

ferrovial



DIRECCIÓN DE SOSTENIBILIDAD

Estrategia climática

2024



Contenido

Alineamiento con las recomendaciones del TCFD (Task Force on Climate-Related Financial Disclosure) y del CDSB (Climate Disclosure Standards Board).

Este informe incluye información sobre gobernanza, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, objetivos, métricas y evolución y cómo se relacionan con el cambio climático, siguiendo así las recomendaciones del TCFD y CDSB.

El inventario de emisiones de Gases de Efecto Invernadero forma parte del reporte de información no financiera de Ferrovial, que ha sido formulado por el Consejo de Administración y está sujeto a una verificación externa conforme a la norma internacional ISAE 3410 del “Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements” por un tercero independiente (PWC).

Esta revisión está basada en el procedimiento interno “Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono”, aprobado por la Dirección de Ferrovial y preparado de acuerdo a lo señalado en el estándar internacional ISO 14064-1:2018.

01

RESUMEN EJECUTIVO 03

03

EMISIONES 14

Huella de carbono 2024 14

Métricas y distribución 14

Evolución 16

02

ESTRATEGIA 06

Plan de transición 06

Gobernanza 06

Objetivos 08

Herramientas 09

Riesgos y oportunidades 11

04

ANEXOS 17

Metodología 17

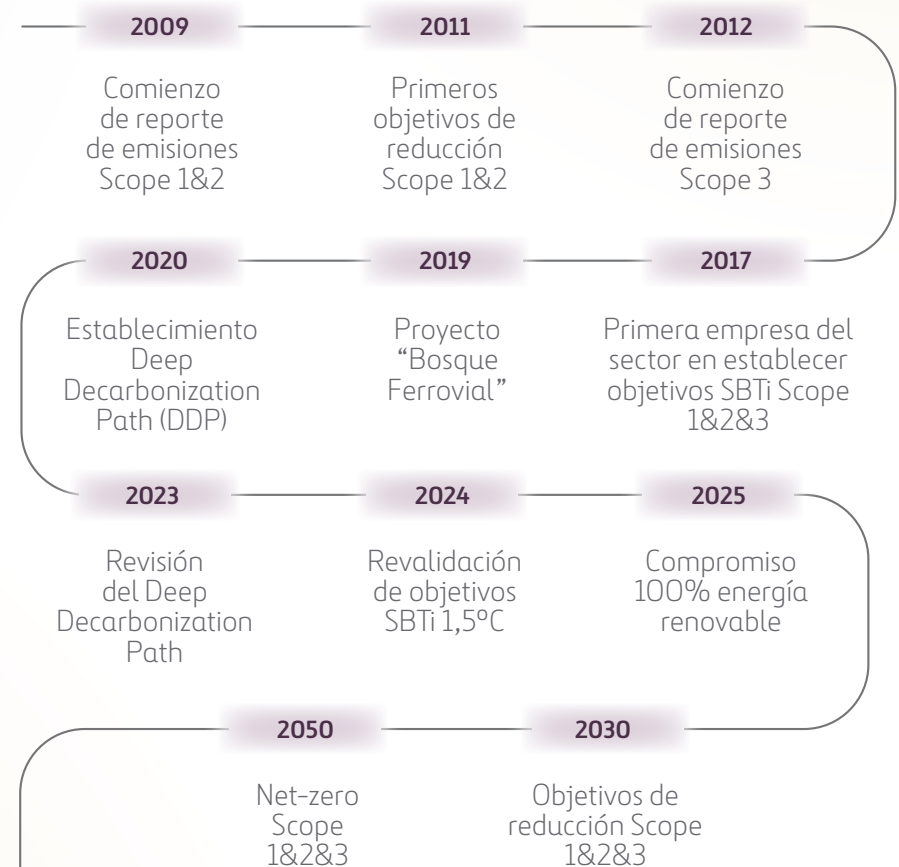
Desglose de emisiones 21

Carta de verificación 28

Resumen ejecutivo

01

Nuestros hitos



Ferrovial cuenta desde hace años con una firme Estrategia Climática, enmarcada en el Plan Estratégico de la compañía y alineada con la Estrategia de Sostenibilidad y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Desde 2009, se miden el 100% de las emisiones de gases de efecto invernadero las actividades de la compañía en todo el mundo. Para cumplir con el Acuerdo de París y la Agenda 2030, la estrategia incluye ambiciosos objetivos de reducción de emisiones, la **hoja de ruta para alcanzar las emisiones Net Zero** a mediados de siglo y el consumo de energías renovables en detrimento de los combustibles fósiles, al tiempo que se desarrollan nuevas líneas de negocio dirigidas a conseguir la descarbonización de la economía y combatir los efectos del cambio climático.

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

Durante 2024, Ferrovial ha trabajado en la actualización de su hoja de ruta climática para **alinearse con la senda de descarbonización de 1,5°C. Además, se ha comprometido con la iniciativa SBTi de ser Net Zero en 2050** o antes. Durante el ejercicio 2024, ha seguido cumpliendo la hoja de ruta con una reducción del -35,78% respecto a 2020 en las emisiones de Scope 1 y Scope 2 en términos absolutos y del -48,95% frente a 2020 en términos de intensidad;

en relación con las emisiones de Scope 3, ha logrado una reducción del -18,03% respecto a 2020 (Alcance SBTi) y del -22,40% respecto a 2020 (Scope 3 completo).

Desde 2022 (FY 2021), la empresa está **comprometida con la iniciativa «Say on Climate»**, que consiste en presentar el Informe Anual de Estrategia Climática de Ferrovial en la Junta General de Accionistas para su votación consultiva. De esta forma, se ha convertido en la primera empresa de origen español en asumir este compromiso, y la primera de su sector a nivel mundial.

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

FALTA DE DISPONIBILIDAD DE TECNOLOGÍAS DE DESCARBONIZACIÓN. No hay tecnologías disponibles en mercado para la descarbonización de determinados procesos muy relevantes para la huella de la compañía (principalmente relacionados a las emisiones estacionarias, en su mayoría fuentes fijas y gran maquinaria de construcción). Ferrovial prioriza la reducción de emisiones a través de la implantación de medidas de eficiencia energética, explorando nuevas alternativas de maquinaria pesada baja en carbono.

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:

- Flota de vehículos eléctricos y más eficientes.
- Reducir las emisiones asociadas a la maquinaria de construcción mediante la implantación de medidas de eficiencia energética para 2030.
- Reducir las emisiones de las plantas de asfalto a través de eficiencia energética para 2030.
- Explorar alternativas tecnológicas para maquinaria pesada.
- Uso de combustibles menos contaminantes: fomento de los biocombustibles.
- Consumo del 100% de electricidad procedente de renovables: Autogeneración y energías renovables (100% de la electricidad procedente de fuentes renovables - objetivo para 2025).

RELEVANCIA DE LAS EMISIONES ASOCIADAS A SCOPE 3, que representan más del 84% de la huella total del grupo.

CÁLCULO DETALLADO DEL SCOPE 3, incluyendo todas las fuentes que no están bajo el control de la empresa.





Entre las medidas que Ferrovial activa para **reducir las emisiones de Scope 3**, destacan las siguientes:

1. El Grupo gestiona proactivamente su proceso de compras con el **objetivo de reducir el carbono integrado en toda la cadena de suministro**. Entre las iniciativas y proyectos clave se incluyen:
 - **Fomento de productos bajos en carbono, en particular cemento y hormigón.** Ferrovial trabaja en colaboración con sus proveedores para integrar progresivamente cemento bajo en carbono escala industrial. Ferrovial ha lanzado un Programa de Programa de Colaboración con Proveedores para conocer su comportamiento en materia de emisiones.
 - **Desarrollar nuevas materias primas con menos carbono**, utilizando nuevas tecnologías y enfoques innovadores (por ejemplo, reducir el carbono en el betún asfáltico modificando introduciendo materiales reciclados).
 - **Utilización de un Catálogo de Compras Verdes** para promover la compra de productos sostenibles.
2. Utilizar el **diseño técnico para reducir el uso de las materias primas más intensivas en carbono**, lo que también es bueno en el proceso de construcción.
3. El Grupo fomenta las **compras locales**, cuando los productos están disponibles, para minimizar las emisiones derivadas del transporte y la distribución de mercancías.
4. El recientemente **establecido «Plan de Economía Circular»** de Ferrovial tiene como objetivo 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.
5. Ferrovial reducirá las emisiones asociadas a esta categoría aplicando **medidas de eficiencia energética**, fomentando el uso de combustibles fósiles alternativos y consumiendo **electricidad 100% renovable**.



