado por las ganancias de la subsidiaria se reconoce solo si, y en la medida en que la parte acumulada de la pérdida previamente no reconocida se haya compensado.

Tras la aplicación del método de puesta en equivalencia, la sociedad determinará si una pérdida por deterioro del valor debe reconocerse con respecto a la dependiente. En cada fecha sobre la que se informa, la entidad evalúa si existen indicios objetivos de deterioro de la filial. Si existe alguna indicación de este tipo, la entidad determinará la pérdida por deterioro como la diferencia entre el importe recuperable de la filial y su importe en libros, llevándolo a la cuenta de pérdidas y ganancias.

Fusión y operaciones vinculadas

Hasta el 16 de junio de 2023, FSE (en ese momento Ferrovial International SE) era una filial íntegramente participada de FSA. FSA era en ese momento una sociedad española y la sociedad matriz última del Grupo. Las acciones de FSA cotizaban en las Bolsas de valores españolas.

El 16 de junio de 2023, Ferrovial SA se fusionó con Ferrovial SE (todavía Ferrovial International SE) mediante una fusión inversa transfronteriza, como resultado de la cual FSA dejó de existir y FSE adquirió todos los activos y pasivos de FSA por sucesión universal y se convirtió en la sociedad matriz última del Grupo (anteriormente definida como la “Fusión”). Una vez completada la Fusión, Ferrovial SE cambió su denominación a su nombre actual y cotizó sus acciones tanto en las Bolsas de Valores holandesas como en las Bolsas de Valores españolas.

En previsión de la Fusión, el 17 de mayo de 2023, FSE redujo su capital social autorizado (maatschappelijk kapitaal) a 7,5 millones de euros (anteriormente 750 millones de euros) compuesto por 750 millones de acciones ordinarias con un valor nominal de 0,01 euros cada una (anteriormente 1 euro). En relación con esta reducción de capital y como resultado de la ejecución de la correspondiente escritura de fusión (i) cada dos acciones emitidas y en circulación previamente existentes se combinaron/fusionaron en una nueva acción emitida y en circulación y, por lo tanto, (ii) el capital social emitido y en circulación se redujo a 3.714.385,35 euros compuesto por 371.438.535 acciones ordinarias con un valor nominal de 0,01 euros cada una.

Inmediatamente antes de que la Fusión se hiciera efectiva, FSE canceló todas las acciones de su capital social, con excepción de un número de acciones igual al número de acciones del capital social de FSA que la propia FSA tenía en tesorería en ese momento. Al hacerse efectiva la Fusión, FSE aumentó su capital social autorizado hasta 30 millones de euros, compuesto por 3.000 millones de acciones ordinarias con un valor nominal de 0,01 euros cada una.

Además, por cada acción emitida y en circulación del capital social de FSA inmediatamente antes de la Fusión que estuviera en manos de terceros distintos de FSA o FSE, FSE asignó una acción de su capital social. En consecuencia, en el momento en que se hizo efectiva la Fusión, el capital social en circulación emitido de FSE ascendía a 7.274.432,61 EUR, compuesto por 727.443.261 acciones con un valor nominal de 0,01 EUR cada una, de las que 2.879.808 estaban en autocartera de FSE.

Ferrovial SE ha constituido una sucursal (la “Sucursal”) situada en España, inscrita en el registro mercantil español y sujeta al régimen fiscal español. Determinados activos, pasivos y otras relaciones jurídicas transferidas a FSE como resultado de la Fusión se asignan a la Sucursal Española de FSE (Ferrovial SE Sucursal en España) en la fecha de la Fusión. La participación asignada a la Sucursal se incluye en el Anexo II de los estados financieros consolidados. Estos estados financieros de la sociedad incluyen también la información relativa a la Sucursal.

Estimaciones y juicios contables

Para más detalles sobre (cambios en) las estimaciones contables, véanse las cuentas anuales consolidadas, Nota 1.3.4.

Estimaciones y juicios contables. Los juicios y estimaciones en la contabilización de provisiones de participaciones en empresas del grupo se describen en el apartado siguiente.

Activos financieros

Participaciones en sociedades del Grupo

Las participaciones en empresas del Grupo se valoran empleando el método de puesta en equivalencia. Conforme al método de puesta en equivalencia, las participaciones se contabilizan según la participación de la Sociedad en su valor neto contable. El valor liquidativo aumenta con su participación en los resultados de la participada y su participación en los cambios reconocidos directamente en el patrimonio neto de la participada desde la fecha de adquisición, determinada de conformidad con las políticas contables divulgadas en los estados financieros consolidados. El valor neto patrimonial disminuye con la participación de la Sociedad en las distribuciones de dividendos procedentes de la participación. La participación de la Sociedad en los resultados de la participada se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias. En la medida en que la distribución de beneficios esté sujeta a restricciones, se incluyen en una reserva legal. La participación de la Sociedad en los aumentos y las disminuciones del patrimonio neto directo en las participaciones también se incluye en la reserva legal, a excepción de las revalorizaciones de activos reconocidas en otras reservas.

Si el valor de la participación conforme al método de puesta en equivalencia ha pasado a ser cero, este método deja de aplicarse y la participación se valora a cero siempre y cuando el valor liquidativo siga siendo negativo. A este respecto, se incluyen las participaciones a largo plazo que, en esencia, formen parte de la inversión neta del inversor en la participación. Se reconocería una provisión en la medida en que la Sociedad fuera responsable de la totalidad o parte de las deudas de la participada o si tuviera una obligación implícita de permitir que la participada reembolse sus deudas. La provisión se contabiliza al valor actual.

Se reconoce una participación en el beneficio procedente de las participaciones obtenida posteriormente únicamente en la medida en que se haya compensado la participación acumulada en la pérdida no reconocida previamente.

Los resultados de las operaciones con o entre participadas que se contabilizan conforme al método de puesta en equivalencia se reconocen proporcionalmente.

Patrimonio neto

Capital social desembolsado y suscrito

Los costes relacionados con la constitución y a la emisión de acciones se cargan directamente al patrimonio neto, menos los correspondientes efectos del impuesto sobre sociedades.

Prima de emisión

Las aportaciones de los accionistas en exceso del capital social nominal se reconocieron como prima de emisión. Esto también incluye aportaciones de capital adicionales por parte de los accionistas existentes sin la emisión de nuevas acciones.

Acciones propias

Si la Sociedad compra acciones propias, el precio de compra o el valor contable de las acciones propias, incluidos los costes de operación, se imputan a la partida de otras reservas, salvo que lo indique de otro modo la Junta General. Cuando se vendan las acciones propias, la ganancia se añadirá a otras reservas.

Reservas de revalorización

Las reservas de revalorización son una reserva legal y tienen en cuenta el impacto de los impuestos sobre el patrimonio neto y los resultados mediante la constitución de una provisión para impuestos diferidos con cargo a las reservas de revalorización.

Surge de los movimientos en el valor de los derivados utilizados como parte de la cobertura de flujos de efectivo que se reconocen directamente dentro de la reserva de revalorización. Los movimientos para el año 2024 se detallan en el movimiento de derivados en el Impacto en reservas explicado en la nota «1.1.5 Otras cuentas a cobrar».

Otras reservas legales

Otras reservas legales se reconocen de acuerdo con el Código Civil holandés.

Cuenta de pérdidas y ganancias

Participación en los resultados en empresas del grupo

La participación en los resultados procedentes de participaciones sociales es el importe por el cual ha cambiado el valor contable de la participación desde los estados financieros anteriores como consecuencia de los resultados de la participada, en la medida en que se puedan atribuir a la Sociedad.

Gasto por impuesto de sociedades

Detalle del Impuesto sobre Sociedades en las cuentas anuales consolidadas (Nota 1.3.3.3).

Grupo Fiscal

Ferrovial SE es la responsable del grupo fiscal a efectos del impuesto sobre sociedades en los Países Bajos. El grupo fiscal incluye a Ferrovial Services Netherlands B.V., Ferrovial EG SE, Ferrovial Airports International SE, Ferrovial Transco International B.V., Cintra Infrastructures SE, Cintra Global SE, Ferrovial Construction International SE, 407 Toronto Highway B.V., Hubco Netherlands B.V., Ferrovial Netherlands B.V., Ferrovial Ventures Netherlands B.V., Ferrovial Airports FMM B.V., Ferrovial Airports Turkey B.V., Thalia Waste Treatment B.V., Cintra Projects B.V., Cintra IM Investments B.V., Cintra Invit Investments B.V. y Cintra INR Investments B.V.

Hasta hace poco, la unidad fiscal estaba en disputa con las autoridades fiscales holandesas con respecto a una reestructuración de un grupo en el extranjero. En caso de que el grupo dejara de existir, las entidades que forman parte de la unidad fiscal se habrían convertido en contribuyentes autónomos. Esta discusión se ha resuelto en mayo de 2024, con el resultado de que la unidad fiscal sigue vigente y, posteriormente, las entidades que forman parte de la unidad fiscal no se han convertido en contribuyentes autónomos durante un breve período específico.

Ferrovial SE es la cabecera de la unidad fiscal a efectos del Impuesto de Sociedades en España, mientras que la Sucursal actúa como representante de Ferrovial SE. La unidad fiscal incluye Ferrovial Emisiones, S.A.U., Ferrovial Corporación, S.A.U., Ferrofin, S.L., Ferrovial Inversiones, S.A., Temauri, S.L.U., Ferrovial 001, S.A., Ferrovial Venture VI, S.A.U., Ferrovial Ventures, S.A.U, Ferrovial 008, S.L.U., Ferrovial 009, S.L.U., Ferrovial 011, S.A.U, Ferrovial 012, S.A.U, Ferrovial 013, S.A.U, Ferrovial 014, S.A.U, Ferrovial 015, S.L., Ferrovial 016, S.L., Ferrovial 017, S.L., Ferrovial Movilidad, S.L., Roland Servicios Empresariales, S.L.U., Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A., Parque solar Casilla S.L.U., Cea Infraestructuras Energéticas S.L, Júcar Infraestructuras Energéticas, S.L., Pisuerga infraestructuras Energéticas, S.L Ferrovial 004, S.L., Ferrovial Growth VI, S.L.U., Ferrovial Transco España, S.A.U., Ferrovial Aeropuertos España, S.A., Ferrovial Construcción, S.A., Cimentaciones Especiales y Estructurales Cimsa, S.A., Cadagua, S.A, Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A., Arena Recursos Naturales, S.A., Ferrovial Conservación, S.A., Tecpresa Soluciones Estructurales, S.A., Ditecpepa, S.A., Compañía de Obras Castillejos, S.A., Urbaoeste, S.A., Concesionaria de Prisiones Lledoners, S.A., Depusa Aragon, S.A., Ferrovial Railway, S.A., Webber Equipment & Materials LLC, sucursal en España, Ferrovial Energía, S.A., Siemens Control y Sistemas S.A., Cintra infraestructuras España, S.L.U., Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A., Cintra Inversiones, S.L.U, Autovía de Aragón sociedad concesionaria, S.A., Ferrovial Aravía S.A., Pilum, S.A., Autopista Terrassa-Manresa, Autema, Concesionaria de la Generalitat de Catalunya, S.A., Inversora Autopistas de Cataluña, S.L.U., Cintra Inversora de Autopistas de Cataluña, S.L, Autopista Alcalá O' Donell, S.A.U

1. Notas al balance individual a 31 de diciembre de 2024

1.1 Inversiones financieras

Las inversiones financieras se pueden desglosar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	Nota	2024	2023
Participaciones en sociedades del grupo	1.1.1	12.815	9.525
Otras inversiones en participaciones		0	2
Cuentas por cobrar de empresas del grupo	1.1.2	256	19
Impuestos diferidos	1.1.3	55	73
Otras cuentas por cobrar	1.1.4	37	20
Total de activos fijos financieros		13.163	9.638

Más detalles en las siguientes subnotas.

1.1.1 Participaciones en sociedades del Grupo

A continuación se detallan las filiales directas y los movimientos relacionados a lo largo del ejercicio en cuestión:

(Millones de euros)	Saldo al 1 de enero de 2024	Aportación de capital (+) / reducción (-)	Dividendos	Participación en resultados de empresas del grupo	Impacto de los derivados	Diferencias de conversión	Otros movimientos directos de capital de participaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2024
Ferrovial Construction Internacional SE	426	523	(110)	117	10	(3)	(1)	962
Cintra Global SE	4.030	–	(200)	360	–	6	(23)	4.174
Cintra Infraestructuras SE	3.389	–	–	163	102	39	23	3.716
Ferrovial Airports Internacional SE	284	–	–	2.650	(2)	4	(27)	2.909
Ferrovial Netherlands B.V.	107	–	–	5	–	(4)	(29)	80
Ferrovial Ventures Países Bajos B.V.	11	–	–	(1)	–	1	–	11
Ferrovial Transco International R.V	118	–	–	3	2	–	4	126
Ferrovial EG SE	62	–	–	2	–	(4)	7	67
Ferrovial Ventures Ltd.	12	–	–	–	–	1	–	12
Ferrovial Services Netherlands B.V.	21	–	–	4	–	–	–	26
Thalia Waste Treatment B.V.	26	–	–	(5)	2	2	28	53
Ferrovial Inversiones, S.A.	70	–	(69)	1	–	–	–	2
Ferrovial Construcción, S.A.	603	–	(415)	68	–	(1)	12	266
Ferrovial Aeropuertos España, S.A.	28	–	–	–	–	–	–	28
Ferrovial 001, S.A.	–	91	–	(1)	–	–	–	90
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	14	–	–	(8)	–	–	–	5
Cintra Infraestructuras España S.L.	134	–	(93)	14	–	–	(7)	49
Ferrofin S.L.	71	–	(11)	29	(1)	–	(1)	88
Ferrovial Corporación, S.L.	14	–	–	2	–	–	–	15
Temaury, S.L.	5	–	–	–	–	–	–	5
Kriptón RE S.A.	18	–	–	3	–	–	–	21
Ferrovial Movilidad S.L.	15	–	–	–	–	–	–	15
Landmille, Ltd. - GBP	7	–	(6)	–	–	–	–	1
Ferrovial 004, S.L.U	37	–	(6)	37	–	–	(2)	66
Ferrovial Ventures, S.A.U.	16	–	–	2	–	–	–	18
Otros	7	–	–	(7)	–	–	8	8
Total	9.525	614	(910)	3.439	112	42	(8)	12.815

Ferrovial Construction Internacional S.E.

