

INFORME ANUAL INTEGRADO

FERROVIAL 2025

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 2025, 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 y de Sostenibilidad Consolidado.
- 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 Consejo de Administración revisó y aprobó el Informe de Gestión el 25 de febrero de 2026.

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 250 a 273. El Consejo de Administración lo revisó y aprobó el 25 de febrero de 2026.

Estados Financieros Consolidados

Los Estados Financieros Consolidados, que abarcan las páginas 334 a 434, se han elaborado de conformidad con las normas contables NIIF adoptadas por la Unión Europea ("UE") y con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés. El Consejo de Administración lo revisó y aprobó el 25 de febrero de 2026.

Estados Financieros Individuales

Los Estados Financieros Individuales, páginas 435 a 460, se elaboraron de conformidad con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés. El Consejo de Administración lo revisó y aprobó el 25 de febrero de 2026.

Otra información

Para la sección "Otra información", redactada de conformidad con el artículo 3:392 del Código Civil neerlandés, consulte las páginas 461 a 485. Esta sección incluye el informe del auditor independiente de los Estados Financieros de 2025 y una representación de las disposiciones de los estatutos sobre la asignación de beneficios. Esta sección también incluye asimismo el Informe de Verificación del Auditor Independiente.

Información no financiera

El Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado 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:

- Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (NEIS): 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 de la UE sobre información no financiera aplicada a través de la *Besluit bekendmaking niet-financiële informatie*.
- Ley española 11/2018 en materia 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 PwC que proporcione un aseguramiento limitado del Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado 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 2025 de Ferrovial y procede de la versión oficial del Informe 2025 de la Compañía. El formato europeo de presentación electrónica única (el paquete de información ESEF) es la versión oficial. El paquete de informes ESEF está disponible en la web corporativa <https://www.ferrovial.com>. En caso de discrepancias entre esta versión en PDF y el paquete ESEF, prevalecerá este último. El informe de auditoría y el informe de aseguramiento limitado del auditor independiente incluidos en esta versión PDF se refieren únicamente al paquete de información ESEF.

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.

En relación con el perímetro de consolidación, el 6 de junio de 2025, Ferrovial completó la adquisición previamente anunciada de una participación adicional del 5,06% en la concesionaria canadiense de autopistas, adquirida a filiales de AtkinsRéalis Group Inc. La inversión total realizada por Ferrovial ascendió a 1.990 millones de dólares canadienses (1.300 millones de euros), lo que incrementó su participación total en la 407 ETR del 43,23% al 48,29%. El 29 de julio de 2025, Ferrovial, a través de su filial Ferrovial Construcción, S.A., adquirió el 100% de las acciones de Powernet I,S.L.U (Powernet), empresa que centra su negocio en actividades de telecomunicaciones e ingeniería de redes. El 30 de junio de 2025, a través de su filial Ferrovial Energy US, LLC, Ferrovial adquirió la totalidad de las participaciones emitidas y en circulación de Milano Solar, LLC, por un importe de 19 millones de dólares, para el desarrollo, construcción, financiación, operación y mantenimiento de una instalación solar fotovoltaica de 250 MW, ubicada en el condado de Milam, Texas, con una duración prevista de 40 años. Esta transacción se ha clasificado como una adquisición de activos y pasivos, en lugar de una combinación de negocios, ya que la sociedad no contaba con personal ni actividad empresarial. El 27 de junio de 2025, Ferrovial completó la desinversión del negocio de servicios en Chile a una sociedad chilena controlada por los socios de Scale Capital. La contraprestación total ascendió a 28,5 millones de euros, de los cuales 17,9 millones corresponden a un préstamo concedido al comprador. La reembolsable en un plazo de cinco años.