Ferrovial continúa progresando en su compromiso en la trayectoria 1,5.

Estrategia- Plan de transición

02

Gobernanza

El **Comité de Sostenibilidad**, presidido por el Director de Sostenibilidad, está formado por representantes de las áreas de negocio (Aeropuertos, Infraestructuras Construcción, Infraestructuras Digitales y Energía) y las áreas corporativas (Sostenibilidad -Presidente y Seguridad y Bienestar, Cumplimiento Normativo y Protección de Datos, Innovación y Recursos Humanos, Comunicación y RSC, Asesoría Jurídica, Estrategia, Asesoría Jurídica, Estrategia Corporativa, Relación con Inversores y Dirección de Compras). Sirviendo de enlace entre la empresa y la alta dirección, el presidente del comité informa regularmente al Consejo de Administración, al Comité de Dirección y mensualmente al CEO.

En este aspecto, el **CEO** adquiere una relevancia significativa al incluyendo en su agenda mensual el seguimiento e implementación de iniciativas relacionadas con el cambio climático.

El **Q&E Steering Comitte**, presidido por el Director de Sostenibilidad (desde donde se lleva también la secretaria del comité), es el órgano que ejecuta la estrategia corporativa de cambio climático a lo largo de las empresas que constituyen la compañía. En él se debaten, toman decisiones, establecen iniciativas y revisan los resultados relacionados con proyectos de cambio climático, así como la aplicación de la política de Calidad y Medio Ambiente en toda la empresa. Este comité analiza aspectos como la

legislación, nuevos retos legislativos en los países en los que opera la empresa y las tendencias del mercado, así como las recomendaciones de organismos gubernamentales y otras organizaciones.

El Q&E Steering Comitte está integrado, además de por el **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 celebrarse con mayor frecuencia si es necesario.

Este informe se somete a la aprobación del Consejo de Administración y el voto consultivo de la **Junta General de Accionistas**.



Objetivos

Ferrovial cuenta con un **largo historial de compromiso con la iniciativa Science Based Targets (SBTi)**, alcanzando por primera vez objetivos validados por SBTi en 2017. Esto la convirtió en la primera empresa de su sector en todo el mundo en establecer objetivos de reducción de emisiones basados en la ciencia y que estén validados por SBTi.

Los nuevos objetivos se presentaron al Consejo de Administración. El Informe de Estrategia Climática 2024, que incluye estos nuevos objetivos, se someterá a votación consultiva en la Junta General de Accionistas.

En 2024, Ferrovial inició el proceso de re-validación de los nuevos objetivos alineados con la trayectoria de 1,5°, de acuerdo con SBTi. La validación final se ha obtenido en Febrero de 2025.

Objetivos:

Net zero en 2050

o antes

100%

de electricidad renovable para finales de 2025

Trayectoria 2°C (hasta la fecha)

Emisiones Scope 1&2

-35,3%

2030
(año base: 2009)

Emisiones Scope 3

-20%

2030
(año base: 2012*)

Trayectoria 1,5°C (hasta la fecha)

Emisiones Scope 1&2

-42%

2030
(año base: 2020)

Emisiones Scope 3

-25%

2030
(año base: 2020**)

Mejora



*Excluyendo purchased goods and services y capital goods.

**Incluyendo purchased and transport of goods and services; waste generated in operations y fuel and energy.

Hacia el Net Zero

A corto plazo, para 2030, la empresa planea compensar el 20% de sus emisiones directas, aumentando las soluciones basadas en la naturaleza y priorizando los proyectos en las zonas donde tiene operaciones. En 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.

En 2024, siguiendo el Deep Decarbonization Path, Ferrovial ha compensado 26.843 tCO₂e (lo que representa el 8% de las emisiones restantes de la compañía en 2024). La compañía, reconociendo el papel clave de soluciones basadas en la naturaleza, ha compensado el 22% de esas toneladas totales con proyectos de reforestación y gestión forestal sostenible.

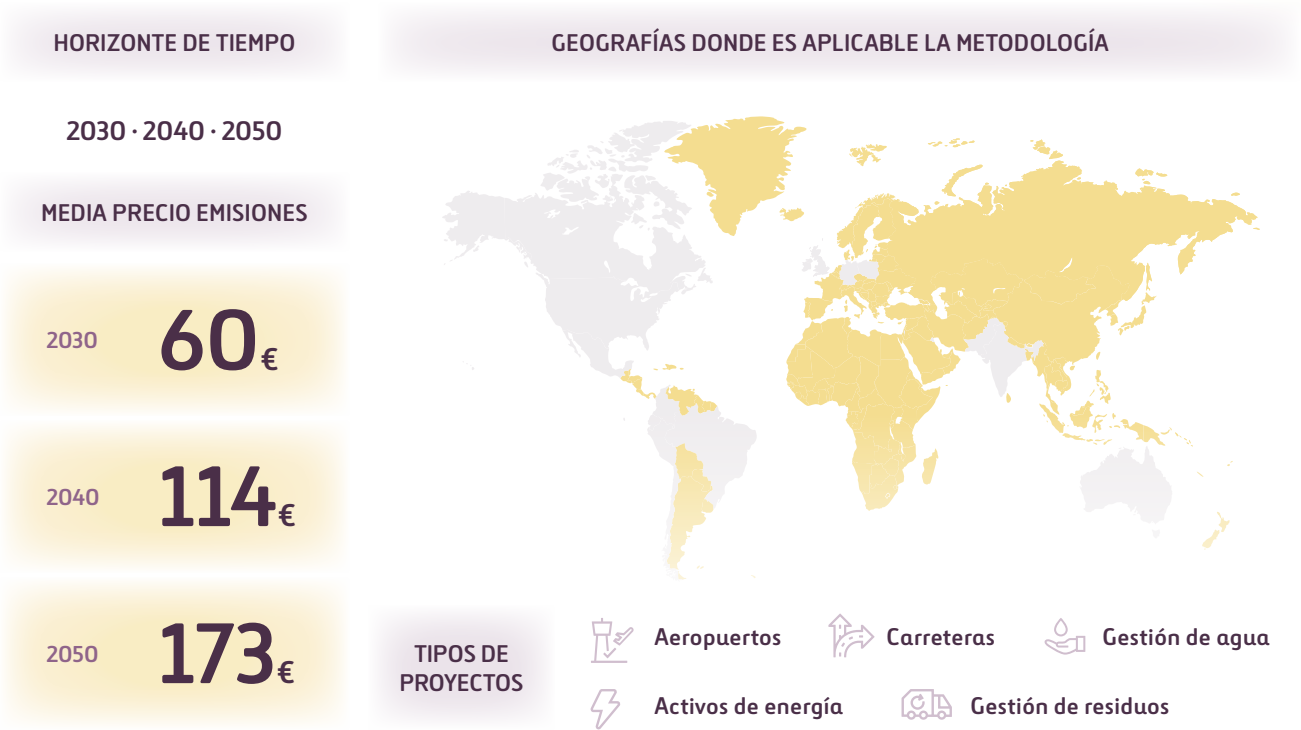
Para garantizar que las compensaciones cumplen los principios de adicionalidad, permanencia y evitar la doble contabilidad, Ferrovial sólo compra **créditos de carbono de estándares de calidad reconocidos** como VCS Standard y Gold Standard.