El 24 de junio de 2024 la Sociedad realizó una aportación de prima de emisión a Ferrovial Construction International S.E. por importe de 523 millones de euros, que fue abonada en especie y se efectuaría mediante la cesión de un crédito por importe de 416 millones de euros derivado de un contrato de crédito intragrupo con fecha 11 de junio de 2024 entre el Accionista como prestamista y Ferrofin, S.L. como prestatario; un crédito por importe de 56 millones de euros derivado de un contrato de préstamo de crédito de fecha 29 de junio de 2022 entre el Accionista como prestamista y Ferrovial Netherlands B.V. como prestatario; y un crédito por importe de 51 millones de euros derivado de un contrato de préstamo de crédito de fecha 18 de diciembre de 2023 entre el Accionista como prestamista y Ferrovial Netherlands B.V. como prestatario.

Esta filial realizó una distribución de dividendos de 110 millones de euros a la Sociedad el 14 de junio de 2024. Este dividendo se distribuyó en especie mediante la cesión de un crédito por un importe total de 110 millones de euros derivado de un crédito entre Ferrovial Construction International SE como prestamista y Ferrovial Netherlands BV como prestatario con fecha de 29 de junio de 2022, y un contrato de crédito entre Ferrovial Construction International SE como prestamista y Ferrovial Netherlands BV como prestatario con fecha de 18 de diciembre de 2023. Ambos fueron reembolsados íntegramente el 26 de junio de 2024. Ver nota 1.1.2.

Ferrovial Construcción S.A.

El 11 de junio de 2024, esta filial ha realizado un reparto de dividendos a la Sociedad por importe de 415 millones de euros. Este dividendo se ha distribuido en especie, efectuándose mediante una cesión de un derecho de cobro por importe total de 415 millones de euros, procedente de un contrato de crédito de fecha 28 de febrero de 2018, entre Ferrovial Construcción S.A como prestamista y Ferrofin SL como prestatario. En consecuencia, Ferrovial S.E. ha asumido la posición de prestamista. El 26 de junio de 2024 se ha amortizado íntegramente dicho derecho de cobro. Véase nota 1.1.2.

Cintra Global S.E.

Esta filial aprobó formalmente el 9 de julio de 2024 la distribución de un dividendo de 200 millones de euros con cargo a los resultados financieros del ejercicio 2023. Este dividendo se encuentra actualmente pendiente de pago y se desembolsará a los accionistas de acuerdo con los procedimientos y plazos establecidos por la compañía. Ver nota 1.3.

Ferrovial Airports Internacional SE

El principal movimiento para el ejercicio 2024 de esta filial corresponde a la desinversión del 19,75% del capital social de FGP Topco Ltd., accionista directo de Heathrow Airports Holdings Limited (HAH), propietaria del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), a favor de Ardian y del Fondo de Inversión Pública (PIF), con una plusvalía de 2.023 millones de euros. Como resultado, Ferrovial pasa a tener una participación del 5,25%, que se registra como un activo financiero no corriente a valor razonable con cambios en resultados, una vez concluido que según la NIC 28 p.5-6, Ferrovial ya no ejercerá influencia significativa en FGP Topco Ltd., a pesar de tener derecho a nombrar un miembro del consejo junto con otros accionistas, ya que el grupo no tendrá participación en los procesos de formulación de políticas del activo, ni participación en decisiones relacionadas con la distribución de dividendos. El valor razonable de la participación restante se ha determinado tomando como referencia el precio de venta de la participación recientemente vendida del 19,75% en FGP Topco Ltd., generando un impacto positivo adicional de 547 millones de euros.

Cintra Infraestructuras España S.L.

Esta filial ha realizado dos distribuciones de dividendos a la Sociedad durante el ejercicio 2024. El 11 de junio de 2024 se ha distribuido un dividendo en especie mediante cesión de crédito por un importe total de 81 millones de euros. El 2 de agosto de 2024 se ha distribuido un dividendo en especie mediante cesión de crédito por un importe total de 12 millones de euros. El pago de las citadas distribuciones se ha realizado en especie mediante la cesión de un derecho de crédito que la Sociedad ostenta frente a Ferrofin, S.L. generado en virtud del contrato de cuenta corriente suscrito entre Ferrofin, S.L. y la Sociedad, entre otras sociedades del grupo Ferrovial, el 28 de febrero de 2018.

Ferrovial Inversiones S.A.

Esta filial ha realizado el 6 de junio de 2024 una distribución de dividendos a la Sociedad por importe de 69 millones de euros. Este dividendo se ha distribuido en especie mediante cesión de un crédito por importe total de 69 millones de euros, derivado de un crédito entre Ferrovial Inversiones S.A como prestamista y Ferrofin SL como prestatario con fecha de 28 de febrero de 2018. En consecuencia, la Sociedad ha asumido la posición de prestamista. El 30 de junio de 2024 se ha amortizado íntegramente dicho crédito.

Ferrovial 001 S.A.

La Sociedad realizó dos aportaciones dinerarias a favor de Ferrovial 001 S.A. el 6 de agosto de 2024 por un importe total de 30 millones de euros y el 26 de noviembre de 2024 por un importe total de 60 millones de euros. Las aportaciones se realizaron mediante transferencia bancaria a la cuenta de la sociedad, considerándose una 'aportación de socios o propietarios'.

Los movimientos del año anterior fueron los siguientes:

(Millones de euros)	Saldo al 1 de enero de 2023	Aportación de capital (+) / reducción (-)	Dividendos	Participación en resultados de empresas del grupo	Impacto de los derivados	Diferencias de cambio	Otros movimientos directos de capital de participaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2023
Ferrovial Construction Internacional SE	286	–	–	133	(2)	9	–	426
Cintra Global SE	3.883	–	–	199	(10)	(39)	(2)	4.030
Cintra Infraestructuras SF	3.262	–	–	105	37	(53)	39	3.389
Ferrovial Airports Internacional SE	293	–	–	(2)	(3)	2	(7)	284
Ferrovial Países Bajos B.V.	516	103	–	3	–	4	(519)	107
Ferrovial Ventures Países Bajos B.V.	12	–	–	–	–	–	–	11
Ferrovial Transco Internacional B.V.	119	4	–	3	1	(11)	2	118
Ferrovial EG SE	51	–	–	9	–	(2)	4	62
Sociedad Anónima Ferrovial Ventures Ltd	12	–	–	–	–	–	–	12
Ferrovial Servicios Países Bajos B.V.	14	–	–	7	–	(1)	–	21
Tratamiento de residuos Thalia B.V.	16	1	–	(10)	(1)	–	20	26
Ferrovial Inversiones, S.A.	69	–	–	2	–	–	–	70
Ferrovial Construcción, S.A.	570	–	–	14	(1)	–	20	603
Ferrovial Aeropuertos España, S.A.	43	–	–	(15)	–	–	–	28
Ferrovial 001, S.A.	1	–	(1)	–	–	–	–	–
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	19	–	–	(5)	–	–	–	14
Cintra Infraestructuras España S.L.	543	–	(416)	21	(4)	(1)	(9)	134
Ferrofin S.L.	488	–	(433)	16	–	13	(13)	71
Ferrovial Corporación, S.L.	10	–	–	4	–	–	–	14
Temaury, S.L.	7	–	–	(2)	–	–	–	5
Kriptón RE S.A.	17	–	–	1	–	–	–	18
Ferrovial Movilidad S.L.	22	–	–	(7)	–	–	–	15
Landmille, Ltd. - GBP	107	(102)	–	1	–	1	–	7
Ferrovial 004, S.L.U	27	–	–	11	(1)	–	1	37
Ferrovial Ventures, S.A.U.	15	–	–	1	–	–	–	16
Otros	1	7	–	–	1	–	(2)	7
Total	10.401	13	(850)	489	17	(79)	(466)	9.525

Como resultado de la Fusión en 2023, Ferrovial SE es accionista directo de varias entidades españolas a través de la Sucursal constituida en España

Ferrovial Netherlands B.V.

El 14 de diciembre de 2023 la Sociedad realizó una aportación de prima de emisión a Ferrovial Netherlands B.V. de esta filial por importe de 103 millones de euros que fue abonada en efectivo en la misma fecha.

El impacto en 'Otros movimientos directos de patrimonio' se debe principalmente a la cancelación del bono híbrido. A través de esta filial, el Grupo completó en 2017 una emisión de bonos perpetuos subordinados por un importe nominal de 500 millones de euros, devengando un cupón anual del 2,124% hasta la primera fecha de recálculo (mayo de 2023), que contaba con la garantía de Ferrovial SE (anteriormente denominada Ferrovial, S.A.). En febrero de 2023, la Sociedad se comprometió a recomprar su bono híbrido subordinado. A junio de 2023, la Sociedad obtuvo la aceptación del 94,28% del importe de la emisión a la que se dirigía la oferta y ejecutó la cancelación íntegra en agosto de 2023.

Landmille, Ltd.

Esta filial realizó una devolución de capital de 89,5 millones de libras esterlinas, equivalentes a 102 millones de euros, el 17 de enero de 2023.

Cintra Infraestructuras España S.L.

Esta filial realizó una distribución de dividendos de 416 millones de euros a la Compañía el 22 de diciembre de 2023. Este dividendo se distribuyó en especie consistente en una cuenta a cobrar de Ferrofin, S.L. por un importe total de 416 millones de euros en virtud del contrato de cuenta corriente suscrito el 28 de febrero de 2018 entre Ferrofin, S.L. y Cintra Infraestructuras España, S.L.

Ferrofin, S.L.

El 19 de diciembre de 2023, Ferrofin, S.L. aprobó una devolución de capital en especie a sus accionistas por importe de 433 millones de euros, de los que la Sucursal Española recibió 208 millones de euros por ser accionista directo del 47,986% de las acciones, y Ferrovial Construcción S.A. recibió la cantidad de 225 millones de euros por la participación restante del 52,014%. El pago supuso la transmisión de los derechos de crédito en virtud de un contrato de préstamo entre Ferrofin, S.L., como prestamista, y Ferrovial SE, como prestatario, de fecha 30 de noviembre de 2017. El impacto en "Otros movimientos directos de patrimonio" incluye la devolución de capital de forma indirecta a Ferrovial SE a través de la filial Ferrovial Construcción S.A. por importe de 225 millones de euros.

En el Apéndice II se incluyen datos sobre las empresas aquí listadas.

1.1.2 Cuentas por cobrar a empresas del grupo

El importe a cobrar de 256 millones de euros (2023: 18,6 millones de euros) corresponde principalmente a Ferrofin SL. Contrato de crédito intragrupo con fecha de 11 de junio de 2024 con vencimiento a 3 años y un importe comprometido de 300 millones de euros con un tipo de interés efectivo del 3,82%.

Los movimientos de las cuentas a cobrar a empresas del grupo fueron los siguientes:

(Millones de euros)	Cuentas por cobrar de empresas del grupo
Saldo al 01.01.2024	19
Nueva financiación	782
Reembolsos	-526
Intereses/amortización	1
Otros	-19
Saldo al 31.12.2024	256

Los principales movimientos del año corresponden a dividendos en especie según lo explicado en la Nota 1.1.

1.1.3 Activos por impuestos diferidos no corrientes

Los movimientos de los activos por impuestos diferidos no corrientes fueron los siguientes:

(Millones de euros)	Activos por impuestos diferidos no corrientes
Saldo al 01.01.2023	26
Créditos fiscales Grupo Fiscal Holandés	-18
Créditos fiscales Grupo Fiscal Español	63
Provisión por impuestos no deducibles	2
Saldo al 31.12.2023	73
Créditos fiscales Grupo Fiscal Holandés	6
Diferencias temporales del grupo Fiscal Holandés	-6
Créditos fiscales Grupo Fiscal Español	-18
Saldo al 31.12.2024	55

Los activos por impuestos diferidos no corrientes incluidos en el balance de la Compañía y los cargos o créditos por impuestos diferidos relacionados en el estado de resultados de la Compañía se pueden desglosar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	Balance		Estado de resultados	
	Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	2024	2023
Diferencias temporarias por compensación	5	7	4	2
Créditos fiscales y pérdidas trasladables	46	63	(17)	45
Otros	4	3	–	–
Total	55	73	(12)	47

Créditos fiscales

Los activos por impuestos diferidos a largo plazo se reconocen únicamente en la medida en que su realización sea probable. Se espera que los créditos fiscales considerados por la Sociedad se utilicen en el largo plazo en función de las proyecciones realizadas. Se diseñó un modelo con el objetivo de evaluar la recuperabilidad de las pérdidas fiscales pendientes de compensar, en función de las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del Grupo.

El saldo total reconocido relacionado con créditos fiscales y bases imponibles negativas es de 46 millones de euros, de los cuales 23 millones de euros corresponden a créditos fiscales por bases imponibles negativas y 17 millones de euros a otros créditos fiscales, ambos a utilizar por el Grupo Fiscal español encabezado por la Sucursal, y los 6 millones de euros restantes de créditos fiscales por bases imponibles negativas se reconocen para el grupo fiscal en los Países Bajos. El importe total de bases imponibles negativas disponibles en la Unidad Fiscal holandesa asciende a 74 millones de euros. En el Grupo Fiscal español, el importe total de bases imponibles negativas disponibles alcanzó los 76 millones de euros y el importe total de otros créditos fiscales se situó en 32 millones de euros.

Disposiciones no deducibles de impuestos

Las provisiones contables no deducibles de impuestos por importe de 5 millones de euros (2023: 7 millones de euros) dan lugar a diferencias temporarias que deberán recuperarse en los próximos años.