INFORME DE GESTIÓN

0

CARTA DEL PRESIDENTE	[7]
1. FERROVIAL EN 2 MINUTOS	[9]
GRANDES CIFRAS	[10]
HITOS 2025	[12]
PRINCIPALES MERCADOS	[14]
FERROVIAL EN BOLSA	[18]
2. ESTRATEGIA GLOBAL Y RESULTADOS EN 2025	[23]
ESTRATEGIA GLOBAL Y UNIDADES DE NEGOCIO	[25]
EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS	[33]
ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DE SOSTENIBILIDAD CONSOLIDADO	[53]
3. INFORME DE RIESGOS	[203]
4. INFORME DE GOBIERNO CORPORATIVO	[213]
5. INFORME DE REMUNERACIONES	[251]
6. ANEXO	[275]
7. INFORME DE ASEGURAMIENTO DEL AUDITOR INDEPENDIENTE SOBRE EL ESTADO DE SOSTENIBILIDAD	[325]

CUENTAS ANUALES

8. ESTADOS FINANCIEROS	[334]
9. ESTADOS FINANCIEROS INDIVIDUALES	[435]
10. OTRA INFORMACIÓN	[461]
DISPOSICIONES EN LOS ESTATUTOS SOBRE ASIGNACIÓN DE BENEFICIOS	[463]
INFORME DE AUDITOR INDEPENDIENTE	[464]





Rafael del Pino
Presidente

Estimado accionista:

En 2025, Ferrovial registró unos resultados robustos con desempeño sólido de todos los negocios. Los activos en Norteamérica registraron un fuerte crecimiento de los ingresos por operaciones, superando significativamente la inflación. La división de Construcción ha mejorado su rentabilidad, superando el objetivo a largo plazo y alcanzando un nivel récord de cartera. El ejercicio estuvo marcado, además, por una sólida posición de liquidez y una fuerte generación de flujo de caja, impulsada principalmente por los dividendos obtenidos de los proyectos de infraestructuras y por la rotación de activos.

Los ingresos ascendieron a 9.627 millones de euros, lo que representa un incremento del 8,6% en términos comparables. El EBITDA ajustado se situó en 1.457 millones de euros, con un crecimiento del 12,2% en términos comparables respecto al ejercicio anterior. El beneficio neto alcanzó los 888 millones de euros.

Fue un año bastante activo en cuanto a nuevas inversiones, con 2.000 millones de euros destinados principalmente a la adquisición de una participación adicional del 5% en la autopista 407 ETR en Toronto y a aportaciones de capital en la New Terminal One (NTO) del aeropuerto internacional JFK de Nueva York. La compañía continuó avanzando con su proceso de rotación de activos maduros, cerró la venta de AGS y completó la desinversión de su participación en el aeropuerto de Heathrow.

Ferrovial cerró el ejercicio con una sólida posición financiera: la liquidez ascendió a 5.088 millones de euros, incluidos los fondos obtenidos con las ventas de activos y un nivel récord de dividendos recibidos de los proyectos, que alcanzaron los 968 millones de euros. La deuda neta consolidada fue de -1.341 millones de euros, excluyendo en ambos casos los proyectos de infraestructuras. Los dividendos en caja y la adquisición de acciones propias ascendieron a 657 millones de euros.

Durante el ejercicio, la cotización de Ferrovial registró un notable aumento y nuestra capitalización bursátil superó por primera vez los 40.000 millones de euros. En diciembre de 2025, Ferrovial fue incluida en el índice Nasdaq-100, solo un año y medio después de su salida a la bolsa estadounidense. Este hito refleja la confianza de los inversores en el modelo de negocio diferencial de la Compañía y en nuestra estrategia de crecimiento en Estados Unidos.

La seguridad y la salud constituyen una prioridad absoluta para Ferrovial, y operamos conforme a los estándares más exigentes en ambos ámbitos. En 2025 reforzamos nuestras iniciativas para garantizar que cada empleado regrese a su casa sano y salvo al final de cada jornada. Si bien se ha progresado, no logramos alcanzar nuestro objetivo de cero accidentes mortales. Mantenemos un firme compromiso con la mejora continua para alcanzar este objetivo en el menor plazo posible.

La sostenibilidad es un eje estratégico para Ferrovial y una palanca fundamental de creación de valor para el negocio, las comunidades en las que operamos y nuestros grupos de interés. La compañía se rige por los más altos estándares medioambientales, sociales y de gobierno corporativo, y su desempeño ha sido reconocido por los principales índices de sostenibilidad, como Dow Jones Best-in-Class, FTSE4Good, CDP, MSCI, Morningstar Sustainalytics, Euronext ESG, Ecovadis e ISS ESG.