Además, la compañía ha desarrollado el denominado **proyecto Compensa** en Madrid. Este proyecto genera un doble impacto, ambiental y social, ya que consiste en la 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 unas 2.000 toneladas de CO₂.

Herramientas

La compañía aplica una **metodología para cuantificar económicamente el riesgo climático potencial** de sus inversiones más relevantes en la modalidad Shadow Carbon Pricing, con el objetivo de considerar este impacto en nuevas

inversiones. La herramienta **tiene en cuenta las emisiones directas e indirectas** del proyecto en su totalidad, aplicando precios variables de la tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de infraestructuras.



Deep decarbonization Path

Scope 1&2

Medidas low carbon	Objetivos de reducción de emisiones (VS 2020)		Programa de compensación	
	Año	Objetivos de reducción	Año	Objetivos de compensación
100% renovable (2025) - Reducción del 42% de las emisiones de la flota - Eficiencia energética en maquinaria de obra - Eficiencia energética en plantas de asfalto - Combustibles alternativos	2030	42%	2030	20%
	2050	90%	2050	100%

Scope 3

Medidas de descarbonización	Objetivos de reducción de emisiones (VS 2020)	
	Año	Objetivos de reducción
- Purchased good and services + upstream transportation (reducción del 24%) - Waste generated in operations (reducción del 3%) - Fuel and energy (reducción del 10%)	2030	25%
	2050	90%

Riesgos y oportunidades

Ferrovial aplica las **recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)** en su proceso de identificación, análisis y gestión de riesgos y oportunidades relacionadas con el cambio climático. La compañía realiza periódicamente una valoración y cuantificación de riesgos en todas sus unidades de negocio y geografías para diferentes escenarios climáticos físicos recomendados por el Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés) y horizontes temporales (corto, medio y largo plazo: 2025, 2030 y 2050).

La metodología **contempla escenarios de transición**, basados en el grado de implementación de políticas frente al cambio climático, presentados anualmente por la Agencia Internacional de Energía en el World Energy Outlook:

- **Stated Policies Scenario (STEPS).** Considera las políticas actuales definidas a nivel sectorial, así como también aquellas anunciadas por los países. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 2,4/2,8°C en 2100.
- **Announced Pledges Scenario (APS).** Un escenario en donde se asume que todos los compromisos climáticos establecidos por los gobiernos a nivel mundial, incluyendo las contribuciones determinadas

a nivel nacional y los objetivos Net Zero 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.

- **Net Zero Emissions by 2050 Scenario (NZE).** Muestra una trayectoria difícil pero factible en la que el sector energético mundial alcanza las emisiones netas de CO₂ en 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 **Representative Concentration Pathways (RCP).**

- **RCP 4.5.** Las emisiones alcanzan su punto máximo alrededor de 2040 y luego disminuyen. En este escenario la temperatura podría llegar a los 2,6°C en 2100.
- **RCP 8.5.** Las emisiones continúan incrementando hasta duplicarse en 2050, se conoce como el escenario business as usual. La temperatura media global supera los 4,4°C en 2100.

Para analizar los riesgos climáticos, Ferrovial, en colaboración con el Instituto Hidráulico de la Universidad de Cantabria, ha desarrollado **ADAPTARE una metodología y herramienta de riesgos climáticos y adaptación**. ADAPTARE sigue la metodología del marco propuesto por el IPC, teniendo en cuenta tres variables: riesgos climáticos, vulnerabilidad (sensibilidad y capacidad adaptativa del active) y exposición (caracterización y valoración de los activos) de los sistemas humanos y naturales; teniendo en cuenta la geolocalización de las infraestructuras.



Riesgos y oportunidades

Riesgos de transición: la transición hacia una economía baja en emisiones de carbono puede originar potenciales cambios políticos, jurídicos, tecnológicos y en el mercado para abordar los requisitos de mitigación y adaptación relacionados con el cambio climático. Dependiendo de la naturaleza, la velocidad y el enfoque de estos cambios, los riesgos de transición pueden implicar riesgos financieros y/o reputacionales de diferentes niveles.		
Escenarios de transición climáticos	Principales riesgos climáticos*	Medidas de mitigación y/o adaptación
<i>Stated Policies Scenario (STEPS)</i> <i>Announced Pledges Scenario (APS)</i> <i>NetZero by 2050 Scenario (NZE)</i>	• Impacto en la cotización de Ferrovial derivado incumplimiento de objetivos de SBTi y su potencial impacto financiero sobre el valor de la acción debido a la reacción negativa del mercado. • Mayor obligación de reporte de emisiones y otros aspectos ambientales climáticos. • Pérdida de competitividad en licitaciones por no cumplir con requisitos ambientales. • Nuevas regulaciones que limiten o modifiquen el uso de ciertas modalidades de transporte. • No poder hacer frente al coste de nuevas tecnologías por falta de suministradores o de disponibilidad, con consecuencias en la operativa habitual de la actividad. • Cambio de comportamiento de clientes y/o usuarios en el uso del transporte. • Incremento del coste de la energía, tanto de combustibles fósiles como de electricidad, y de otras materias primas particulares de las actividades. • Penalización o coste adicional debido al incumplimiento de objetivos asociados al Sustainable-Linked Bond (SLB) • Pago de prima sobre el margen de la deuda de líneas de crédito por incumplimiento del ESG score en DJSI. • Donaciones potenciales en el programa Euro Commercial Paper (ECP) por incumplimiento de cada objetivo de sostenibilidad.	• Revisión y controles con los sistemas de gobernanza implantados en la compañía (gestión de riesgos, retribuciones, etc.). • Monitorización y gestión de los consumos energéticos para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones. • Verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero conforme a la norma internacional ISAE 3410 del Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements, lo que garantiza la fiabilidad de los datos. • Desarrollo e implementación del Deep Decarbonization Path, 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 alinearlo con la senda de descarbonización del 1,5°C. Además, se ha comprometido con la iniciativa SBTi para ser Net Zero en 2050 o antes. • Diseño y aplicación de mecanismos de Shadow Carbon Price para nuevas inversiones. • Previsión del aumento de costes operacionales asociados al cambio climático en las propuestas de licitaciones. • Búsqueda de soluciones tecnológicas innovadoras que permitan reducir los consumos energéticos y las emisiones. • Estudio y colaboración con grupos de interés clave para el desarrollo de proyectos que favorezcan la transición hacia una economía baja en carbono.
Riesgos físicos: los riesgos físicos derivados del cambio climático pueden provocar potenciales eventos (agudos) o cambios a largo plazo (crónicos) en los patrones climáticos. Los riesgos físicos pueden conllevar repercusiones financieras para las organizaciones, por ejemplo, daños directos a los activos o impactos indirectos provocados por interrupciones en la cadena de producción.		
Escenarios de transición climáticos	Principales riesgos climáticos*	Medidas de mitigación y/o adaptación
<i>Representative Concentration Pathways (RCP) 4.5</i> <i>Representative Concentration Pathways (RCP) 8.5</i>	Se ha realizado un primer análisis del riesgo físico. Se identificaron los primeros riesgos significativos en determinados activos de infraestructura de diferentes líneas de negocio: • Relacionados con la temperatura: › Olas de calor (agudo) › Temperaturas cálidas (crónico) › Altas temperaturas (crónico) › Estrés térmico (crónico) • Relacionados con el agua: › Sequía (agudo)	• ADAPTARE: implementación de una metodología y herramienta de identificación y análisis de riesgos climáticos físicos que considere las proyecciones climáticas previstas por el IPCC en el corto, medio y largo plazo en los proyectos... • Se cuenta con numerosas medidas que garantizan la resiliencia de las infraestructuras frente al cambio climático, definidas a lo largo de décadas de experiencia en el diseño de las mismas, considerando las variaciones en las condiciones climáticas, desarrollando planes de continuidad del negocio, planes de mantenimiento invernal y transfiriendo riesgos mediante una alta cobertura en las pólizas de seguros...