Otros

El saldo de activos diferidos por 4 millones de euros (2023: 3 millones de euros) se corresponde principalmente con pérdidas por ajustes de valor razonable acumuladas que tendrán un efecto fiscal cuando se reconozcan en la cuenta de resultados. Se trata principalmente de activos por impuestos diferidos derivados de derivados financieros.

Grupos consolidados fiscales españoles y holandeses

La Sociedad es residente fiscal en los Países Bajos desde el 15 de diciembre de 2018. Desde entonces, la Sociedad está sujeta al Impuesto sobre Sociedades en los Países Bajos en régimen de consolidación fiscal. La Sociedad es la cabeza de la Unidad Fiscal Holandesa de Ferrovial.

Ferrovial SA, entidad que desaparece en la fusión que se llevará a cabo en 2023, tenía su residencia fiscal en España y tributaba en régimen de consolidación fiscal en España desde 2002. En 2014, la Sociedad se acogió al régimen fiscal previsto en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (Ley IS). Dado que la aplicación de dicho régimen afecta al tratamiento fiscal de los posibles dividendos o plusvalías obtenidos por los accionistas de la Sociedad, ver información relativa a la unidad fiscal española incluida en Políticas contables, apartado Unidad fiscal.

La disputa por la unidad fiscal

Hasta hace poco, la unidad fiscal estaba en disputa con las autoridades fiscales holandesas con respecto a una reestructuración de un grupo en el extranjero. En caso de que el grupo dejara de existir, las entidades que forman parte de la unidad fiscal se habrían convertido en contribuyentes autónomos. Esta discusión se ha resuelto en mayo de 2024, con el resultado de que la unidad fiscal sigue vigente y, posteriormente, las entidades que forman parte de la unidad fiscal no se han convertido en contribuyentes autónomos durante un breve período específico.

1.1.5 Otras cuentas a cobrar no corrientes

Otros créditos a corto plazo por importe de 37 millones de euros (2023: 20 millones de euros) corresponden principalmente a derivados a largo plazo.

– Derivados a largo plazo

Otras cuentas por cobrar a corto plazo incluyen derivados con un valor razonable de 30 millones de euros (2023: 20 millones de euros), correspondientes a swaps de acciones y swaps de tipo de interés.

Respecto a los derivados, los otros activos corrientes de 1 millón de euros (2023: (13) millones de euros), se refieren principalmente a swaps de divisas y también se explican en esta nota.

Las siguientes tablas muestran el desglose de los derivados y los valores razonables correspondientes al 31 de diciembre de 2024 y al 31 de diciembre de 2023, incluyendo los vencimientos nocionales, y el desglose total por instrumento financiero junto con los vencimientos de flujos de efectivo para los mismos periodos:

(Millones de euros)	VALOR RAZONABLE							VENCIMIENTOS NOCIONALES
	Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	TOTAL
Equity swaps	29	20	54	–	–	–	–	54
Interest rate swaps	1	–	–	–	–	–	165	165
Cross-currency swaps (corto plazo)	1	–	250	–	–	–	–	250
Saldo total de activos	31	20	304	–	–	–	165	469
IRS (Interest rate swaps)	–	–	–	–	–	–	–	–
Cross-currency swaps	–	(13)	–	–	–	–	–	–
Saldo total de pasivos	–	(13)	–	–	–	–	–	–
Derivados totales	31	6	304	–	–	–	165	469

(Millones de euros)	VALOR RAZONABLE							VENCIMIENTOS DE FLUJO DE CAJA
	Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	TOTAL
Equity swaps	29	20	29	–	–	–	–	29
Interest rate swaps	1	–	1	–	–	–	–	1
Cross-currency swaps	1	(13)	2	–	–	–	–	2
Derivados totales	31	6	32	–	–	–	–	32

Los importes de los nocionales que se detallan en las tablas anteriores incluyen todos los pendientes de pago al 31 de diciembre de 2024. En consecuencia, los vencimientos se presentan como cifras positivas y los aumentos futuros, cuyo importe ya se ha concertado, se muestran como cifras negativas.

Los Equity Swaps y Cross-currency Swaps tienen vencimiento en el corto plazo, sin embargo, se espera que se renueven a su vencimiento debido a que el elemento cubierto comentado a continuación es a largo plazo.

La siguiente descripción general refleja los cambios en el valor razonable de las coberturas de 2024 a 2023 y los efectos de dichos cambios en el balance general y el estado de resultados.

(Millones de euros)	BALANCE			Otros impactos		Impactos en el estado de resultados		TOTAL
	Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variación	Impacto en las reservas	Movimiento de efectivo	Resultado derivado ingreso (+)/gasto (-)	Ingresos financieros (+)/gastos (-)	
Equity swaps	29	20	9	–	(6)	17	(2)	9
Interest rate swaps	1	–	1	1	–	–	–	1
Cross-currency swaps	1	(13)	15	(1)	(7)	16	7	15
Total de instrumentos financieros	31	6	25	–	(13)	33	4	25

Las variaciones se explican en los siguientes párrafos.

Equity swaps

La Sociedad ha suscrito contratos de swaps de acciones para cubrir el potencial impacto financiero del ejercicio de los planes de remuneración basados en acciones otorgados a los empleados. Estos swaps de acciones no califican para contabilidad de cobertura y las ganancias o pérdidas relacionadas se reconocen como resultado derivado en el estado de resultados (ver estados financieros consolidados nota 5.5.a).

Los swaps de acciones cubren un número determinado de acciones de Ferrovial a un precio de referencia. Durante el plazo del swap, Ferrovial paga un tipo de interés determinado (EURIBOR más un diferencial que se aplicará al resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe una remuneración igual al dividendo de dichas acciones. Ferrovial recibe la diferencia entre la media aritmética del precio de la acción durante el periodo de observación y el precio de referencia, multiplicada por el número de acciones contratadas si la acción se ha revalorizado a vencimiento. En caso contrario, Ferrovial abonaría dicho diferencial a la entidad financiera.

El valor razonable al 31 de diciembre de 2024 ascendió a 29 millones de euros (2023: 20 millones de euros).

Derivados de tipos de interés (IRS)

La Sociedad ha contratado derivados de tipo de interés en 2024 que tienen un valor razonable de 0,9 millones de euros y un importe nominal de 165 millones de euros a 31 de diciembre de 2024. Estos derivados cubren el riesgo de tipo de interés de una futura emisión de bonos muy probable con vencimiento en 2030 y contabilizados como cobertura de flujos de caja. Esto significa que los cambios de valor razonable tanto del derivado como de la partida cubierta (en este caso, el bono) atribuibles a cambios en el tipo de interés, se contabilizan a valor razonable con cambios en otro resultado integral (ORI) por importe de 0,9 millones de euros.

Cross-currency swaps (CCS)

La Sociedad mantiene una línea de liquidez por un máximo de 900 millones de euros (2023: 900 millones de euros), que puede disponerse en euros, dólares canadienses, libras esterlinas y dólares estadounidenses. Al 31 de diciembre de 2024, se habían utilizado 260 millones de dólares estadounidenses (Nota 1.7). Para cubrir posibles fluctuaciones de los tipos de interés y del tipo de cambio que afecten al importe dispuesto, la Sociedad tiene contratos de swaps de divisas con vencimiento en 2025, por un valor equivalente acordado de 250 millones de euros (2023: 250 millones de euros). El valor razonable a diciembre de 2024 es un importe positivo de 1 millón de euros (2023: -13 millones de euros).

Los resultados de las pruebas de efectividad realizadas muestran que los derivados son eficaces. La variación del valor razonable durante el ejercicio ha tenido un impacto en las reservas de -1 millón de euros, en el resultado financiero de 23 millones de euros y en la caja de -7 millones de euros.

1.2 Otros activos no corrientes

Este saldo incluye principalmente pequeños equipos adquiridos, los cuales se van disminuyendo a medida que se amortizan, y el impacto de los derechos de uso bajo NIIF 16.

Activos por derecho de uso reconocidos según la NIIF 16

Los otros activos fijos no corrientes comprenden un importe de 4 millones de euros (2023: 4 millones de euros) derivados de los activos por derecho de uso reconocidos bajo los arrendamientos de la NIIF 16 y los pasivos asociados, como se describe en la nota 3.7 'Activos por derecho de uso y pasivos asociados' de los estados consolidados.

La NIIF 16 afecta a los contratos de arrendamiento de la Compañía en los que es arrendataria, teniendo principalmente contratos de arrendamiento de edificios de oficinas a largo plazo. Se explica más información en detalle en los estados financieros consolidados.

1.3 Cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar comprenden lo siguiente:

(Millones de euros)	2024	2023
Cuentas corrientes con empresas del grupo	347	556
Cuentas por cobrar por impuesto de sociedades	72	68
Pagos anticipados e ingresos devengados	3	1
Otras cuentas por cobrar	4	3
Total de cuentas por cobrar	426	629

Se detallan más detalles en las siguientes subnotas.

1.3.1. Cuentas a cobrar a corto plazo con empresas del grupo

(Millones de euros)	2024	2023
Dividendos por cobrar	200	-
Deuda a corto plazo con empresas del grupo	18	472
Cuentas por cobrar de empresas del grupo	7	12
Cuentas por cobrar por el impuesto de sociedades	99	51
Otras cuentas por cobrar	22	21
Total de cuentas por cobrar corrientes a empresas del grupo	347	556

- Dividendos por cobrar

Los dividendos a cobrar se refieren al dividendo declarado por Cintra Global SE por importe de 200 millones de euros que se encuentra pendiente de cobrar (Nota 1.1.).

- Deuda a corto plazo con empresas del grupo

La deuda a corto plazo contraída por las entidades del grupo con Ferrovial SE está formada por préstamos y posiciones en cuenta corriente que devengan un tipo de interés similar al del mercado y cuyo vencimiento es de doce meses. Los préstamos a corto plazo más relevantes de las filiales de Ferrovial SE a Ferrovial SE se reflejan en el siguiente resumen:

(Millones de euros)	2024	2023
Ferrofin S.L.	5	408
Cintra Infraestructuras S.E.	4	
Ferrovial Netherlands BV	—	3
Cintra Servicios de Infraestructuras S.A.	—	22
Cintra Global SE	1	—
Cintra Infraestructuras España S.A.	—	31
Cintra Inversiones S.L.	4	2
Budimex	4	3
Otras cuentas por cobrar	—	3
Deuda total a corto plazo con empresas del grupo	18	472

La disminución respecto al año anterior se debe principalmente a una cuenta a cobrar a Ferrofin S.L., tras transacciones internas de dividendos dentro del grupo.

La Compañía tiene acuerdos de cuenta corriente vigentes para financiar los pagos operativos y facilitar el cobro de la deuda intragrupo. Los intereses sobre las posiciones de cuenta corriente intragrupo se acumulan a tasas de mercado.

- Cuentas por cobrar comerciales de empresas del grupo

La Sociedad tiene cuentas por cobrar comerciales relacionadas principalmente con servicios prestados y comisiones de garantía cobradas a empresas del grupo. Los principales desgloses de las cuentas por cobrar comerciales a corto plazo se muestran en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	2024	2023
Ferrovial Airports US Terminal One LLC		6
Ferrovial Corporación, S.L.	1	—
Ferrovial Holding Corporación Estadounidense	3	4
W. W. Webber, LLC	1	
Ferrovial Infraestructuras Eléctricas Chile, SpA	1	
Otros	2	3
Total de cuentas por cobrar de empresas del Grupo	7	12

Estas cuentas por cobrar vencerán y serán pagaderas en el plazo de doce meses.

- Cuentas por cobrar del impuesto sobre sociedades de empresas del grupo

Dado que Ferrovial SE y la Sucursal son la cabecera y el representante de las Unidades Fiscales en Holanda y en España, respectivamente, registran en ellas los importes a cobrar y a pagar con sociedades del grupo derivados de regímenes de consolidación fiscal del Impuesto sobre Sociedades. Los principales desgloses de los créditos por Impuesto sobre Sociedades se muestran en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	2024	2023
Ferrovial Construcción, S.A.	32	10
407 Highway Toronto, B.V.	18	–
Autop.Terrasa Manresa, S.A.	11	9
Cintra Infraestructuras, S.E.	7	2
Cintra Global SE	6	–
Ferrofin S.L.	5	15
Cintra Infraestructuras España S.L.	4	4
Ferrovial Construction Internacional, S.E.	4	–
Ferrovial Netherlands B.V.	3	–
Hubco Netherlands B.V.	2	–
Ferrovial 004, S.L.U	1	–
Ferrovial Corporación, S.L.	1	3
Otros	5	7
Total de cuentas por cobrar por Impuesto de sociedades	99	51

1.4 Tesorería

Todo el efectivo reflejado en el resumen siguiente está a libre disposición de la Compañía.

(Millones de euros)	2024	2023
Efectivo total	175	107

1.5. Fondos propios

El patrimonio neto y el resultado de pérdidas y ganancias de acuerdo con los estados financieros individuales no son idénticos a las cifras correspondientes en los estados financieros consolidados. La conciliación entre los dos estados financieros es la siguiente:

(Millones de euros)	Patrimonio neto		Pérdidas y ganancias	
	Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	2024	2023
Estados financieros individuales	6.422	4.102	3.270	428
Sociedades del grupo con déficit patrimonial	(347)	(336)	(34)	26
Otros	–	–	3	6
Estados financieros consolidados	6.075	3.766	3.239	460

Variaciones en la cuenta de pérdidas y ganancias

Sociedades del Grupo con déficit patrimonial. El impacto de (34) millones de euros corresponde a las pérdidas de proyectos de infraestructuras con patrimonio neto negativo no reconocido a través de la cuenta de pérdidas y ganancias a nivel individual una vez reducida su inversión a cero, en la medida en que la Sociedad no es responsable de la totalidad o parte de las deudas de la participación ni tiene una obligación implícita de permitir que la participación pague su deuda.

Otros movimientos. Derivado de transacciones entre empresas del grupo en moneda distinta del euro que se incluyen en patrimonio en las cuentas consolidadas mientras que se reconocen en las pérdidas y ganancias en las cuentas individuales.