No habría sido posible alcanzar ninguno de estos logros sin la dedicación de los más de 22.500 profesionales con los que contamos en todo el mundo. Agradezco a todos su esfuerzo, perseverancia y compromiso con la compañía. Extiendo también mi agradecimiento a nuestros inversores, accionistas, clientes y demás grupos de interés, por su confianza y apoyo, imprescindibles para seguir desarrollando infraestructuras esenciales para un mundo en constante movimiento.

Rafael del Pino



1

FERROVIAL EN 2 MINUTOS

GRANDES CIFRAS

[10]

HITOS 2025

[12]

PRINCIPALES MERCADOS

[14]

FERROVIAL EN BOLSA

[18]



GRANDES CIFRAS 2025

LIQUIDEZ TOTAL* (M€)

5.088

ex-infraestructuras. Incluye líneas de crédito no utilizadas (1.008 millones de euros). *Más información en la sección Medidas Alternativas de Rendimiento.
5.320 millones de euros en 2024

DEUDA NETA CONSOLIDADA* (M€)

-1.341

ex sociedades de proyectos de infraestructuras. *Más información en la sección Medidas Alternativas de Rendimiento.
-1794 millones de euros en 2024

INGRESOS (M€)

9.627

2025

9.148

2024

+5.2%

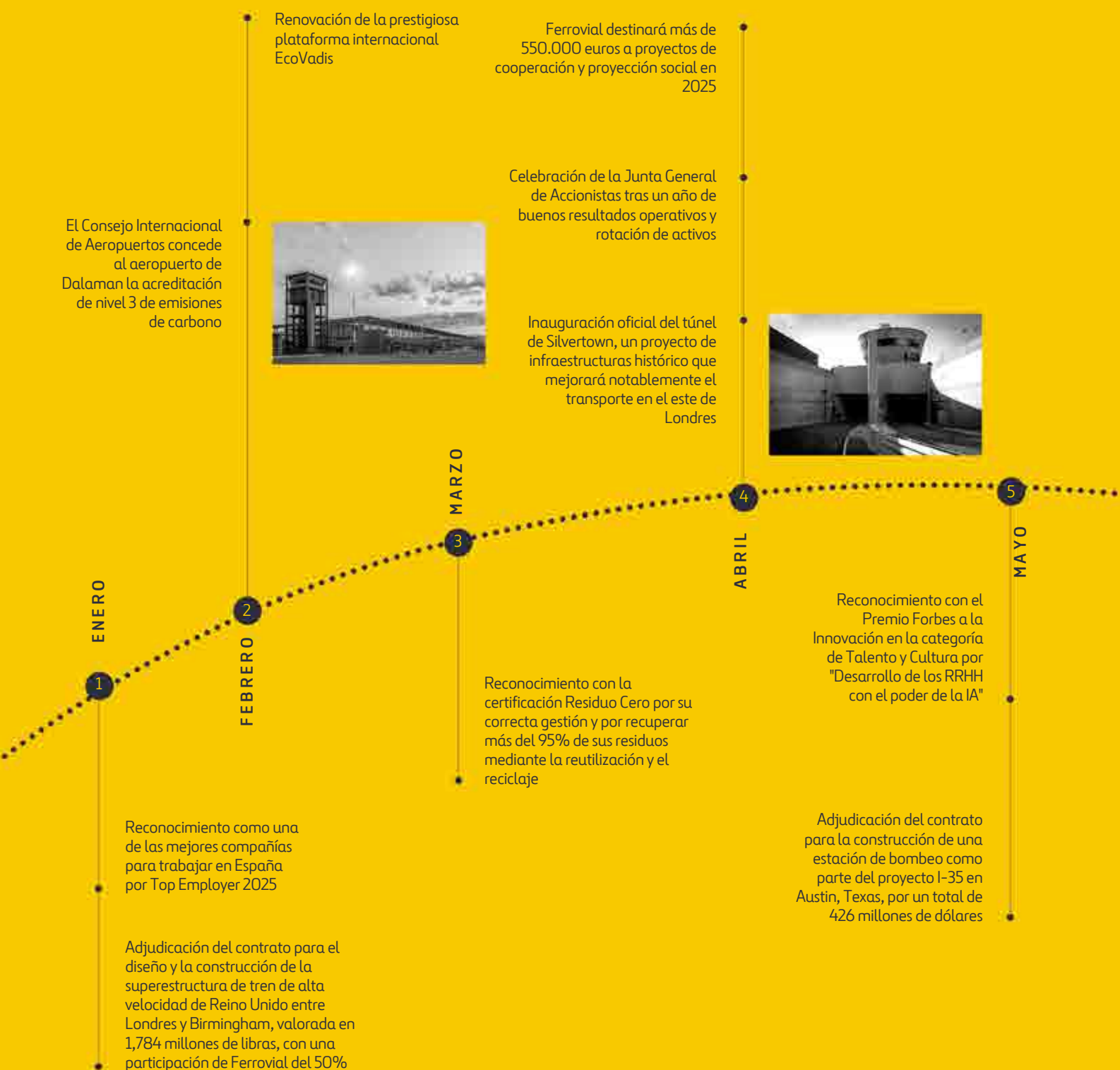
(+8,6% en términos comparables)