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

Oportunidades relacionadas con cambio climático



Movilidad	Agua	Energía	Infraestructuras
Soluciones innovadoras para mitigar las emisiones asociadas a la movilidad que consideran la conectividad entre infraestructuras, vehículos y usuarios, el uso compartido de vehículos y la electrificación del transporte, reduciendo la congestión y contaminación de las ciudades. • Managed lanes. Servicio de movilidad ofrecido en corredores urbanos congestionados. La estructura tarifaria dinámica permite aliviar el tráfico y la conducción a velocidades moderadas y constantes, lo que se traduce en reducciones de las emisiones relativas. • Puntos de carga de vehículos. Servicio ofrecido a gobiernos locales e instituciones públicas, empresas, propietarios, etc., fomentando el empleo de vehículos de bajas emisiones.	Cada agua ayuda a solventar los efectos del cambio climático sobre el recurso hídrico, orientando su negocio al diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de agua, favoreciendo la disponibilidad del recurso en el medio natural y para consumo humano. • Estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR): Depuración tanto en instalaciones industriales como urbanas para asegurar el suministro de agua potable, proteger el medio ambiente y prevenir la contaminación. • Estaciones de tratamiento de agua potable (ETAP): Potabilización de aguas mediante diversos procesos que permiten tratar aguas superficiales o subterráneas para la obtención de agua • Instalaciones desalinizadoras de agua de mar (IDAM): La desalinización constituye una solución a los desafíos de abastecimiento, especialmente en zonas con estrés hídrico.	Soluciones integrales para el desarrollo, construcción, gestión y explotación de infraestructuras energéticas, así como servicios de gestión energética. • Servicios de eficiencia energética: Para un ahorro constante y una mejora continua de las instalaciones, reduciendo consumos energéticos y emisiones. • Construcción y mantenimiento de infraestructuras de energía renovable: Servicios de alta tecnificación de ingeniería, construcción, instalación y mantenimientos técnicos eléctricos para los sectores de energía renovable. • Generación de energías renovables: Desarrollo de plantas de energía solar fotovoltaica, parques eólicos y cogeneración en plantas de tratamiento de residuos, así como proyectos PPA (Power Purchase Agreement). Se apuesta por la generación de energía limpia, con el fin de agilizar la transición energética. • Electrificación: Soluciones integrales para el desarrollo y la gestión de redes de transmisión eléctrica. • Rehabilitación de edificios: Transformación de edificios incorporando soluciones constructivas para reducir la demanda energética y facilitar el aprovechamiento de energías renovables.	Nuevas oportunidades de desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrecen soluciones de adaptación al cambio climático, lo que puede proporcionar ventajas competitivas al aportar soluciones diferenciales. ADAPTARE. La compañía, en colaboración con un experto del IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), ha desarrollado una metodología exclusiva para identificar, analizar y evaluar los riesgos físicos relacionados con el cambio climático y proponer medidas de adaptación para mitigar los impactos que pueden causar sobre las infraestructuras. Esta metodología se aplica a los diferentes tipos de proyectos que la compañía desarrolla y opera en todo el mundo. El análisis se realiza a corto, medio y largo plazo en diferentes escenarios climáticos. Tiene en cuenta el marco de riesgo definido por el IPCC, así como los criterios de adaptación establecidos en el Reglamento de Taxonomía de la UE. ADAPTARE automatiza esta metodología y facilita el análisis y la interpretación a los gestores y promotores de los proyectos.



Emisiones

03

Huella de carbono 2024

Métricas

306.884 Scope 1 (tCO₂ e)

174.973

Estacionarias

79.352

Móviles

52.535

Difusas

23

Fugitivas

28.643 Scope 2 (tCO₂ e)

1.716.592 Scope 3 (tCO₂ e)

869.564

Purchased goods
and services

303.293

Waste generated
in operations

278.297

Otros

265.439

Upstream
transportation

Distribución por área de negocio

Scopes 1&2 (tCO₂e)

Waste management
82.994

Energía
3.246,64

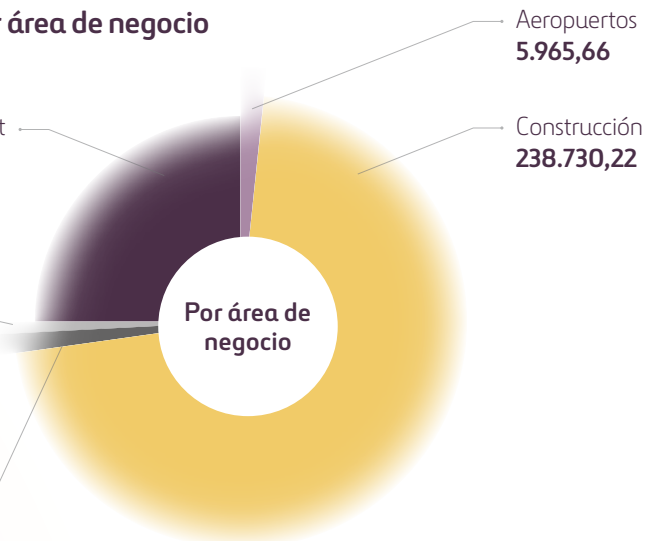
Corporación
159,40

Infraestructuras
4.430,63

Aeropuertos
5.965,66

Construcción
238.730,22

Por área de
negocio

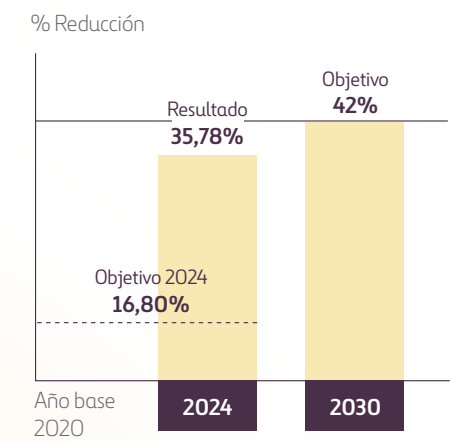


Emisiones evitadas

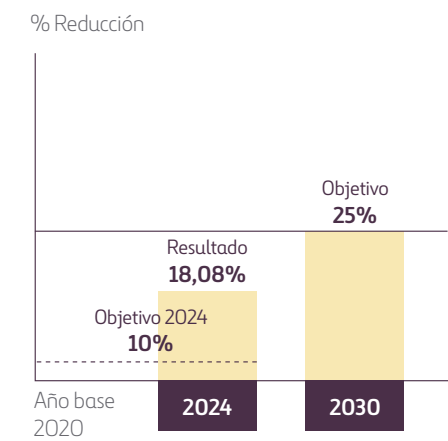
	2009	2021	2022	2023	2024
Compra de electricidad renovable	4.813	38.010	36.952	37.057	47.332
Por la actividad de triaje	0	168.505	169.067	56.992	59.912
Por la captación de biogás en plantas de tratamiento de agua	0	565.203	538.915	529.677	467.399
Para generación de energía en plantas de tratamiento de agua	0	643.504	595.615	623.726	574.644
Total	23.416	643.504	595.615	653.351	574.644

Cumplimiento de objetivos

Scope 1&2 en términos absolutos (tCO₂e)



Scope 3 en términos absolutos (tCO₂e)



“
En Febrero de 2025, Ferrovial ha obtenido la validación por SBTi de los nuevos objetivos alineados con 1,5°C.



Evolución

Scope 1&2

El objetivo de reducción de Ferrovial requiere una reducción del 42% de las emisiones de Scope 1&2 en 2030 en comparación con los niveles de 2020. En el ejercicio 2024, las **emisiones se han reducido en comparación con el año base en un 35,78%**, superando el objetivo anual del 16,80%.

En relación con el objetivo de la empresa de consumir el 100 % de electricidad renovable para 2025, en el último ejercicio fiscal el **consumo de electricidad procedente de fuentes renovables fue del 72,75%**.