Los movimientos del patrimonio se muestran a continuación:

(Millones de euros)	Capital emitido y desembolsado	Prima de emisión	Otras reservas	Resultado del ejercicio	Reserva de revalorización	Otras reservas legales	Total
Saldo a 31.12.2022	743	7.884	(4.188)	315	1	(298)	4.457
Reducción de capital	(736)	736	–	–	–	–	–
Ajuste de la fusión	–	(4.194)	4.194	–	–	–	–
Acuerdo dividendo flexible / otros	–	(58)	(78)	–	–	–	(136)
Operaciones de autocartera	–	(52)	(62)	–	–	–	(114)
Retribución al accionista	–	(110)	(140)	–	–	–	(250)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	–	–	(2)	–	(1)	(62)	(65)
Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	6	–	(9)	–	(3)
Ingresos y gastos reconocidos	–	–	4	–	(10)	(62)	(68)
Resultado del ejercicio	–	–	–	428	–	–	428
Apropiación de resultados	–	–	315	(315)	–	–	–
Reembolso del bono híbrido	–	–	(513)	–	–	–	(513)
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	12	–	–	–	12
Otros movimientos	–	–	36	–	–	–	36
Saldo a 31.12.2023	7	4.316	(280)	428	(9)	(360)	4.102
Dividendo flexible	–	–	(130)	–	–	–	(130)
Operaciones de autocartera	–	–	(701)	–	–	–	(701)
Retribución al accionista	–	–	(831)	–	–	–	(831)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	–	–	–	–	(1)	154	153
Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	(15)	–	–	–	(15)
Ingresos y gastos reconocidos	–	–	(15)	–	(1)	154	138
Resultado del ejercicio	–	–	–	3.270	–	–	3.270
Apropiación de resultados	–	–	428	(428)	–	–	–
Reembolso del bono híbrido	–	–	13	–	–	–	13
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	(272)	–	–	–	(272)
Otros movimientos	–	–	2	–	–	–	2
Saldo a 31.12.2024	7	4.316	(955)	3.270	(10)	(206)	6.422

La información sobre la retribución al accionista y otros movimientos se presenta en las cuentas anuales consolidadas en 5.1.1 Variaciones en el patrimonio neto.

Capital social

A 31 de diciembre de 2024, el capital social íntegramente suscrito y desembolsado asciende a 7.295.600 euros (7.406.884 euros en 2023), correspondientes a Ferrovial SE como sociedad matriz del Grupo (véase Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado). El capital social está representado por 729.559.951 acciones ordinarias (740.688.365 acciones ordinarias en 2023) de una única clase con un valor nominal de un céntimo de euro cada una (0,01 euros).

El capital social autorizado de FSE asciende a 30 millones de euros, compuesto por 3.000 millones de acciones ordinarias con un valor nominal de 0,01 euros cada una.

Para los movimientos ocurridos durante el año 2024, consultar la nota 5.1.2 Fondos propios – a. capital social, de los estados financieros consolidados.

Prima de emisión

Tal y como se comenta en la Nota 1.1.2 de las cuentas anuales consolidadas, la fusión entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial International SE no ha tenido impacto a nivel consolidado, afectando únicamente al desglose del patrimonio neto (ver Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado). Esta operación ha supuesto una prima de emisión de fusión de 4.426 millones de euros. La reducción de la prima de emisión/de fusión (ambas con carácter de reservas de libre disposición) respecto al saldo a 1 de enero de 2023 se explica por la amortización de acciones propias acordada en el Programa de Recompra que se explica en el apartado siguiente. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2023 la prima de emisión y de fusión asciende a 4.316 millones de euros. A 31 de diciembre de 2024 la prima de emisión y de fusión asciende a 4.316 millones de euros, no habiéndose registrado otros ajustes.

Otras reservas

Otras reservas incluyen los resultados acumulados, las acciones destinadas al sistema de retribución a los empleados y las acciones propias. El valor de mercado de las acciones propias de Ferrovial a 31 de diciembre de 2024 (7.753.399 acciones) ascendía a 315 millones de euros (157 millones de euros en 2023).

Los movimientos de las acciones propias se explican en detalle en los estados financieros consolidados (nota 5.1.2.c).

Reserva de revalorización

La reserva de revalorización asciende a -10 millones de euros (2023: -9 millones de euros) y tiene carácter de reserva legal. Las reservas de revalorización surgen de los movimientos en el valor de los derivados utilizados como parte de la cobertura de flujos de efectivo que se reconocen directamente dentro de la reserva de revalorización. Los movimientos para el año 2024 se detallan en el movimiento de derivados en el Impacto en reservas explicado en la nota 1.1.5. relacionada con derivados y teniendo en cuenta el impacto fiscal.

Otra reserva legal

La reserva legal comprende las diferencias de cambio que surgen de la conversión de las inversiones netas y resultan de la moneda de participación a la moneda en la que se preparan los estados financieros de la entidad jurídica (EUR).

(Millones de euros)	Impacto de los derivados	Conversión de inversiones netas	Total Otras reservas legales
Balance de cierre 31 de diciembre de 2022	47	-345	-298
Conversión a reserva legal por diferencias de cambio	17	-79	-62
Balance de cierre 31 de diciembre de 2023	64	-424	-360
Conversión a reserva legal por diferencias de cambio	112	42	154
Balance de cierre 31 de diciembre de 2024	176	-382	-206

Propuesta de distribución del resultado del año 2024

La empresa obtuvo un beneficio en 2024 de 3.270 millones de euros.

El Consejo de Administración propuso a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad la siguiente distribución del resultado individual de Ferrovial, al 31 de diciembre de 2024:

Millones de euros	2024
Resultado de Ferrovial SE (empresa individual)	3.270
Distribución (millones de euros): Otras reservas	3.270

1.6. Provisiones

(Millones de euros)	2024	2023
Provisión por participaciones en empresas del Grupo	22	20
Provisión para impuestos	62	64
Otras provisiones	5	4
Total	89	89

Provisión por participaciones en empresas de Grupo

Se reconoce una provisión a largo plazo por la participación en Ferrovial Emisiones, S.A., cuyo valor en virtud del método de la puesta en equivalencia es cero, porque el valor neto contable sigue siendo negativo. Se reconoce una provisión por el valor esperado a pagar.

Los movimientos relacionados con la participación en Ferrovial Emisiones, S.A. se explican de la siguiente manera:

(Millones de euros)	Saldo al 1 de enero de 2024	Aportación de capital (+) / reducción (-)	Otros movimientos	Saldo al 31 de diciembre de 2024
Ferrovial Emisiones, S.A.	-20		-2	-22

(Millones de euros)	Saldo al 1 de enero de 2023	Aportación de capital (+) / reducción (-)	Otros movimientos	Saldo al 31 de diciembre de 2023
Ferrovial Emisiones, S.A.	-31	13	-2	-20

El aumento de la provisión por 2 millones de euros (2023: 2 millones de euros) se debe a las pérdidas registradas en los años 2024 y 2023 respectivamente.

Provisión para impuestos

(Millones de euros)	Disposición
Valor en libros al 1 de enero de 2024	64
Lanzamientos	(3)
Adiciones	1
Valor en libros al 31 de diciembre de 2024	62

Las provisiones de 62 millones de euros (2023: 64 millones de euros) comprenden principalmente lo siguiente:

- Liberación de provisión por importe de 3 millones para liquidaciones fiscales realizadas por las autoridades fiscales españolas en concepto de impuesto sobre sociedades de los ejercicios 2013 a 2017.
- Provisión para liquidaciones fiscales practicadas por las autoridades fiscales españolas en concepto de Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2002 a 2005 por importe de 32 millones de euros (2023: 31 millones de euros).
- Provisión para actas de liquidación practicadas por la Administración tributaria española en concepto de Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2012 a 2014 por importe de 18 millones de euros (2023: 17 millones de euros).
- Provisión para actas de liquidación practicadas por la Administración tributaria española en concepto de Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2006 por importe de 6 millones de euros (2023: 6 millones de euros).
- Provisión para liquidaciones fiscales practicadas por las autoridades fiscales españolas en concepto de Impuesto sobre el Valor Añadido correspondientes a los ejercicios 2003 a 2005 por importe de 8 millones de euros (2023: 7 millones de euros).

Otras disposiciones

Provisión para posibles reclamaciones relacionadas con litigios estimada en 5 millones de euros en 2024.

1.7 Pasivos no corrientes

Los movimientos de los pasivos no corrientes fueron los siguientes:

Pasivo no corriente

(Millones de euros)	Obligaciones y bonos no corrientes	Deudas a largo plazo con entidades de crédito	Deudas a largo plazo con empresas del grupo	Derivados a largo plazo	Otros pasivos no corrientes	Total
Valor en libros al 1 de enero de 2024	495	296	4.425	13	14	5.243
Nueva financiación	–		3.146			3.146
Reembolsos	–		(2.267)			(2.267)
Intereses/amortización	1		129			129
Diferencias de cambio	–					–
Reclasificación a corto plazo	–	(236)		(13)		(249)
Otros	–		–		(2)	(2)
Valor en libros al 31 de diciembre de 2024	496	60	5.433	–	12	6.001
De los cuales:						
plazo < 1 año						
plazo >= 1 año y <= 5 años		60	5.433	–	12	5.505
Término > 5 años	496					496

Los pasivos no corrientes con un plazo restante inferior a un año, incluidos los compromisos de reembolso para el año siguiente, se contabilizan como pasivos corrientes.

Para obtener detalles de estos pasivos, consulte las siguientes notas.

Bonos no corrientes

Entre los bonos a largo plazo se encuentra un bono vinculado a la sostenibilidad por importe de 500 millones de euros emitido el 10 de septiembre de 2023, con un tipo de interés del 4,375% y vencimiento el 13 de septiembre de 2030. El precio de emisión es del 99,587%. Los bonos fueron suscritos y desembolsados íntegramente por los inversores en esa fecha y admitidos a negociación en el mercado regulado de la Bolsa de Valores de Irlanda.

Deudas a largo plazo con entidades de crédito

Las cuentas a pagar a largo plazo con entidades de crédito incluyen lo siguiente:

- Un préstamo de 60 millones de euros (2023: un préstamo por un total de 60 millones de euros) suscrito el 30 de noviembre de 2020 y con vencimiento el 30 de noviembre de 2027. Devenga un tipo de interés del 0,425%.

El movimiento durante el año de (236) millones de euros corresponde a la línea de liquidez sindicada refinanciada en julio de 2018, cuya fecha de vencimiento actual es julio de 2025.

Deudas a largo plazo con empresas del grupo

Las cuentas a pagar no corrientes a empresas del grupo son 5.433 EUR (2022: 4.425 EUR) y comprenden lo siguiente:

(Millones de euros)	2024	2023	Var.
Ferrovial Emisiones, S.A.	1.278	1.276	2
Ferrofin, S.L.	1.145	2.153	-1.008
Ferrovial Netherlands BV	2.224	967	1.257
Cintra Global SE	668	0	668
Hubco Netherlands, B.V.	100	0	100
Ferrovial Construcción, S.A.	0	22	-22
Kriptón RE, S.A.	12		12
Ferrovial Aravia, S.A.	6	8	-2
TOTAL PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO	5.433	4.425	1.008

- Préstamo intercompañía de 1.278 millones de euros (2023: 1.276 millones de euros) con la filial Ferroviaal Emisiones S.A., recibido mediante la emisión de bonos corporativos en 2020, de los que 780 millones de euros, con un cupón anual del 1,382%, vencen en 2026; y 500 millones de euros, con un cupón anual del 0,54%, vencen en 2028. Estos fondos fueron transferidos a Ferroviaal SE (anteriormente denominada Ferroviaal S.A.) en las mismas condiciones que los bonos emitidos por esta filial.
- Línea de crédito intercompañía contratada con la filial Ferrofin, S.L. el 30 de noviembre de 2017 por un límite de hasta 3.000 millones de euros y vencimiento el 28 de febrero de 2026. El saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2024 asciende a 1.145 millones de euros (2023: 2.153 millones de euros).
- Línea de crédito intercompañía pagadera a Ferroviaal Netherlands B.V. suscrita el 20 de diciembre de 2023 con vencimiento el 20 de diciembre de 2026. El saldo pendiente al cierre del ejercicio 2024 era de 2.224 millones de euros y devenga intereses a un tipo fijo del 3,65%.
- Línea de crédito intercompañía pagadera a Cintra Global SE suscrita el 18 de diciembre de 2024 con vencimiento el 9 de abril de 2027. El saldo pendiente al cierre del ejercicio 2024 era de 668 millones de euros y devenga intereses a un tipo fijo del 3,66%.
- Línea de crédito intercompañía pagadera a Hubco Netherlands B.V. suscrita el 18 de diciembre de 2024 con vencimiento el 13 de diciembre de 2027. El saldo pendiente al cierre del ejercicio 2024 era de 100 millones de euros y devenga intereses a una tasa fija del 2,98%.
- Préstamo intercompañía de 12 millones de euros de la filial Krypton RE, S.A., que devenga un interés fijo a un tipo anual del 3,7% y con vencimiento en 2027.

Derivados a largo plazo

Los pasivos no corrientes incluyen derivados por valor de 0 EUR para 2024 (2023: 13 EUR).

Otros pasivos no corrientes

Entre los pasivos no corrientes se incluyen los créditos asumidos en el marco del proceso de liquidación de la filial en 2023 de la filial Acadia Servicios de Medioambiente, S.L.U. por importe de 10 millones de euros.

Además, incluye los pasivos asociados a la NIIF 16, que consisten principalmente en contratos de arrendamiento de edificios relacionados con arrendamientos de oficinas a largo plazo por valor de 4 millones de euros.