respecto a 2024



CARTERA DE PEDIDOS DE CONSTRUCCIÓN (MILLONES DE EUROS) 17.438 +4,1% respecto a 2024	ÍNDICE DE FRECUENCIA DE ACCIDENTES GRAVES Y VÍCTIMAS MORTALES⁽¹⁾ 17,80 % respecto a 2022 ⁽¹⁾ SIF - FR= n° (accidentes graves + víctimas mortales)*1.000.000/n° de horas trabajadas. Incluye empleados propios y contratistas.
ELECTRICIDAD DE FUENTES RENOVABLES 100 % en 2025	EMISIONES DE CO₂ ALCANCE 1&2 TCO₂ EQ -45,64 % en términos absolutos respecto a 2020
IMPUESTOS TOTALES* (M€) 950 *Soportados, pagados y recaudados en 2025	BENEFICIARIOS DE PROYECTOS SOCIALES* 399.000 beneficiarios de los Programas Juntos Sumamos, Infraestructuras Sociales y otros. *Beneficiarios directos de programas sociales según la metodología B4SI - LBG
PLANTILLA A CIERRE* 22.609 *a 31 de diciembre de 2025	

HITOS 2025





PRINCIPALES MERCADOS

VENTAS

3.485€

MILLÓN

RBE AJUSTADO

927€