A nivel de área de negocio, en comparación con el año anterior, el negocio de la construcción aumentó sus emisiones un 4%, y la actividad económica creció más de un 3%. Este crecimiento se debe a importantes obras civiles en Australia, Francia, España, Polonia y Estados Unidos. La diferencia se debe al importante aumento de la producción de asfalto relacionado con la fase de obra proyectos relevantes y obras civiles. La intensidad de carbono del negocio de la construcción depende del ciclo de las obras en curso. De todos modos, las tendencias a medio plazo son coherentes con los objetivos de reducción comprometidos para 2030 y más allá.

Las áreas de negocio de infraestructuras y aeropuertos están avanzando en la reducción de emisiones gracias al compromiso de la compañía con la compra de electricidad procedente de fuentes renovables. El aeropuerto de Dalaman también está desarrollando un proyecto de planta solar fotovoltaica que podrá abastecer de electricidad al aeropuerto en los próximos años.

A escala global, **la empresa ha reducido sus emisiones respecto al año anterior en un 4,30%**, al tiempo que ha aumentado su facturación en un 7%.

Scope 3

El objetivo de reducción de Ferrovial requiere una reducción del 25% de las emisiones de Scope 3 en 2030 en comparación con los niveles de 2020, incluyendo “Purchased goods and services”, “Upstream transportation”, “Waste generated in operations” y “Fuel and energy”. En el ejercicio 2024, las **emisiones se han reducido en comparación con el año base en un 18%**, superando el objetivo anual del 10%.

Las emisiones asociadas a “Purchased goods and services” han aumentado con respecto al año anterior. Este aumento está vinculado a un incremento del 5% en acero y del 2%

en hormigón. Los materiales se han utilizado en las obras civiles realizadas por la empresa durante los últimos 12 meses. El aumento en materiales intensivos en carbono, como se ha mencionado, depende de la fase de los proyectos relevantes y está vinculado al aumento constante de las emisiones de Scope 1 en la actividad de construcción.

Las emisiones asociadas a “Waste generated in operations” han disminuido un 13,9%, debido principalmente a la menor generación de residuos no peligrosos.

Durante 2024 y siguiendo las recomendaciones de las directrices del GHG Protocol Scope 3, Ferrovial dejará de incluir en su inventario de huella de carbono (Scope 3) las emisiones “Customer related emissions” de las concesiones de Cintra y Aeropuertos. La compañía seguirá informando y verificando estas emisiones ya que las considera relevantes, 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.

Anexos

04

Metodología

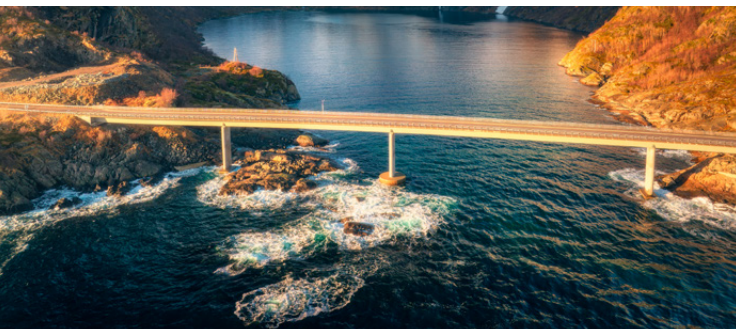
Ferrovial mide el **100% de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas** por sus actividades en todo el mundo desde 2009. La metodología de cálculo se basa principalmente en el GHG Protocol (WRI & WBCSD) por ser la más aceptada a nivel internacional, a la vez que cumple con la norma ISO14064-1. No obstante se han utilizado otras metodologías para tener en cuenta aspectos de las metodologías DEFRA y DECC para operaciones en el Reino Unido y la metodología EPER para operaciones en el Reino Unido para estimar las emisiones difusas de los vertederos.

El cálculo considera el **control operativo como un límite organizativo**. Según este enfoque, una empresa contabiliza las emisiones de aquellas fuentes sobre las que tiene plena autoridad para introducir y aplicar sus políticas operativas, independientemente de su participación en la empresa.

Las **emisiones de GEI generadas por las actividades de Ferrovial** se clasifican de la siguiente manera:

EMISIONES DIRECTAS (SCOPE 1). Las **procedentes de fuentes controladas por la empresa**. 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 empresa o controlados por la empresa.
- **Emisiones difusas.** Las no asociadas a una fuente específica, como las emisiones de biogás de los vertederos.
- **Emisiones fugitivas.** Refrigerantes.



EMISIONES INDIRECTAS (SCOPE 2). Generadas como resultado del **consumo de electricidad comprada** a otras empresas que la producen o controlan. Se ha seguido la «GHG Protocol Scope 2 Guidance» publicada en enero de 2015 y el método «Market based» en lugar de «Local based». «Market based» tiene en cuenta el mix energético del proveedor y «Local Based» tiene en cuenta el mix energético del país.

La metodología de cálculo de las emisiones de GEI **se basa en el GHG Protocol** (WRI&WBCSD), siendo coherente con las directrices establecidas en el sexto informe del IPCC tanto en el proceso de cálculo como en el uso de los factores de emisión, manteniendo el cumplimiento de la norma ISO 14064-1.

El cálculo de las emisiones de GEI incluye la equivalencia en CO₂ de los siguientes gases: CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFC, SF₆ y NF₃.

Emisiones bloqueadas: Ferrovial considera las emisiones relacionadas con los procesos de gestión y tratamiento de residuos de los activos en Reino Unido y Polonia como emisiones bloqueadas en 2030. La compañía asegura 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.

EMISIONES INDIRECTAS (SCOPE 3). Desde 2012, Ferrovial calcula todas las emisiones de Scope 3 siguiendo las directrices establecidas en el Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard publicado por GHG Protocol Initiative, el WRI y el WBCSD. Ferrovial calcula 9 de las 15 categorías incluidas en el documento Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard. Las categorías que no se aplican son:

- **Transporte y distribución aguas abajo.** Ferrovial no vende productos que se transportan o almacenan.
- **Procesamiento de productos vendidos.** Ferrovial no tiene productos que vayan a ser transformados o incluidos en otro proceso para obtener otro producto.
- **Activos arrendados en fases posteriores.** Ferrovial no tiene activos que alquila a otras empresas.
- **Franquicias.** Ferrovial no actúa como franquiciador.
- **Uso de productos vendidos:** Ferrovial no tiene emisiones directas en la fase de uso directa de los productos o servicios vendidos por la empresa.
- **Activos arrendados:** Ferrovial no explota activos arrendados por la empresa en el año del informe y que no estén ya incluidos en los inventarios de Scope 1 o Scope 2.

El método de cálculo de las categorías aplicables se indica a continuación:

BIENES Y SERVICIOS ADQUIRIDOS. En este apartado se incluyen las emisiones relacionadas con los materiales adquiridos por Ferrovial para uso en productos o servicios ofrecidos por la empresa. Incluye las emisiones de las diferentes 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 de compra, como papel, madera, agua, hormigón, asfalto acero y aglomerado asfáltico. La metodología consiste en aplicar un factor de conversión Defra específico a la cantidad de estos materiales comprados.

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 capital equipo comprado o adquirido por la empresa en el año. EPA (Agencia de Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos) se utilizan factores de conversión económica específicos del sector.