1.8 Pasivo corriente

El vencimiento del pasivo corriente es inferior a un año. El total de los pasivos corrientes y las cuentas por pagar a las empresas del grupo se especifican en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	2024	2023
Cuentas por pagar a corto plazo a entidades de crédito	252	0
Obligaciones y bonos	255	504
Importes adeudados a empresas del grupo	696	385
Cuentas por pagar relacionadas con el impuesto de sociedades	19	25
Pasivos acumulados	5	12
Cuentas por pagar comerciales corrientes	0	1
Otros pasivos corrientes	28	15
Total pasivos corrientes	1.256	943

Cuentas por pagar a corto plazo a entidades de crédito

Línea de liquidez sindicada con un límite de 900 millones de euros, que incluía criterios de sostenibilidad y que puede disponerse en diferentes divisas (EUR, CAD, GBP y USD). La línea fue refinanciada en julio de 2018 y tiene su fecha de vencimiento actual en julio de 2025. El importe dispuesto de esta línea a 31 de diciembre de 2024 fue de 260 millones de dólares estadounidenses (2023: 260 millones de dólares estadounidenses), con un valor contable de 252 millones de euros (2023: 236 millones de euros, clasificado como pasivo no corriente - ver nota 1.7). Los riesgos de tipo de cambio y de tipo de interés de esta disposición se han cubierto mediante swaps de divisas cruzadas con un importe notional de 250 millones de euros, cuyo valor razonable asciende a 1 millón de euros (2023: -13 millones de euros).

Obligaciones y bonos

El programa de emisión de Euro Commercial Paper (ECP) se ha renovado cada año desde 2018, con vencimientos entre 1 y 364 días a partir de la fecha de emisión, lo que permite una mayor diversificación de la financiación del mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez.

Los pagarés en circulación durante 2024 se emitieron en el marco del programa de emisión ECP con etiqueta Sustainability Target STEP por valor de 1.500 millones de euros registrado el 31 de julio de 2023, a un tipo medio del 3,74% (2023: 3,13%). En cuanto a los pagarés en circulación al 31 de diciembre de 2024, el coste medio fue del 3,17% (2023: 4,09%).

Respecto al movimiento durante el ejercicio 2024, cabe destacar la variación del Euro Commercial Paper emitido al cierre de diciembre de 2024 (249 millones de euros) respecto a diciembre de 2023 (500 millones de euros), lo que supone una reducción de -251 millones de euros.

El pasivo corriente incluye también el pago devengado del cupón del bono incluido en el pasivo no corriente por importe de 7 millones de euros.

Deudas corrientes con otras empresas del grupo

La deuda de las empresas del grupo se compone de lo siguiente:

(Millones de euros)	2024	2023
Deuda por pagar a filiales	637	337
Acreedores comerciales a otras empresas del grupo	10	11
Deudas por liquidación del impuesto sobre la renta de sociedades	48	37
Importes adeudados a empresas del grupo	696	385

Las deudas corrientes con otras entidades jurídicas y sociedades con participación en la entidad jurídica incluyen un importe de 696 millones de euros (2023: 385 millones de euros). La deuda relacionada con la liquidación del impuesto sobre sociedades surge del hecho de que Ferrovial SE y la sucursal española de Ferrovial SE son las cabeceras de la unidad fiscal tanto en España como en los Países Bajos.

La deuda por pagar a filiales se detalla en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	2024	2023	Variedad.
Ferrovial Netherlands B.V.	3	0	3
Ferrovial Servicios UK, Ltd.		11	-11
Ferrovial Emisiones, S.A.	7	311	-304
Kriptón RE S.A.		12	-12
Cintra Global SE	1	0	1
Préstamo a corto plazo	11	334	-323
Ferrovial Netherlands B.V.	606	1	605
Ferrovial Corporación, S.A.U.	1	1	0
Autopista Alcalá-O'Donnel S.A.	0	1	-1
Ferrofin, S.L.	18	0	18
Otros	1	0	1
Cuentas corrientes con empresas del grupo	626	4	622
Deuda total de las empresas del grupo	637	337	300

Los movimientos significativos de la Compañía durante el año se pueden explicar de la siguiente manera:

- La deuda interscompañía de Ferrovial Emisiones S.A. por importe de 7 millones de euros corresponde a los fondos prestados por esta filial tras la emisión de bonos por importe de 300 millones de euros el 15 de julio de 2014, a un tipo de interés fijo del 2,5%. La deuda fue abonada íntegramente el 10 de julio de 2024.
- La cuenta corriente a corto plazo de Ferrovial Netherlands BV, a 31 de diciembre de 2024 por 606 millones de euros, derivada del acuerdo de cash-pooling del Grupo.

Cuentas por pagar a otras empresas del grupo

La Sociedad registra cuentas a pagar por servicios recibidos por importe de 10 millones de euros en 2024 (2023: 11 millones de euros principalmente de Ferrovial Corporación, S.A.U.).

Pasivos acumulados

Los pasivos acumulados por 5 millones de euros al 31 de diciembre de 2024 (2023: 12 millones de euros) están relacionados con honorarios por pagar tanto a empresas del grupo como a proveedores por servicios prestados no facturados al final del año.

2. Notas a la cuenta de pérdidas y ganancias individual a 31 de diciembre de 2024

2.1 Ingresos

Los ingresos de Ferrovial SE comprenden los importes facturados a las sociedades del grupo en relación con las garantías otorgadas según lo descrito en la Nota 4 y por los servicios prestados.

(Millones de euros)	2024	2023
Ingresos por garantía a empresas del grupo	7	12
Otros ingresos de empresas del grupo	16	16
Cifra de ventas	23	28

El desglose de los ingresos por área geográfica de las empresas a las que se prestan los servicios es el siguiente:

(Millones de euros)	2024	2023
España	14	14
Países Bajos	2	5
Estados Unidos	6	9
Otros	1	0
Cifra de ventas	23	28

2.2 Gastos de personal

El número medio de empleados durante el año convertido a equivalentes de tiempo completo fue de 9,3 en 2024 (2023: 9,8) en los Países Bajos.

El número medio de empleados durante el año convertido a equivalentes de tiempo completo fue de 2,8 en 2024 (2023: 2,7) en España.

Los costes totales de personal ascendieron a 21 millones de euros (2023: 19 millones de euros), incluidos 0,23 millones de euros en concepto de cargas sociales (2023: 0,5 millones de euros). No hay gastos por planes de pensiones.

(Millones de euros)	2024	2023	Variedad 24/23
Salarios y sueldos	-18	-16	-2
Contribuciones a la seguridad social	0	0	0
Pagos basados en acciones	-3	-3	0
Gastos personales	-21	-19	-2

2.3 Otros gastos de explotación

Los demás gastos de explotación alcanzaron en 2024 los 61 millones de euros (2023: 61 millones de euros)

(Millones de euros)	2024	2023
Gastos de viaje	-1	-1
Gastos de terceros	-15	-32
Gastos imputados a empresas del grupo	-35	-17
Otros gastos generales	-10	-11
Gastos de operación	-61	-61

Los gastos de terceros por 15 millones de euros (2023: 32 millones de euros) disminuyeron respecto al año anterior debido al asesoramiento legal y financiero relacionado con la fusión en 2023. Los gastos cargados a empresas del grupo por 35 millones de euros (2023: 17 millones de euros) incluyen honorarios y costes incurridos por entidades en España que se cargarán a la matriz. Los otros gastos generales incluyen primas de seguros, costes de alquiler y otros gastos generales.

2.4 Ganancias y pérdidas por enajenaciones de activos fijos

Los resultados por importe de 10 millones de euros (2023: 18 millones de euros) se refieren principalmente a la actualización de las indemnizaciones y earn-outs asociados a la enajenación del negocio de servicios en España y Portugal, así como a otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido (detallados en los estados financieros consolidados, Nota 1.1.5 y Nota 2.8).

2.5 Ingresos y gastos financieros

Ingresos financieros

(Millones de euros)	2024	2023
Ingresos por intereses de préstamos a empresas del grupo	8	1
Intereses de cuentas bancarias	2	1
Otros ingresos financieros	8	49
Ingresos financieros totales	18	51

Gastos financieros

Los gastos financieros incluyen los costes de endeudamiento relacionados con la financiación entre compañías, a las cuentas por pagar a las entidades de crédito, a la emisión de bonos, a los cargos por garantías por los gastos facturados por los bancos y las entidades de crédito, entre otros; y se pueden detallar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	2024	2023
Gastos por intereses de préstamos de empresas del grupo	-154	-123
Gastos por intereses sobre la emisión de deuda	-41	-23
Gastos por intereses de las entidades de crédito	-14	-29
Gastos de garantía	-5	-9
Otros gastos financieros	-3	-4
Gasto financiero total	-218	-187

2.6 Ingreso/Gasto por impuesto sobre sociedades

El impuesto a pagar por el resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada se puede desglosar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	2024	2023
Impuesto sobre el resultado del ejercicio corriente	41	-10
Ajustes del año anterior	17	-17
Activos/pasivos por impuestos diferidos	-1	45
Reversión de riesgos fiscales	0	69
Otro	0	2
Gasto/ingreso total del impuesto de sociedades	56	89

En 2024 se reconoció un gasto por impuesto de sociedades por importe de 56 millones de euros (89 millones de euros en 2023) como se muestra en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	2024	2023
Ganancia/(pérdida) antes de impuestos	-226	-150
Impuesto al tipo de impuesto de sociedades del 25,8%/25,0% en los Países Bajos/España	58	37
Reconocimiento de pérdidas fiscales no reconocidas previamente / Pérdidas fiscales no reconocidas del ejercicio	-7	-23
Sentencia relativa al Real Decreto-ley 3/2016	22	0
Impactos de las inspecciones fiscales en curso o finalizadas	8	69
Gastos financieros no deducibles	-13	-39
Cambios en las estimaciones sobre el reconocimiento de pérdidas fiscales y créditos a amortizar	-17	63
Otros ajustes	6	-17
Total del impuesto de sociedades	56	89
Tasa efectiva	25,0 %	59,1 %

Para el análisis del impuesto sobre la renta de sociedades debemos considerar los siguientes ajustes principales:

- Reconocimiento de pérdidas operativas netas pendientes de amortizar no reconocidas previamente y de pérdidas fiscales no reconocidas generadas en el ejercicio 2024 (-7 millones de euros para 2024 y -23 millones de euros para 2023).

- La Sentencia relativa al Real Decreto-ley (RDL) 3/2016 incluye un impacto positivo de 22 millones de euros a favor de Ferrovial SE, Sucursal en España. Tal y como se informó en las Cuentas Anuales Consolidadas de diciembre de 2023, el 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional español anunció oficialmente su sentencia relacionada con este asunto, resolviendo que la utilización del RDL no era adecuada para modificar los elementos esenciales de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica infringía los requisitos constitucionales.
- El impacto de las actuaciones inspectoras en curso (periodo 2017-2020) ha alcanzado los 8 millones de euros en 2024 correspondientes a la Sucursal Española y al Grupo Fiscal (69 millones de euros en 2023 correspondientes a actuaciones inspectoras finalizadas y liquidadas que se encuentran totalmente provisionadas). El criterio que pueda adoptar la Administración Tributaria en relación con los ejercicios abiertos a inspección podría dar lugar a pasivos fiscales contingentes que no pueden cuantificarse objetivamente. Se considera que las posibles contingencias fiscales significativas se encuentran adecuadamente provisionadas al cierre del ejercicio.
 - Los gastos financieros no deducibles de impuestos ascendieron a -13 millones de euros (-39 millones de euros en 2023).
 - Se ha registrado una provisión por pérdidas operativas netas generadas durante el año en los Países Bajos por un importe de -20 millones de euros, ya que no se recuperarán en el futuro. No obstante, de acuerdo con la NIC 12, se reconoció un importe de pérdidas fiscales igual al exceso de las diferencias temporarias de pasivo sobre las diferencias temporarias de activo, por importe de 6 millones de euros.
 - A efectos de evaluar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas en España, se ha diseñado un modelo basado en las últimas proyecciones de resultados disponibles de las compañías del Grupo, que implicaba la baja de futuras pérdidas operativas netas y créditos fiscales por importe de 23 millones de euros (reconocimiento de futuras pérdidas operativas netas y créditos fiscales de 63 millones de euros en 2023).

3. Honorarios de auditoría

Los costes del Grupo correspondientes al auditor externo con cargo al ejercicio de EY Accountants BV fueron de 5 millones de euros.

(Millones de euros)	EY Accountants BV	Otros EY	2024	Ernst & Young Accountants LLP	Otros EY	2023
Servicios de auditoría	1	13	14	1	13	14
Servicios de revisión limitada	1	—	1	—	—	—
Otros	—	—	—	—	1	1
Total	2	13	15	1	14	15

Los honorarios establecidos anteriormente para la auditoría de los estados financieros se basan en los honorarios totales para la auditoría de los estados financieros del año 2024, independientemente de si los procedimientos ya se realizaron en el año 2024.

4. Compromisos y contingencias no incluidos en el balance

Garantías

Los pasivos contingentes de la Compañía incluyen garantías bancarias y de otro tipo otorgadas a ciertas empresas del Grupo.

Garantías otorgadas a terceros

La Sociedad emite garantías a favor de los clientes, socios de un proyecto o entidades financieras que proporcionan líneas de aval, entre otros, para garantizar las obligaciones contraídas en virtud de un contrato por la sociedad garantizada, que generalmente forma parte del grupo de la Sociedad. Por tanto, la Sociedad, en calidad de garante, asume la responsabilidad con respecto a las obligaciones de pago o de cumplimiento de la Sociedad garantizada al aceptar compensar al beneficiario en caso de impago o incumplimiento.

Al cierre del ejercicio 2024, estas garantías ascendían a 6.623 millones de euros (2023: 7.036 millones de euros) e incluyen:

- Avaluos otorgadas a favor de Ferrovial Emisiones, S.A. sobre emisiones de obligaciones corporativas por un importe nominal total de 1.780 millones de euros (2023: 2.080 millones de euros). Todas las emisiones de bonos realizadas por Ferrovial Emisiones, S.A. cuentan con la garantía de Ferrovial SE. No obstante, en relación con esta operación, Ferrovial registra préstamos intercompañía a Ferrovial Emisiones, S.A. a largo plazo por importe de 1.277 millones de euros (Nota 1.7), y a corto plazo por importe de 7 millones de euros (Nota 1.8), que corresponden a las emisiones de obligaciones realizadas en ejercicios anteriores.
- Garantía otorgada a favor de clientes de otras empresas del grupo de la División de Construcción por importe de 4.780 millones de euros (2023: 4.652 millones), que corresponde principalmente a fianzas.