MILLÓN

PLANTILLA

4.948

ESTADOS UNIDOS



VENTAS

2.228€

MILLÓN

RBE AJUSTADO

255€

MILLÓN

PLANTILLA

6.988

POLONIA



VENTAS

1.891€

MILLÓN

RBE AJUSTADO

214€

MILLÓN

PLANTILLA

6.297

ESPAÑA



VENTAS

804€

MILLÓN

RBE AJUSTADO

-€16

MILLÓN

PLANTILLA

1.148

REINO UNIDO



VENTAS

371€

MILLÓN

RBE AJUSTADO

23€

MILLÓN

PLANTILLA

1.262

CANADÁ



VENTAS

279€

MILLÓN

RBE AJUSTADO

32€

MILLÓN

PLANTILLA

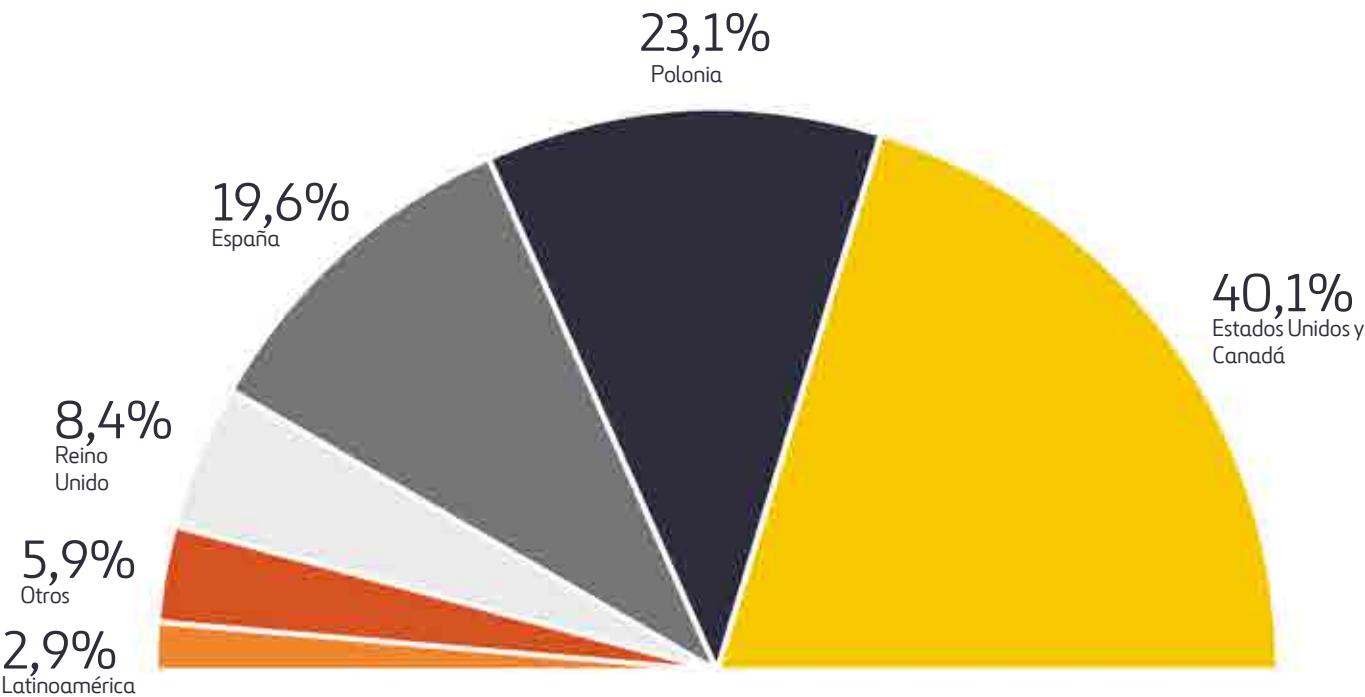
912

LATINOAMÉRICA



PRINCIPALES MERCADOS

INGRESOS POR ZONAS GEOGRÁFICAS



VALORACIÓN ANALISTAS*

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ	POLONIA	ESPAÑA
86%	4%	3%

INDIA	RESTO DEL MUNDO
3%	4%

*Valoración de consenso de los analistas a diciembre de 2025. 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.

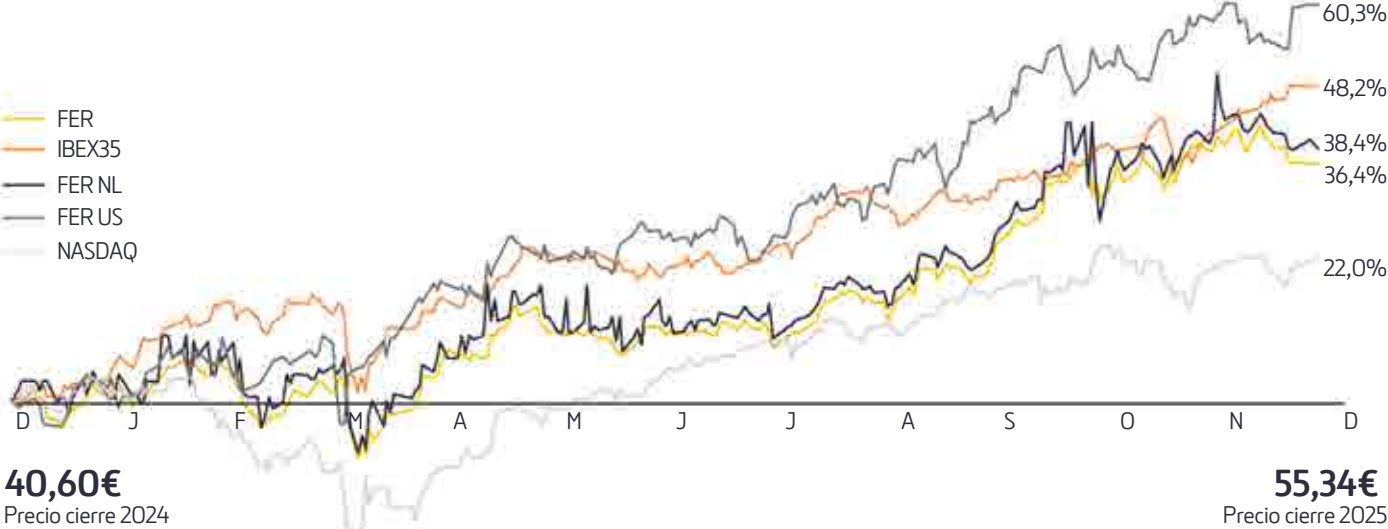


Aeropuerto JFK, Nueva York, EE.UU.