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LOS COMBUSTIBLES Y LA ENERGÍA (NO INCLUIDAS EN EL SCOPE 1 O 2): En este apartado se considera la energía necesaria para producir los combustibles y la electricidad consumidos por la empresa, así como las pérdidas de electricidad en el transporte y

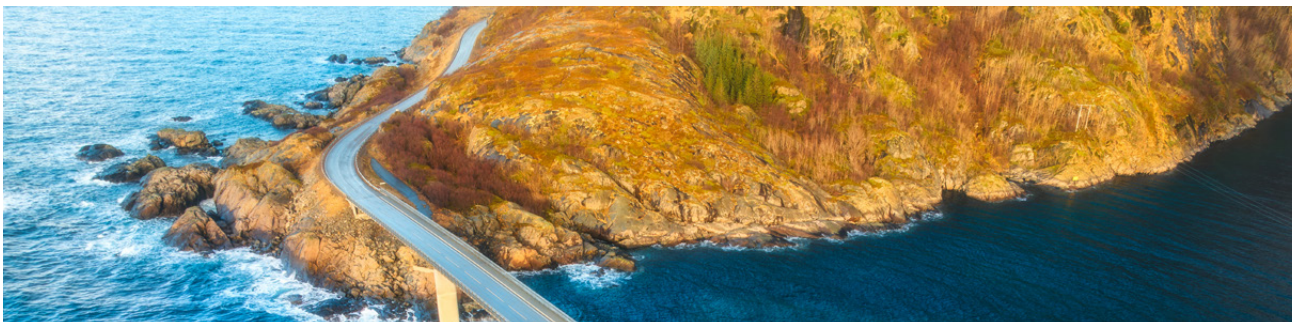
distribución. Para calcular las emisiones correspondientes a los combustibles (gasolina, gasóleo, gas natural, propano, GLP...) y la electricidad adquirida, se aplican factores de conversión, según a la fuente «Well-to-tank» de Defra. Para la pérdida de electricidad por transporte, el factor de conversión 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 empresa 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 asimilables a urbanos, madera, residuos vegetales.
- Residuos peligrosos.
- Tierras excavadas llevadas a vertederos.

VIAJES DE TRABAJO: Incluye las emisiones asociadas con los viajes corporativos, ya sea en tren, avión, taxi o vehículos alquilados utilizados para los desplazamientos. Para esta categoría, los datos proporcionados 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 viaje. Se incluyen las emisiones «Well-to-tank» (WTT) y «Well-to-wheel» (TTW).



Ferrovial mide el 100% de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por su actividad en todo el mundo.

DESPLAZAMIENTOS DE LOS EMPLEADOS: 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 de infraestructuras y empleados del Grupo Ferrovial que trabajan en oficinas centrales.

La información requerida es:

- Número de empleados.
- Distancia desde el 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 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 a la cisterna» (WTT) y «de la cisterna 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 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, éstos 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 tanto, al final de la vida útil de las infraestructuras los residuos a gestionar corresponden a las mismas. A estos productos/materiales se les aplica un factor 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 Scope 1 y 2 relacionadas con inversiones en aeropuertos y autopistas sobre las que no tiene control operativo.

Desglose de emisiones

EMISIONES GEI. Scope 1&2 (tCO₂e)

	2009	2020	2021	2022	2023	2024	2024 vs. 2009	2024 vs. 2020	2024 vs. 2023
Aeropuertos	8.920	8.920	8.920	8.920	8.709	5.966	-	-	-
Dalaman	8.920	8.920	8.920	8.920	8.709	5.966	-	-	-
Construcción	298.144	269.029	236.053	211.166	229.776	238.730	-	-	-
Budimex	76.702	101.000	99.694	90.565	92.941*	92.685	-	-	-
Cadagua	63.221	1.433	1.052	976	932	723	-	-	-
Ferrovial Construcción	74.934	99.044	85.968	69.813	80.116**	85.590	-	-	-
Webber	83.287	67.552	49.339	49.812	55.787	59.732	-	-	-
Corporación	896	516	539	372	154	159	-	-	-
Ferrovial Corporación	896	516	539	372	154	159	-	-	-
Infraestructuras	26.598	4.523	4.098	4.549	5.553	4.431	-	-	-
Cintra	26.598	4.523	4.098	4.549	5.553	4.431	-	-	-
Energía	45	13	1.214	3.582	3.099	3.247	-	-	-
Energía	45	13	1.214	3.582	3.099	3.247	-	-	-
Waste management	267.290	239.472	225.926	232.688	103.323	82.994	-	-	-
Thalia	267.290	239.472	225.926	232.688	103.323	82.994	-	-	-
En términos absolutos (tCO₂e)	601.893	522.473	476.749	461.278	350.613	335.527	-44,25%	-35,78%	-4,30%
En términos de intensidad (tCO₂e/M€)	162,36	72,01	67,48	42,91	43,26	36,76	-77,36%	-48,95%	-15,03%

*Los datos de Budimex 2023 se han actualizado debido a que se han presentado nuevos registros de consumo de combustible al sistema de reporte corporativo tras la publicación del “Informe de Estrategia Climática 2023”.

**Las emisiones relacionadas con soluciones energéticas ya no se contabilizan en la constructora Ferrovial sino en el área de negocio de energía, por lo que el histórico se ha ajustado al perímetro de 2024.

Scope 1 (tCO₂e)

	2009	2020	2021	2022	2023	2024	2024 vs. 2009	2024 vs. 2020	2024 vs. 2023
Aeropuertos	1.296	1.296	1.296	1.296	1.014	917	-	-	-
Dalaman	1.296	1.296	1.296	1.296	1.014	917	-	-	-
Construcción	202.652	231.981	208.012	180.908	212.531	216.653	-	-	-
Budimex	49432	76.925	77.319	65.400	85.292	84.312	-	-	-
Cadagua	18.669	498	662	491	745	652	-	-	-
Ferrovial Construcción	61.287	90.193	82.799	66.599	72.069	73.843	-	-	-
Webber	73.265	64.364	47.232	48.417	54.426	57.847	-	-	-
Corporación	375	151	166	54	154	159	-	-	-
Ferrovial Corporación	375	151	166	54	154	159	-	-	-
Infraestructuras	6.593	2.586	2.353	2.918	3.765	3.726	-	-	-
Cintra	6.593	2.586	2.353	2.918	3.765	3.726	-	-	-
Energía	41	13	1.214	3.576	3.091	3.217	-	-	-
Energía	41	13	1.214	3.576	3.091	3.217	-	-	-
Waste management	252.999	239.387	225.824	232.062	102.599	82.211	-	-	-
Thalia	252.999	239.387	225.824	232.062	102.599	82.211	-	-	-
Total tCO₂e	463.957	475.415	438.864	420.812	323.154	306.884	-33,86%	-35,4%	-5,03%

Scope 2 (tCO₂e)

	2009	2020	2021	2022	2023	2024	2024 vs. 2009	2024 vs. 2020	2024 vs. 2023
Aeropuertos	7.624	7.624	7.624	7.624	7.695	5.049	-	-	-
Dalaman	7.624	7.624	7.624	7.624	7.695	5.049	-	-	-
Construcción	95.492	37.048	28.041	30.258	17.245	22.077	-	-	-
Budimex	27.270	24.075	22.375	25.165	7.649	8.374	-	-	-
Cadagua	44.552	935	390	484	187	71	-	-	-
Ferrovial Construcción	13.647	8.851	3.169	3.214	8.047	11.747	-	-	-
Webber	10.023	3.187	2.107	1.395	1.362	1.886	-	-	-
Corporación	521	365	373	319	0	0	-	-	-
Ferrovial Corporación	521	365	373	319	0	0	-	-	-
Infraestructuras	20.006	1.936	1.745	1.631	1.788	704	-	-	-
Cintra	20.006	1.936	1.745	1.631	1.788	704	-	-	-
Energía	4	0	0	7	7	30	-	-	-
Energía	4	0	0	7	7	30	-	-	-
Waste management	14.291	85	102	626	724	783	-	-	-
Thalia	14.291	85	102	626	724	783	-	-	-
Total tCO₂e Market Based	137.937	47.058	37.885	40.465	27.459	28.643	-79,23%	-39,13%	4,31%

Emisiones de Scope 2 (tCO₂e), *market based & local based*

	2020	2021	2022	2023	2024	2024 vs. 2020	2024 vs. 2023
Market based	47.058	37.885	40.465	27.459	28.643	-39,1%	4,3%
Location based	75.974	75.730	62.895	64.706	68.654	-9,6%	6,1%