- Garantía otorgada a favor de clientes de otras empresas del grupo en la División de Autopistas por importe de 1 millón de euros (2023: 9 millones).

Avales Bancarias

Además de lo anterior, al cierre del ejercicio 2024 la Sociedad mantiene garantías bancarias por importe de 534 millones de euros (2023: 1.115 millones de euros) en virtud de líneas de garantía, de las cuales:

- 330 millones de euros corresponden a compromisos de garantía de aportación de capital asumidos con sus distintas filiales (2023: 788 millones de euros), principalmente para el proyecto New Terminal One JFK (EE.UU.).
- 125 millones de euros (2023: 250 millones de euros) en garantías financieras relacionadas principalmente con procedimientos fiscales.
- 78 millones EUR (2023: 77 millones EUR) en garantías técnicas relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones no financieras, como la participación en licitaciones o las obligaciones de ejecución de proyectos.

Otras garantías

Como parte del proceso de desinversión de Servicios al que se refiere el apartado de operaciones interrumpidas, la Sociedad ha proporcionado las indemnizaciones que son habituales en este tipo de operaciones. La mejor evaluación de la misma ya se considera en los estados financieros.

Unidad fiscal

La Sociedad es solidariamente responsable de las obligaciones fiscales en la unidad fiscal tanto en los Países Bajos como en España.

– **Unidad fiscal en los Países Bajos**

La empresa constituye una unidad fiscal desde el 14 de diciembre de 2018 a efectos del impuesto sobre la renta de sociedades y es la cabeza del grupo desde 2020. Por lo tanto, la empresa es responsable de la obligación tributaria de la unidad fiscal en los Países Bajos.

Hasta hace poco, la unidad fiscal estaba en disputa con las autoridades fiscales holandesas con respecto a una reestructuración de un grupo en el extranjero. En caso de que el grupo dejara de existir, las entidades que forman parte de la unidad fiscal se habrían convertido en contribuyentes autónomos. Esta discusión se ha resuelto en mayo de 2024, con el resultado de que la unidad fiscal sigue vigente y, posteriormente, las entidades que forman parte de la unidad fiscal no se han convertido en contribuyentes autónomos durante un breve período específico.

– **La unidad fiscal en España**

La Sucursal Española es la cabecera de la unidad fiscal a efectos del Impuesto sobre Sociedades en los Países Bajos. En consecuencia, la Sociedad responde de la obligación tributaria de la unidad fiscal en España..

– **Litigios y otros pasivos contingentes**

Para más información sobre litigios y otros pasivos contingentes, consulte la cuenta consolidada en la nota 6.5.

5. Remuneración de los consejeros

La Sociedad tiene un consejo de un solo nivel, compuesto por miembros ejecutivos y no ejecutivos.

La retribución, incluidos otros beneficios, de los administradores ejecutivos y no ejecutivos actuales repercutida a la entidad jurídica en el ejercicio ascendió a 14 millones de euros (2023: 11 millones de euros). No se pagó ninguna remuneración a los antiguos administradores dado que no hubo cambios en la composición en el ejercicio objeto de la revisión ni en el ejercicio anterior.

El importe total de la remuneración de los consejeros se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2024	2023
Consejeros ejecutivos	12	9
Consejeros no ejecutivos	2	2
Total	14	11

Por favor, consulte la sección de Remuneraciones en el Informe de Directores.

6. Acontecimientos posteriores al cierre

Los hechos ocurridos con posterioridad a la fecha del balance se detallan en los estados financieros consolidados, Nota 6.10.

Consejo de Administración

Sr. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Director Ejecutivo (Presidente)

D. Óscar Fanjul Martín, Consejero No Ejecutivo (Vicepresidente)

D. Ignacio Madridejos Fernández, Consejero Ejecutivo (Consejero Delegado)

Doña María del Pino y Calvo-Sotelo, Consejera no ejecutiva

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, Consejero no ejecutivo

Sr. Philip Bowman, Director no ejecutivo

Sra. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen, Consejera no ejecutiva

Sr. Bruno Di Leo, Consejero no ejecutivo

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo, Consejero No Ejecutivo (Consejero Coordinador)

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz, Consejero no ejecutivo

Sra. Hildegard Wortmann, Consejera no ejecutiva

Sra. Alicia Reyes Revuelta, Consejera No Ejecutiva

Ámsterdam, 27 de febrero de 2025

OTRA INFORMACIÓN

Disposiciones estatutarias sobre la distribución de beneficios

469

Informe de Auditor Independiente

470

Disposiciones en los estatutos sobre la aprobación de beneficios

De conformidad con el artículo 2:392.1 b) del Código Civil neerlandés, el artículo 11 de los Estatutos de Ferrovial establece lo siguiente en relación con la distribución de beneficios:

- Ferrovial podrá realizar distribuciones de capital en la medida en que su patrimonio neto exceda de la suma de (i) la parte desembolsada y exigida de su capital social y (ii) las reservas que deba mantener según las disposiciones legales o previstas en sus Estatutos.
- El dividendo podrá distribuirse tras la aprobación de las cuentas anuales de Ferrovial. El Consejo de Administración podrá determinar que se añada a las reservas una cantidad procedente de los beneficios. Los beneficios restantes estarán a disposición de la junta general.
- El Consejo de Administración acuerda las distribuciones a cuenta y pueden realizarse con cargo a los beneficios de Ferrovial del ejercicio en curso o con cargo a una reserva sujeta a distribución.
- El órgano social que decide sobre la distribución en cuestión decide si dicha distribución se realiza en efectivo, en especie o en acciones, o cualquier combinación de lo anterior. La Junta General únicamente podrá acordar la distribución en especie o en forma de acciones a propuesta del Consejo de Administración.
- Todas las acciones del capital social de Ferrovial, con excepción de las que la propia Compañía tenga en autocartera (salvo que estén gravadas con un derecho de usufructo o prenda), participan a partes iguales en las distribuciones de capital.

DERECHOS ESPECIALES DE VOTO Y ACCIONES SIN VOTO EN VIRTUD DE LOS ESTATUTOS

Cada acción del capital social de FSE da derecho a emitir un voto en la junta general de FSE. Las acciones en autocartera de FSE o de sus filiales no podrán ser objeto de votación.

SUCURSAL (FERROVIAL SE SUCURSAL EN ESPAÑA)

La Sucursal constituida en España en 2023, Ferrovial SE Sucursal en España, incluye las siguientes entidades de titularidad directa:

Entidad	% de participación	Entidad	% de participación
Ferrovial Inversiones, S.A.U.	100 %	Ferrovial Venture VI, S.A.U.	100 %
Ferrovial Emisiones, S.A.	100 %	Ferrovial Ventures, S.A.U.	100 %
Ferrovial Construcción, S.A.	100 %	Ferrovial 008, S.L.U.	100 %
Ferrovial Aeropuertos España, S.A.U.	100 %	Ferrovial 009, S.L.U.	100 %
Ferrovial MAD 01, S.A.	100 %	Ferrovial 012, S.A.	100 %
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	100 %	Ferrovial 013, S.A.	100 %
Cintra Infraestructuras España S.L.U.	100 %	Ferrovial 014, S.A.	100 %
Ferrofin S.L.	100 %	Ferrovial 015, S.L.	100 %
Ferrovial Corporación, S.A.U.	100 %	Ferrovial 016, S.L.	100 %
Temauri, S.L.U.	100 %	Ferrovial 017, S.L.	100 %
Krypton RE S.A.	100 %	Ferrovial 011, S.A.	100 %
Ferrovial Mobility S.L.U.	100 %	Ferrocop UK LTD.	100 %
Landmille Ireland DAC	100 %	Ferrovial Services Netherlands B.V.	100 %
Ferrovial 004, S.L.U.	100 %	Thalia Waste Treatment B.V.	100 %
Pilum, S.A.	94,1%		

En cuanto a las sucursales adicionales existentes en Ferrovial, correspondientes a las entidades jurídicas del grupo, cabe destacar las sucursales ubicadas en India, Francia, Portugal, Chile, Arabia Saudí, Colombia, España, República Checa, Eslovaquia, Letonia, Reino Unido, Perú, Omán, Puerto Rico, Bolivia, República Dominicana, Brasil, Uruguay, Argentina, Grecia, Túnez, Italia.

En los Anexos II y III de los Estados Financieros Consolidados incluidos en este Informe Anual se indican todas las filiales y empresas asociadas de Ferrovial SE.

INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

El informe del auditor independiente figura en las páginas siguientes.

(Traducción de un informe publicado originalmente en inglés el 27 de febrero de 2025. En caso de discrepancia, prevalecerá la versión en inglés).

Informe del auditor independiente

A la atención de: los accionistas y el consejo de administración de Ferrovial SE

Informe sobre la auditoría de las cuentas anuales de 2024 incluidas en el informe anual integrado

Nuestra opinión

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas, correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2024 de Ferrovial SE (en lo sucesivo, "Ferrovial" o "la Sociedad") con sede en Ámsterdam, Países Bajos. Las cuentas anuales comprenden las cuentas anuales consolidadas y las cuentas anuales individuales.

En nuestra opinión:

- ▶ Las cuentas anuales consolidadas expresan la imagen fiel de la situación financiera de Ferrovial a 31 de diciembre de 2024, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio 2024, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas en la Unión Europea (NIIF-UE) y con el Título 9º del Libro 2º del Código Civil neerlandés.
- ▶ Las cuentas anuales individuales expresan la imagen fiel de la situación financiera de Ferrovial a 31 de diciembre de 2024, así como de sus resultados correspondientes al ejercicio 2024, de conformidad con el Título 9º del Libro 2º del Código Civil neerlandés.

Las cuentas anuales consolidadas comprenden:

- ▶ el estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2024;
- ▶ los siguientes estados correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2024: la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, los estados consolidados de resultado global y de cambios en el patrimonio neto y el estado consolidado de flujos de efectivo;
- ▶ y la memoria, que incluye las políticas contables significativas y otra información explicativa.

Las cuentas anuales individuales comprenden:

- ▶ el balance de la Sociedad a 31 de diciembre de 2024;
- ▶ la cuenta de pérdidas y ganancias individual correspondiente al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2024;
- ▶ y la memoria, que incluye un resumen de las políticas contables y otra información explicativa.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa neerlandesa, incluidas las normas de auditoría neerlandesas. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen con más detalle en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales* de nuestro informe.

Somos independientes de Ferrovial de conformidad con el Reglamento de la UE sobre requisitos específicos relativos a la auditoría obligatoria de entidades de interés público, la *Wet toezicht accountantsorganisaties* (Wta, Ley neerlandesa de supervisión de firmas de auditoría), la *Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten* (ViO, Código deontológico neerlandés de censores jurados, una norma relativa a la independencia) y otras normas de independencia aplicables en los Países Bajos. Además, nos atenemos al *Verordening gedrags- en beroepsregels accountants* (VGBA, Código deontológico neerlandés de contabilidad).

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Información justificativa de nuestra opinión

Hemos diseñado nuestros procedimientos de auditoría en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas. La siguiente información justificativa de nuestra opinión y las eventuales conclusiones se abordaron en este contexto, por lo que no expresamos una opinión o conclusión por separado sobre estas cuestiones.

Nuestra comprensión de la empresa

Ferrovial, incluidos sus predecesores a efectos jurídicos, lleva más de cuarenta años operando a escala internacional en siete mercados geográficos principales. Ferrovial es un grupo multinacional de infraestructuras que opera en diversos sectores, como la construcción, las autopistas de peaje y los aeropuertos. En nuestra auditoría hemos prestado especial atención a una serie de aspectos derivados de las operaciones del grupo y de nuestra evaluación de riesgos.

Hemos determinado la materialidad e identificado y valorado los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, con objeto de diseñar procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión.

Materialidad o importancia relativa

Materialidad o importancia relativa	84 millones de euros (2023: 81 millones de euros)
Referente aplicado	Aproximadamente el 1% de la cifra de negocio del ejercicio cerrado el 31 de diciembre 2024
Explicación	Hemos aplicado este criterio de referencia con base en nuestro juicio profesional y nuestra interpretación de las necesidades de información financiera de los usuarios de las cuentas anuales. Las medidas basadas en beneficios no se consideran referentes apropiados, dada su volatilidad en los últimos años. En cambio, creemos que la cifra de negocio es un indicador clave de los resultados de la Sociedad y una referencia habitual en el sector. Hemos determinado la materialidad de manera coherente con el ejercicio anterior.

Asimismo, hemos tenido en cuenta las incorrecciones y/o posibles incorrecciones que, en nuestra opinión, serían significativas para los usuarios de las cuentas anuales por motivos cualitativos.

Hemos acordado con la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración (en lo sucesivo, "la Comisión de Auditoría y Control") que las incorrecciones superiores a 4 millones de euros que se detecten durante la auditoría les deberán ser comunicadas, así como las incorrecciones menores que, en nuestra opinión, deban ser comunicadas por motivos cualitativos.

Alcance de la auditoría a nivel de grupo

Ferrovial es la cabecera de un grupo de entidades. La información financiera de este grupo se incluye en las cuentas anuales.

Somos responsables de planificar y realizar la auditoría del grupo para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada con respecto a la información financiera de las entidades o unidades de negocio dentro del grupo como base para formarnos una opinión sobre los estados financieros. Asimismo, somos responsables de la dirección, supervisión, revisión y evaluación del trabajo de auditoría realizado a efectos de la auditoría del grupo. Asumimos toda la responsabilidad respecto al informe del auditor.