Scope 3 (tCO₂e)*

	2012	2020	2021	2022	2023	2024	2024 vs. 2012	2024 vs. 2020	2024 vs. 2023
Purchased goods and services	1.756.724	1.249.800	1.403.267	1.104.252	733.465	869.564	-50,50%	-30,42%	18,56%
Capital Goods	569.407	309.106	129.578	447.484	224.495	153.622	-73,02%	-50,30%	-31,57%
Fuel and energy related activities	124.282	72.338	71.667	72.767	69.750	79.984	-35,64%	10,57%	14,67%
Upstream transportation and distribution	560.420	315.643	365.114	298.044	257.334	265.439	-52,64%	-15,91%	3,15%
Waste generated in operations	191.948	214.557	186.995	204.573	352.323	303.293	58,01%	41,36%	-13,92%
Business travel	5.065	1.159	1.964	3.805	3.147	5.303	4,71%	357,63%	68,50%
Employee commuting	792	1.171	886	843	843	825	4,13%	-29,57%	-2,17%
Upstream leased									
Downstream transportation and distribution									
Processing of sold products									
Use of sold product									
End of life treatment of sold products	57.368	15.002	49.205	10.215	6.801	6.957	-87,87%	-53,63%	2,29%
Downstream leased assets									
Franchises									
Investments	78.279	33.427	34.705	36.658	36.487	31.606	-59,62%	-5,45%	-13,38%
Total tCO ₂ e	3.344.284	2.212.203	2.243.381	2.178.641	1.684.645	1.716.592	-48,67%	-22,40%	1,90%

*Desde 2020, las emisiones de Scope 3 se han recalculado debido a cambios en la metodología y/o actualizaciones en los factores de conversión.

Marco de Financiación Vinculada a la Sostenibilidad de Ferrovial

Scope 1&2 (SPT_1)	2009	2020	2021	2022	2023	2024	2028	2030
Aeropuertos	8.920	8.920	8.920	8.920	8.709	5.966	-	-
Construcción	298.144	269.029	236.053	211.166	229.776	238.730	-	-
Corporación	896	516	539	372	154	159	-	-
Infraestructuras	26.598	4.523	4.098	4.549	5.553	4.431	-	-
Energía	45	13	1.214	3.582	3.099	3.247	-	-
Waste management	267.290	239.472	225.926	232.688	103.323	82.994	-	-
En términos absolutos (tCO₂e)	601.893	522.473	476.749	461.278	350.613	335.527	-	-
SLB targets (SPT_1)	-	-	-	-	-	-	-31,9%	-35,3%
Reducción de emisiones (% vs 2009)	-	-	-20,8%	-23,4%	-41,7%	-44,3%	-	-

Scope 3 (SPT_2)	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2028	2030
<i>Purchased goods and services</i>	1.746.399	1.249.800	1.403.267	1.104.252	733.465	869.564	-	-
<i>Upstream transportation and distribution</i>	605.289	315.643	365.114	298.044	257.334	265.439	-	-
<i>Waste generated in operations</i>	226.828	214.557	186.995	204.573	352.323	303.293	-	-
En términos absolutos (tCO₂e)	2.578.515	1.780.000	1.955.376	1.606.869	1.343.122	1.438.296	-	-
SLB targets (SPT_1)	-	-	-	-	-	-	-20,0%	-22,2%
Reducción de emisiones (% vs 2015)	-	-	-24,2%	-37,7%	-47,9%	-44,2%	-	-

Biogenic (tCO₂e)

	2009	2021	2022	2023	2024
Cadagua	130.375	63.837	61.698	63.078	58.863
Thalia	899.476	611.752	822.703	150.644	80.064
	1.029.851	675.589	884.401	213.722	138.927

Fuera del inventario (tCO₂e)

	2012	2020	2021	2022	2023	2024
Customer travel emissions	1.150.573	1.637.378	1.726.640	1.982.270	2.067.315	2.835.470

Consumo y mix de energía

	2020	2021	2022	2023	2024
(1) Consumo de combustible procedente del carbón y de sus derivados (MWh)	74.667,31	85.941,42	75.601,84	58.013,00	119.719,70
(2) Consumo de combustible procedente del petróleo crudo y de productos petrolíferos (MWh)	958.666,40	856.866,16	721.996,70	715.106,90	713.552,39
(3) Consumo de combustible procedente del gas natural (MWh)	30.354,55	27.966,93	15.014,92	19.742,46	12.193,02
(4) Consumo de combustible procedente de otras fuentes fósiles (MWh)	-	-	-	-	-
(5) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes fósiles (MWh)	89.735,06	66.059,27	69.789,76	55.659,39	49.219,86
(6) Consumo total de energía fósil (MWh) (calculado como la suma de las líneas 1 a 5)	1.153.423,31	1.036.833,79	882.403,21	848.521,76	894.684,97
Proporción de fuentes fósiles en el consumo total de energía (%)	87,03%	86,17%	86,14%	86,77%	86,50%
(7) Consumo de combustible procedente de fuentes nucleares (MWh)	0	0	0	0	2.227,30
Proporción de fuentes nucleares en el consumo total de energía (%)	0	0	0	0	0,22%
(8) Consumo de combustible por fuente renovable, como la biomasa (que incluye también los residuos industriales y municipales de origen biológico, el biogás, el hidrógeno renovable, etc.) (MWh)	0	0	0	0	0
(9) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes renovables (MWh)	93.304,53	128.361,39	70.839,53	81.423,43	89.206,87
(10) Consumo de energía renovable autogenerada que no se utilice como combustible (MWh)	78.585,45	38.031,37	71.101,58	47.915,09	48.147,79
(11) Consumo total de energía renovable (MWh) (calculado como la suma de las líneas 8 a 10)	171.889,98	166.392,76	141.941,11	129.338,52	137.354,65
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de energía (%)	12,97%	13,83%	13,86%	13,23%	13,28%
Consumo total de energía (MWh) (calculado como la suma de las líneas 6, 7 y 11)	1.325.313,29	1.203.226,55	1.024.344,32	977.860,28	1.034.266,92



Reconocimientos y premios

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



Sustainability Award
Silver Class 2022
S&P Global





Ferrovial SE

Informe de aseguramiento limitado independiente del
Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)
31 de diciembre de 2024



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

A la dirección de Ferrovial SE:

Hemos llevado a cabo un encargo de aseguramiento limitado del Inventario GEI de Ferrovial SE (Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes BUDIMEX, S.A., MOSTOSTAL KRAKOW, S.A., FB SERWIS, S.A., CADAGUA, S.A., Ditecpesa, S.A., Ferrovial Construcción, S.A., Ferrovial Construction International SE, Ferrovial Construcción Chile S.A., Ferrovial Construction France, S.A., Ferrovial Construction Australia PTY LTD, Ferrovial Construction UK Ltd., California Rail Builders, LLC, FAM Construction LLC, Ferrovial Agroman 56, LLC, Ferrovial Agroman US CORP, Ferrovial Construction East, LLC, Ferrovial Construction Texas, LLC, North Perimeter Contractors LLC, Webber Infrastructure Management US Inc., DBW Construction LLC, Webber LLC, Webber Infrastructure Management Canada Limited, Webber Infrastructure Management Ontario Limited, Webber Management Group LLC, Webber Materials, LLC, Webber Infrastructure Management, Inc, Cintra Global SE, Cintra Infrastructures SE, FERROVIAL CORPORACION SA, Ferrovial Airports Turkey B.V., YDA Havalimani Yatirim VE (Dalaman), Ferrovial Energía S.A., Siemsa Control y Sistemas S.A.U., Ferrovial Energy Solutions LLC, Centella Transmisión, S.A., Ferrovial Energy US, LLC, Parque Solar Casilla, S.L.U., Transchile Charrúa Transmisión, S.A., Thalia Waste management Limited y Cintra Infraestructuras SL (en adelante, "Ferrovial" o "Ferrovial SE y sociedades dependientes") correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024, compuesto por el Inventario GEI y las notas explicativas incluidas en las páginas 21-26 (apartado "Emisiones", tablas "EMISIONES GEI. Scope 1&2 (tCO₂e)", "Scope 1 (tCO₂e)", "Scope 2 (tCO₂e)", "Scope 3 (tCO₂e)", "Biogenic (tCO₂e)" y "Fuera del inventario (tCO₂e)") de este informe. Este encargo ha sido realizado por un equipo de auditoría experto en materia de sostenibilidad y cambio climático.