Con base en nuestra comprensión del grupo, su entorno, el marco de información financiera aplicable y su sistema de control interno, hemos identificado y evaluado los riesgos de incorrección material en los estados financieros, así como en las cuentas y desgloses significativos. Como resultado de esta evaluación de riesgos, hemos definido la naturaleza, el momento de ejecución y el alcance del trabajo de auditoría realizado, incluyendo la identificación de las entidades o unidades de negocio del grupo (los componentes) en las que llevar a cabo procedimientos de auditoría. En este proceso, se han considerado la naturaleza de los hechos y circunstancias relevantes subyacentes a los riesgos identificados de incorrecciones materiales en los estados financieros, la correlación de dichos riesgos con los componentes del grupo y la relevancia económica o materialidad de estos componentes en el contexto del grupo.

Comunicamos el alcance del trabajo de auditoría a realizar y los riesgos identificados mediante la emisión de instrucciones a los auditores de los componentes, solicitándoles que informaran sobre aspectos relacionados con la información financiera del componente que pudieran ser relevantes para la identificación y evaluación de riesgos.

Nuestras actuaciones han consistido en:

- ▶ realizar directamente procedimientos de auditoría en áreas específicas, tales como la valoración del fondo de comercio y de instrumentos financieros derivados, el deterioro de activos intangibles relacionados con acuerdos de concesión, y la adquisición y enajenación de inversiones;
- ▶ seleccionar un total de 51 componentes para la realización de procedimientos de auditoría a efectos de la información financiera consolidada por haberse identificado riesgos significativos de incorrección material en uno o más saldos de cuentas y/o desgloses; seleccionar 5 componentes adicionales en los que se realizaron trabajos de auditoría específicos enfocados en abordar riesgos de fraude y corrupción; y
- ▶ ejecutar directamente procedimientos de auditoría específicos sobre 33 componentes del grupo.

Como resultado, se logró una cobertura del 93% de las ganancias/(pérdidas) antes de impuestos de las operaciones continuadas, incluyendo el resultado derivado de la venta y nueva valoración de la inversión de la Sociedad en FGP Topco, sociedad titular directa de Heathrow Airports Holdings Limited (HAH), así

como el 98% de los ingresos y el 92% del total de los activos. Para los demás componentes, llevamos a cabo procedimientos analíticos con el fin de verificar que nuestra evaluación de riesgos y el alcance del trabajo de auditoría siguieran siendo adecuados durante el desarrollo del encargo.

Llevamos a cabo visitas físicas con el fin de reunirnos con la dirección local y los equipos responsables de los componentes, observar sus operaciones y debatir tanto la evaluación de riesgos del grupo como los riesgos de incorrecciones materiales para las entidades ubicadas en EE. UU., Canadá, España, Polonia y Turquía. Asimismo, revisamos y valoramos la idoneidad de los entregables proporcionados por los auditores de los componentes, así como los documentos de trabajo clave relacionados con los riesgos de incorrecciones materiales en determinados componentes. También organizamos reuniones de planificación y otras sesiones relevantes conforme a las necesidades específicas de cada caso, y participamos en encuentros con la dirección local y los equipos responsables de los componentes analizados. Durante las reuniones y llamadas mantenidas, se abordaron aspectos relacionados con la planificación, los procedimientos ejecutados en función de las evaluaciones de riesgos, así como las conclusiones y observaciones obtenidas. Posteriormente, se llevó a cabo cualquier trabajo adicional que se considerara necesario por el equipo principal o los equipos de componentes.

Mediante la aplicación de los procedimientos de auditoría a las entidades del grupo, junto con procedimientos adicionales a nivel consolidado, hemos logrado obtener pruebas de auditoría suficientes y adecuadas sobre la información financiera del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales.

Equipos y uso de especialistas

Nos hemos asegurado de que los equipos de auditoría, tanto a nivel de grupo como de componentes, contaran con las aptitudes y competencias adecuadas y necesarias para la auditoría de un cliente que cotiza en bolsa en el negocio de la construcción, así como de las concesiones de infraestructuras a largo plazo. Hemos incluido especialistas en las áreas de auditoría informática, análisis forense, remuneración e impuesto sobre sociedades. Además, hemos recurrido a nuestros propios expertos en las áreas de valoración de derivados y concesiones.

Nuestra postura sobre los riesgos climáticos y la transición energética

El cambio climático y la transición energética ocupan un lugar destacado en el debate público. Cuestiones como la reducción de emisiones de dióxido de carbono repercuten en la información financiera, ya que implican riesgos para el funcionamiento de la empresa, la valoración de activos y provisiones o la sostenibilidad del modelo de negocio y el acceso a los mercados financieros de las empresas con mayor huella de carbono.

En el Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado del informe de gestión, el Consejo de Administración aporta un resumen de los compromisos y obligaciones asumidos por Ferrovial e informa sobre las acciones emprendidas por la Sociedad para abordar los impactos, riesgos y oportunidades vinculados al cambio climático y al medio ambiente.

Como parte de nuestra auditoría de las cuentas anuales, hemos valorado en qué medida los riesgos relacionados con el clima y los efectos de la transición energética, así como los compromisos y obligaciones (implícitas) de la Sociedad, se contemplan en las estimaciones e hipótesis significativas. Además, hemos leído el informe de gestión y comprobado si existe o no alguna incoherencia significativa entre las cuentas anuales y la información no financiera contenida en el Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado.

Los riesgos relacionados con el clima se reflejan sobre todo en la estimación del volumen de tráfico futuro de la Sociedad.

Nos referimos a la cuestión clave de auditoría "Recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura (modelo inmovilizado intangible) explotados en régimen de concesión, y fondo de comercio vinculado", para la cual se considera que el volumen de tráfico futuro constituye una hipótesis significativa.

Nuestra postura respecto al fraude o incumplimiento de la normativa

Nuestra responsabilidad

Si bien no somos responsables de prevenir el fraude o el incumplimiento y no cabe esperar que detectemos el incumplimiento de toda normativa, es nuestra responsabilidad obtener una certeza razonable de que las cuentas anuales, en su conjunto, están libres de incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

Nuestro enfoque de auditoría en relación con riesgos de fraude

Hemos identificado y valorado el riesgo de que se produzcan incorrecciones materiales en las cuentas anuales por causa de fraude. Durante nuestra auditoría, hemos obtenido una comprensión de la Sociedad y de su entorno, así como de los componentes del sistema de control interno. Esto ha incluido el proceso de evaluación de riesgos y los procedimientos del Consejo de Administración para responder a los riesgos de fraude y supervisar el sistema de control interno, así como sus resultados.

Hacemos referencia al Informe de Riesgos del informe de gestión para conocer la evaluación realizada por el Consejo de Administración de los posibles riesgos de fraude.

Evaluamos el diseño y los aspectos relevantes del sistema de control interno. En particular, analizamos la evaluación del riesgo de fraude, así como el código ético corporativo y el canal ético (procedimientos de denuncia y registro de incidentes). Hemos evaluado el diseño y la implementación de los controles internos destinados a mitigar los riesgos de fraude y, cuando se ha considerado oportuno, hemos puesto a prueba su eficacia operativa.

Como parte de nuestro proceso de identificación de riesgos de fraude, evaluamos los factores de riesgo de fraude en la información financiera, apropiación indebida de bienes, cohecho y corrupción, con el apoyo directo de nuestros especialistas forenses. Además, encargamos a nuestros especialistas forenses realizar un seguimiento y evaluación constante de cualquier cobertura mediática adversa relacionada con Ferrovial. Hemos valorado si estos factores indican la existencia de un riesgo de incorrección material por fraude.

Hemos incorporado a nuestra auditoría ciertos factores de imprevisibilidad. Asimismo, hemos analizado el resultado de otros procedimientos de auditoría y valorado si alguna conclusión era indicativa de fraude o incumplimiento.

Abordamos los riesgos relativos a la elusión de controles por parte de la dirección, ya que este riesgo está presente en todas las entidades. En relación con estos riesgos, hemos llevado a cabo procedimientos

para evaluar, entre otras cosas, si las principales estimaciones contables presentan sesgos de la dirección que puedan representar un riesgo de incorrección material debida a fraude. En particular, dicho sesgo podría referirse a juicios y estimaciones contables importantes, tal como se indica en el apartado 1.3.4 de las bases de presentación, actividades de la sociedad y perímetro de consolidación de las cuentas anuales. Además, hemos aplicado el análisis de datos para identificar y tratar las partidas de alto riesgo. Hemos estudiado la lógica empresarial (o su inexistencia) de las operaciones extraordinarias significativas, incluidas aquellas realizadas con partes vinculadas.

Al identificar y evaluar los riesgos de fraude, partimos de la presunción de que existen riesgos de fraude en el reconocimiento de ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo, así como en otros flujos de ingresos. Hemos diseñado y llevado a cabo nuestros procedimientos de auditoría relativos al reconocimiento de ingresos teniendo en cuenta este presunto riesgo de fraude. Para más información, nos remitimos al apartado "Cuestiones clave de auditoría", a continuación, sobre nuestros procedimientos de auditoría aplicados al reconocimiento de ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo.

Hemos analizado la información disponible y realizado indagaciones a los ejecutivos pertinentes y los departamentos de auditoría interna, asuntos jurídicos, cumplimiento normativo, y recursos humanos, así como del Consejo de Administración.

Los riesgos de fraude que hemos identificado, las indagaciones y otra información disponible no han dado lugar a indicios concretos de fraude ni a sospechas de fraude que pudieran afectar de forma material a la imagen fiel reflejada en las cuentas anuales.

Nuestro enfoque de auditoría respecto a riesgos de incumplimiento de la normativa

Hemos aplicado procedimientos de auditoría adecuados en relación con el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que influyen directamente en la determinación de los importes significativos y la información presentada en las cuentas anuales. Además, evaluamos los factores relativos a riesgos de incumplimiento de la normativa que, según nuestra experiencia general en el sector, nuestras conversaciones con el Consejo de Administración, lectura de actas, inspección de los informes de auditoría interna de Ferrovial y realización de pruebas sustantivas de detalles de clases de transacciones, saldos de cuentas o desgloses, podrían tener un efecto material sobre las cuentas anuales.

Además, inspeccionamos cartas de abogados y correspondencia con organismos reguladores. Durante toda la auditoría nos mantuvimos alerta ante cualquier indicio o sospecha de incumplimiento. Por último, hemos obtenido manifestaciones por escrito en el sentido de que se nos han comunicado todos los casos conocidos de incumplimiento de la normativa.

Nuestro enfoque de auditoría en relación con el principio de empresa en funcionamiento

Tal y como se indica en el apartado 1.2. Evaluación de empresa en funcionamiento de la memoria consolidada, las cuentas anuales se han elaborado sobre la base del principio de empresa en funcionamiento. Al elaborar las cuentas anuales, el Consejo de Administración ha realizado una evaluación específica de la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento y continuar sus operaciones durante los próximos doce meses.

Hemos debatido y evaluado esta valoración específica con el Consejo de Administración ejerciendo nuestro juicio profesional y manteniendo escepticismo profesional. Hemos analizado en qué medida la

evaluación del principio de empresa en funcionamiento efectuada por el Consejo de Administración, sobre la base de nuestro conocimiento y comprensión obtenidos a través de nuestra auditoría de las cuentas anuales o por otros medios, recoge todos los hechos o circunstancias que puedan arrojar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada.

Sobre la base de los procedimientos aplicados, no hemos detectado ninguna incertidumbre material en cuanto a la aplicación del principio de empresa en funcionamiento. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.

Cuestiones clave de auditoría

Las cuestiones clave de auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales. Hemos comunicado las cuestiones clave de la auditoría al Comité de Auditoría y Control. Las cuestiones clave de auditoría no constituyen un reflejo exhaustivo de todas las cuestiones tratadas.

La naturaleza de nuestras cuestiones clave de auditoría no ha cambiado con respecto a las del ejercicio anterior.

Reconocimiento de ingresos en contratos de construcción a largo plazo

Riesgo

Tal y como se describe con más detalle en las notas 1.3.3.4, 1.3.4 y 4.4 de la memoria consolidada, la Sociedad suscribe con sus clientes contratos de construcción a largo plazo en los que los ingresos se reconocen a lo largo del tiempo según el método de producto ("output method") o de costes ("input method"). En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo por valor de 7.091 millones de euros.

El reconocimiento de ingresos por contratos contabilizados según el método de producto precisa de juicios para medir el trabajo realizado en función de las unidades de ejecución valoradas y completadas hasta la fecha. Los contratos contabilizados con arreglo al método de costes exigen una estimación del coste total previsto para su finalización. Para ambos métodos, la dirección estima, cuando procede, el importe total de los ingresos a reconocer, incluidas las contraprestaciones variables, las modificaciones o las reclamaciones.

Para calcular los ingresos por contraprestaciones variables, la dirección estima el importe de los costes incurridos que darán lugar a esas fuentes adicionales de ingresos, o a reducciones de los mismos. La Sociedad reconoce los ingresos derivados de contraprestaciones variables, modificaciones y/o reclamaciones únicamente cuando están respaldados por la aprobación del cliente o por otra base legal, y en la medida en que sea altamente improbable que se produzca una reversión significativa de dichos ingresos. Asimismo, en aquellos casos en los que los costes estimados para

Reconocimiento de ingresos en contratos de construcción a largo plazo

la finalización del proyecto superen el precio del contrato, la Sociedad registra una provisión para reflejar la pérdida esperada.

La auditoría de la valoración por la dirección de los ingresos reconocidos a lo largo del tiempo procedentes de contratos de construcción a largo plazo es especialmente compleja ya que conlleva hipótesis subjetivas de la dirección relativas a juicios de valor para medir el trabajo realizado en función de las unidades de ejecución valoradas y completadas hasta la fecha, los costes totales estimados previstos para completar el trabajo -que podría prolongarse durante varios años- y el importe de los costes incurridos que darían lugar a fuentes adicionales de ingresos. Estas hipótesis podrían verse afectadas por las condiciones económicas y de mercado futuras. Por otra parte, partimos de la premisa de que existen riesgos de fraude en el reconocimiento de ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo.

Nuestra metodología de auditoría

Hemos obtenido un entendimiento de las políticas y procedimientos que aplica la Sociedad para reconocer los ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo utilizando el método de producto ("output method") o de costes ("input method"), según el caso, así como de las hipótesis y estimaciones subyacentes.

Nuestros procedimientos de auditoría también incluyeron, entre otros, la evaluación de la aplicación del método de reconocimiento de ingresos de la Sociedad de conformidad con la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes". Realizamos procedimientos analíticos y comprobamos los detalles de una muestra de contratos para: evaluar las cláusulas contractuales pertinentes; comparar los datos de entrada con los datos históricos o la trayectoria de la Sociedad en contratos similares, y evaluar la razonabilidad de las hipótesis y estimaciones de la dirección.

Además, evaluamos la razonabilidad del juicio de la dirección sobre la medición del trabajo realizado, a partir de las unidades de ejecución valoradas y completadas hasta la fecha y de las estimaciones de los costes totales previstos para completar el trabajo. Para ello, mantenemos reuniones con la dirección y realizamos un análisis comparativo de las desviaciones entre los costes inicialmente previstos y los costes reales. Analizamos el impacto de las desviaciones sobre los márgenes estimados del proyecto y las certificaciones recibidas por el cliente, en su caso. También efectuamos un análisis comparativo de los ingresos presupuestados frente a los ingresos reales reconocidos durante el ejercicio, y un análisis retrospectivo de los costes reales históricos para evaluar la capacidad de estimación de la dirección.

En el caso de las contraprestaciones variables, evaluamos el importe estimado de los costes incurridos que darían lugar a fuentes adicionales de ingresos mediante la comparación del avance real de las obras con las fechas e hitos de finalización contractuales, y valoramos si se cumplen razonablemente para su reconocimiento.

Para las modificaciones de contrato, evaluamos la evidencia de las aprobaciones de los informes técnicos subyacentes y el estado de la negociación con los clientes. En el

Reconocimiento de ingresos en contratos de construcción a largo plazo

	<p>caso de los importes reconocidos en concepto de reclamaciones, analizamos la razonabilidad del criterio de la dirección a la hora de reconocer dichas partidas como ingresos, para lo cual inspeccionamos los informes técnicos justificativos y las confirmaciones de carácter legal.</p>
<p>Observaciones clave</p>	<p>Hemos llegado a la conclusión de que las hipótesis relativas al reconocimiento de ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo se sitúan dentro de unos márgenes aceptables y estamos de acuerdo con las conclusiones de la dirección.</p>

Recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura (activos *modelo intangible*) explotados en régimen de concesión y el fondo de comercio relacionado

<p>Riesgo</p>	<p>Tal y como se describe con más detalle en las notas 1.3.3.2, 1.3.4, 3.1 y 3.3 de la memoria consolidada, los acuerdos de concesión que entran en el ámbito de aplicación de la CINIIF 12, para los que la contraprestación recibida consiste en el derecho a cobrar cánones en función del grado de utilización del servicio público, se clasifican como inmovilizados en proyectos de infraestructuras (activo modelo intangible). Tras adquirir una inversión en infraestructuras, la Sociedad reconoce como fondo de comercio el importe de la contraprestación pagada que exceda el valor razonable de los activos netos adquiridos. A 31 de diciembre de 2024, la Sociedad tenía registrado un total de 6.782 millones de euros como inmovilizado correspondiente a proyectos de infraestructuras clasificados bajo el modelo intangible, así como 303 millones de euros en concepto de fondo de comercio relacionados con el proyecto de la autopista de peaje I-66 y el proyecto del aeropuerto de Dalaman.</p> <p>La dirección evalúa en cada cierre de ejercicio, como mínimo, si existen indicios de un potencial deterioro del valor de la inversión en cada proyecto de infraestructura. Además, el fondo de comercio vinculado se somete a un test de deterioro al menos una vez al año. Los correspondientes análisis de deterioro se basan en un modelo de flujos de caja descontado. Esto implica hipótesis de la dirección referidas a los volúmenes de tráfico futuros, los precios aplicados a los clientes, los gastos de explotación futuros y la tasa de descuento.</p> <p>Auditar las estimaciones de la dirección sobre la recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura explotados en régimen de concesión, así como del fondo de comercio vinculado, de la autopista I-66 y el aeropuerto de Dalaman es complejo debido a la significatividad de los importes en cuestión y exigen juicio subjetivo por parte del auditor, debido a su vez a la alto grado de subjetividad implican las estimaciones de la dirección sobre las hipótesis volúmenes de tráfico futuros, precios aplicados a clientes, gastos de explotación futuros y tasas de descuento. Cualquier cambio en las hipótesis utilizadas podría afectar materialmente a la recuperabilidad de los activos.</p>
---------------	---

Recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura (activos *modelo intangible*) explotados en régimen de concesión y el fondo de comercio relacionado

<p>Nuestra metodología de auditoría</p>	<p>Obtuvimos un entendimiento de las políticas y procedimientos relativos a la recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura y del fondo de comercio vinculado. También evaluamos la aplicación de las políticas contables de la Sociedad en materia de estimación de la recuperabilidad de los activos de conformidad con la NIC 36 "Deterioro del valor de los activos".</p> <p>Los procedimientos destinados a abordar la cuestión en nuestra auditoría incluyeron, entre otros, la comprensión de las condiciones de los acuerdos de concesión. Verificamos la corrección aritmética de los modelos de flujos de caja descontados. Evaluamos, la razonabilidad de los volúmenes de tráfico futuros, los precios aplicados a los clientes y los gastos de explotación futuros, comparando esas hipótesis con los resultados históricos recientes, las tendencias económicas y sectoriales vigentes y las previsiones financieras.</p> <p>Además, evaluamos la coherencia de los volúmenes de tráfico futuros, los precios aplicados a los clientes y los futuros gastos de explotación mediante la comparación de las previsiones anteriores con la actividad real posterior. Involucramos a un especialista para evaluar las tasas de descuento, elaborando un rango de tasas de descuento que se compararon con los utilizados por la Sociedad.</p>
<p>Observaciones clave</p>	<p>Hemos concluido que las hipótesis relativas a la recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura explotados en régimen de concesión se sitúan dentro de unos márgenes aceptables y estamos de acuerdo con las conclusiones de la dirección.</p>

Conclusiones sobre otros datos incluidos en el informe anual integrado

Además de las cuentas anuales y nuestro informe de auditoría, el informe anual integrado contiene otra información.

Con base en los siguientes procedimientos realizados, hemos concluido que esta otra información:

- ▶ es coherente con las cuentas anuales y no contiene incorrecciones materiales; y
- ▶ aporta la información exigida por el Título 9º del Libro 2º del Código Civil neerlandés para el informe de gestión (salvo la información sobre sostenibilidad), así como el resto de la información exigida por ese Título y por los artículos 2:135b y 2:145, apartado 2-, del Código Civil respecto al informe sobre remuneraciones.

Hemos leído el resto de la información. Sobre la base de nuestro conocimiento y comprensión, bien obtenidos a través de nuestra auditoría de las cuentas anuales o de otro modo, hemos valorado si la otra información contiene incorrecciones materiales. Al llevar a cabo estos procedimientos, cumplimos los requisitos del Título 9º del Libro 2º y del artículo 2:135b, apartado 7, del Código Civil neerlandés y la Norma 720 neerlandesa. El alcance de los procedimientos aplicados es sustancialmente más limitado que el de los aplicados en nuestra auditoría de las cuentas anuales.

El Consejo de Administración es responsable de la preparación de esa otra información, incluido el informe de gestión, de conformidad con el Título 9º del Libro 2º del Código Civil neerlandés y otra información requerida por ese mismo Título 9º. El Consejo de Administración debe velar por que el informe sobre remuneraciones se elabore y publique de conformidad con los artículos 2:135b y 2:145, apartado 2-, del Código Civil neerlandés.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios y FEUE

Encargo

Ernst & Young, S.L. fue nombrada auditora de Ferrovial S.A. por la Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 17 de abril de 2020, a partir de la auditoría correspondiente al ejercicio 2020. EY Accountants B.V. (anteriormente, Ernst & Young Accountants LLP) fue nombrada por la junta general en virtud del acuerdo aprobado el 13 de abril de 2023 sobre la fusión transfronteriza, cuya sociedad resultante a partir del 16 de junio de 2023 fue Ferrovial SE.

Servicios distintos a auditoría no prohibidos

No hemos prestado los servicios distintos de la auditoría prohibidos a que se refiere el artículo 5.1 del Reglamento de la UE sobre los requisitos específicos para la auditoría legal de las entidades de interés público.

Formato electrónico único europeo (FEUE)

Ferrovial ha elaborado el informe anual integrado en el FEUE. Los requisitos para ello se establecen en el Reglamento Delegado (UE) 2019/815 en lo que respecta a las normas técnicas de regulación relativas a la especificación de un formato electrónico único de presentación de información (en lo sucesivo, "las NTR sobre el FEUE").

En nuestra opinión, el informe anual integrado presentado en formato XHTML, incluidos las cuentas anuales consolidadas marcadas (parcialmente) e incluidas en el paquete de información de Ferrovial, cumple en todo aspecto significativo con las NTR sobre el FEUE.

El Consejo de Administración es responsable de elaborar el informe anual integrado, incluidas las cuentas anuales, de conformidad con las NTR sobre el FEUE, en virtud de las cuales el Consejo de Administración combina los distintos componentes en un único paquete de información.

Nuestra responsabilidad consiste en asegurarnos razonablemente, a efectos de nuestra opinión, de que el informe anual integrado incluido en este paquete de información cumple las NTR sobre el FEUE.

Hemos realizado nuestro análisis de conformidad con la normativa neerlandesa, incluida la norma 3950N, "*Assurance-opdrachten inzake het voldoen aan de criteria voor het opstellen van een digitaal verantwoordingsdocument*" (encargos de aseguramiento relativos al cumplimiento de los criterios para la elaboración de informes digitales). Nuestro análisis ha incluido, entre otros:

- ▶ Comprender el proceso de información financiera de la Sociedad, incluida la elaboración del paquete de información.
- ▶ Identificar y evaluar los riesgos de que el informe anual integrado no cumpla en todos sus aspectos significativos con las NTR del FEUE, y diseñar y realizar procedimientos de aseguramiento adicionales que respondan a dichos riesgos para fundamentar nuestra opinión, entre ellos:

- ▶ Obtener el paquete de información y realizar comprobaciones para determinar si el documento de instancia Inline XBRL y los archivos de taxonomía de extensión XBRL se han elaborado de conformidad con las especificaciones técnicas de las NTR del FEUE.
- ▶ Estudiar la información relativa a las cuentas consolidadas en el paquete de información para determinar si se ha aplicado todo el marcado requerido y si éste es conforme con a las NTR del FEUE.

Descripción de responsabilidades en relación con las cuentas anuales

Responsabilidades del Consejo de Administración en relación con las cuentas anuales

El Consejo de Administración es responsable de la elaboración y presentación fiel de las cuentas anuales de conformidad con las NIIF-UE y el Título 9º del Libro 2º del Código Civil neerlandés. Asimismo, el Consejo de Administración es responsable del control interno que considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros intermedios de forma que queden libres de incorrección material, debida a fraude o error.

Como parte de la preparación de las cuentas anuales, el Consejo de Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. De acuerdo con el marco de información financiera mencionado, el Consejo de Administración debe elaborar las cuentas utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si el Consejo de Administración tiene la intención de liquidar la Sociedad o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista. El Consejo de Administración debe revelar en las cuentas anuales aquellos hechos y circunstancias que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento.

Los consejeros no ejecutivos son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de Ferrovial.

La Comisión de Auditoría y Control presta apoyo al Consejo de Administración en la toma de decisiones relativas a la supervisión de la integridad y la calidad de la información financiera de la Sociedad y la eficacia de sus sistemas de control interno.

Nuestras responsabilidades en relación con la auditoría de las cuentas anuales

Nuestro objetivo consiste en planificar y realizar la auditoría de forma que nos permita obtener evidencias de aseguramiento suficientes y adecuadas como fundamento de nuestra opinión.

Nuestra auditoría se ha realizado con un nivel de aseguramiento elevado, pero no absoluto. Esto implica que es posible que, en el curso de nuestra auditoría, no hayamos detectado toda incorrección material, ya sea debida a fraude o a error.

Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales. La materialidad afecta a la naturaleza, el calendario y el alcance de nuestros procedimientos de auditoría y a la evaluación del efecto de las incorrecciones identificadas sobre nuestra opinión.

Aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría, de acuerdo con las normas neerlandesas de auditoría y los requisitos de ética profesional y de independencia. El apartado " Información justificativa de nuestra opinión" incluye un resumen informativo de nuestras responsabilidades y del trabajo realizado como fundamento de nuestra opinión. Nuestra auditoría también ha incluido, entre otros:

- ▶ Aplicación de procedimientos de auditoría que respondan a los riesgos identificados y obtención de evidencia de auditoría suficiente y adecuada para fundamentar nuestra opinión.
- ▶ Obtención de conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- ▶ Valoración de la cuestión de si las políticas contables aplicadas son adecuadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el Consejo de Administración.
- ▶ Evaluación de la presentación general, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluidos los desgloses.
- ▶ Evaluación de si las cuentas anuales reflejan las operaciones y hechos subyacentes de manera que ofrezcan una imagen fiel

Comunicación

Nos comunicamos con el Comité de Auditoría y Control y el Consejo de Administración en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier hallazgo significativo sobre el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

A este respecto, también presentamos un informe adicional al Comité de Auditoría y Control, de conformidad con el artículo 11 del Reglamento de la UE sobre los requisitos específicos relativos a la auditoría legal de las entidades de interés público. La información incluida en este informe adicional es coherente con nuestra opinión de auditoría en el presente informe.

También proporcionamos al Comité de Auditoría y Control una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas relaciones u otras cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación al Comité de Auditoría y Control, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias muy excepcionales, su revelación sería contraria al interés general.

Ámsterdam, a 27 de febrero de 2025

EY Accountants B.V.

J.J. Vernooij
(Firma en el original en inglés)

ferrovial