Responsabilidad de Ferrovial SE sobre el Inventario GEI

Ferrovial SE es responsable de la preparación del Inventario GEI, de acuerdo con el procedimiento interno, "Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono" de Ferrovial, aplicado tal y como se explica en el apartado "Metodología" en el informe "Estrategia Climática 2024", disponible en el siguiente enlace <https://www.ferrovial.com/es/sostenibilidad/medio-ambiente/huella-carbono/>. Esta responsabilidad incluye el diseño, la implantación y el mantenimiento de los sistemas de control interno relevantes para permitir que el Inventario GEI esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

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

Nuestra independencia y gestión de la calidad

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

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

Nuestra responsabilidad

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

Un encargo de seguridad limitada realizado de conformidad con la NIEA 3410 supone evaluar la idoneidad del procedimiento interno "Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono" de Ferrovial en la preparación del Inventario de GEI, evaluar el riesgo de incorrecciones materiales en el Inventario de GEI debido a fraude o error, responder a los riesgos identificados según sea necesario, y evaluar la presentación general del Inventario de GEI. El alcance de un encargo de seguridad limitada es sustancialmente inferior al de un encargo de seguridad razonable, tanto en los procedimientos de evaluación de riesgos, incluyendo el entendimiento del control interno, como en los procedimientos realizados en respuesta a los riesgos evaluados.

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

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

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

Los procedimientos realizados en un encargo de seguridad limitada varían en naturaleza y plazos, y son menos extensos que para un encargo de seguridad razonable. Por consiguiente, el nivel de seguridad obtenido en un encargo de seguridad limitada es sustancialmente menor que el nivel de seguridad que se habría obtenido si hubiéramos realizado un trabajo de seguridad razonable. En consecuencia, no expresamos una opinión de seguridad razonable acerca de si el Inventario GEI de Ferrovial ha sido preparado, en todos sus aspectos materiales, de acuerdo con el procedimiento interno, "Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono" de Ferrovial, aplicado tal y como se explica en el apartado "Metodología" en el informe "Estrategia Climática 2024".

Conclusión de aseguramiento limitado

Basándonos en los procedimientos aplicados y en la evidencia obtenida, no ha llegado a nuestro conocimiento ninguna cuestión que nos lleve a pensar que el Inventario GEI de Ferrovial SE y sociedades dependientes correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, no haya sido preparado, en todos sus aspectos materiales, de conformidad con el procedimiento interno, "Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono" de Ferrovial, aplicado tal y como se explica en el apartado "Metodología" en el informe "Estrategia Climática 2024".

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Pablo Bascones Ilundáin

27 de febrero de 2025

Anexo

Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Ferrovial SE y sus sociedades dependientes BUDIMEX, S.A., MOSTOSTAL KRAKOW, S.A., FB SERWIS, S.A., CADAGUA, S.A., Ditecpesa, S.A., Ferrovial Construcción, S.A., Ferrovial Construction International SE, Ferrovial Construcción Chile S.A., Ferrovial Construction France, S.A., Ferrovial Construction Australia PTY LTD, Ferrovial Construction UK Ltd., California Rail Builders, LLC, FAM Construction LLC, Ferrovial Agroman 56, LLC, Ferrovial Agroman US CORP, Ferrovial Construction East, LLC, Ferrovial Construction Texas, LLC, North Perimeter Contractors LLC, Webber Infrastructure Management US Inc., DBW Construction LLC, Webber LLC, Webber Infrastructure Management Canada Limited, Webber Infrastructure Management Ontario Limited, Webber Management Group LLC, Webber Materials, LLC, Webber Infrastructure Management, Inc, Cintra Global SE, Cintra Infraestructuras SE, FERROVIAL CORPORACION SA, Ferrovial Airports Turkey B.V, YDA Havalimani Yatirim VE (Dalaman), Ferrovial Energía S.A., Siemsa Control y Sistemas S.A.U., Ferrovial Energy Solutions LLC, Centella Transmisión, S.A., Ferrovial Energy US, LLC, Parque Solar Casilla, S.L.U., Transchile Charrúa Transmisión, S.A., Thalia Waste management Limited y Cintra Infraestructuras SL correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

Inventario de emisiones de GEI 2024		tCO2-eq
Alcance 1		306.884
Construcción		216.653
Corporación		159
Infraestructuras		3.726
Aeropuertos		917
Waste Management		82.211
Energía		3.217
Alcance 2		28.643
Construcción		22.077
Corporación		0
Infraestructuras		704
Aeropuertos		5.049
Waste Management		783
Energía		30
Alcance 3		1.716.592
1. Purchased goods & services		869.564
2. Capital goods		153.622
3. Activities related to fuel and energy not included in Scopes 1 and 2		79.984
4. Upstream transportation & distribution		265.439
5. Waste generated in operations		303.293
6. Business travel		5.303
7. Employee commuting		825
8. Upstream leased assets ¹		N/A
9. Downstream transportation & distribution ¹		N/A
10. Processing of sold products ¹		N/A
11. Use of sold products ¹		N/A
12. End of life treatment of sold products		6.957
13. Downstream leased assets ¹		N/A
14. Franchises ¹		N/A
15. Investments		31.606

Nota: Los redondeos realizados pueden hacer que no coincidan los sumatorios con el total presentado para cada alcance de emisiones.

¹ Se considera que estas categorías propuestas por el GHG Protocol en su estándar "Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard", no aplican a la actividad de Ferrovial.

Biogenic	tCO₂-eq
CO ₂ Biogénico	138.927
Emisiones fuera del inventario	tCO₂-eq
Customer travel emissions	2.835.470

El Inventario GEI 2024 de Ferrovial ha sido calculado a partir de los siguientes consumos energéticos:

Consumo y mix energético	2024
(1) Consumo de combustible procedente del carbón y de sus derivados (MWh)	119.720
(2) Consumo de combustible procedente del petróleo crudo y de productos petrolíferos (MWh)	713.552
(3) Consumo de combustible procedente del gas natural (MWh)	12.193
(4) Consumo de combustible procedente de otras fuentes fósiles (MWh)	-
(5) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes fósiles (MWh)	49.220
(6) Consumo total de energía fósil (MWh)	894.685
Proporción de fuentes fósiles en el consumo total de energía (%)	87%
(7) Consumo de energía procedente de fuentes nucleares (MWh)	2.227
Proporción de fuentes nucleares en el consumo total de energía (%)	0%
(8) Consumo de combustible por fuente renovable, como la biomasa (que incluye también los residuos industriales y municipales de origen biológico, el biogás, el hidrógeno renovable, etc.) (MWh)	-
(9) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes renovables (MWh)	89.207
(10) Consumo de energía renovable autogenerada que no se utilice como combustible (MWh)	48.148
(11) Consumo total de energía renovable (MWh)	137.355
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de energía (%)	13%
Consumo total de energía (MWh)	1.034.267

Nota: Los redondeos realizados pueden hacer que no coincidan los sumatorios con el total presentado para cada tipo de consumo.

Criterio de cuantificación

El Inventario GEI 2024 de Ferrovial se ha preparado de acuerdo con el procedimiento interno, "Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono" de Ferrovial, aplicado tal y como se explica en el apartado "Metodología" en el informe "Estrategia Climática 2024".

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

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

The background features a light beige to cream gradient. It is decorated with several abstract elements: a small, thin, grey, swirling line in the upper left; a large, thin, grey, curved line in the upper right; and a series of four overlapping circles at the bottom. The circles are colored in a sequence from left to right: a faded yellow, a solid yellow, a solid light yellow, and a solid light purple. A thin, grey, curved line also sweeps across the bottom right, passing behind the purple circle.

ferrovial