FERROVIAL EN EL MERCADO DE VALORES

La evolución de Ferrovial incluye una expansión deliberada en los mercados mundiales de capitales. La cotización en tres bolsas internacionales ha permitido a la compañía diversificar su base de inversores y reforzar su flexibilidad financiera.

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA ACCIÓN EN 2025

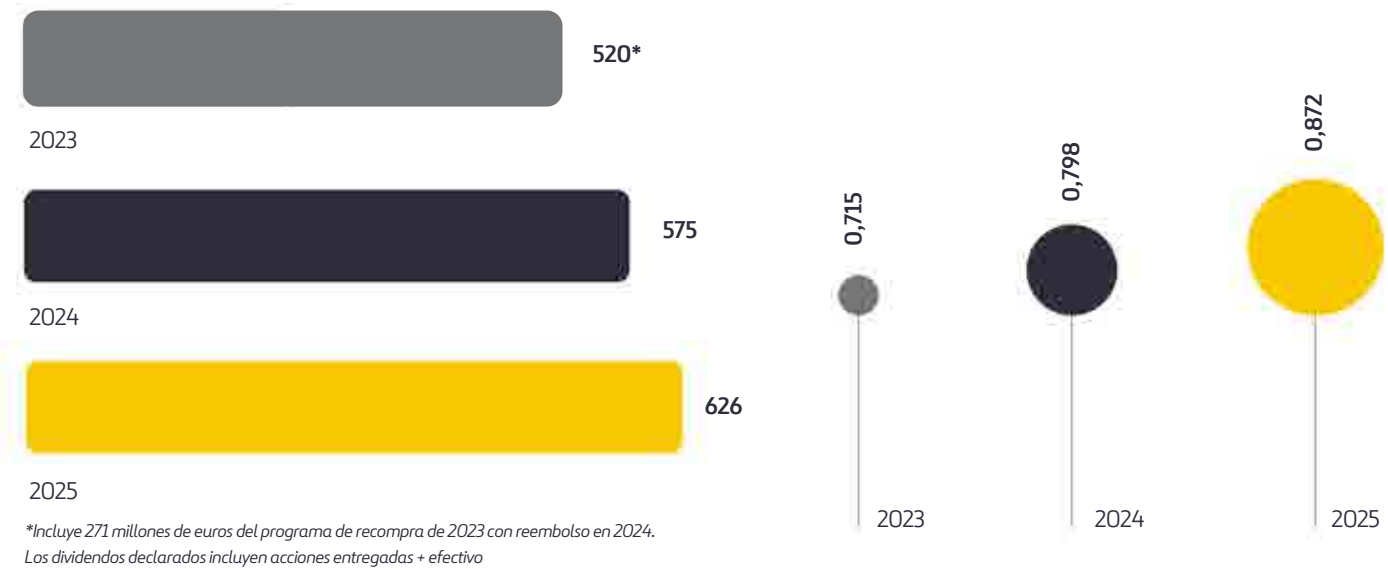


DATOS HISTÓRICOS DE LA ACCIÓN*				CAPITALIZACIÓN (M€):	
	2025	2024	2023	40.606	
Precio de cierre (€)	55,34	40,60	33,02	38,6%	
Máx. (€)	57,60	41,04	33,02		
Mín. (€)	37,20	33,22	24,53		
VWAP (€)	46,45	36,65	28,71		
Liquidez media diaria (€M)	54,19	45,05	30,27		
Volumen medio diario (M de acciones)	1,14	1,23	1,06	El TSR es una medida del rendimiento de las acciones 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.	
Número de acciones (M de acciones)	733.755	729.560	740.688		
Capitalización de Mercado (M€)	40.606	29.620	24.458		

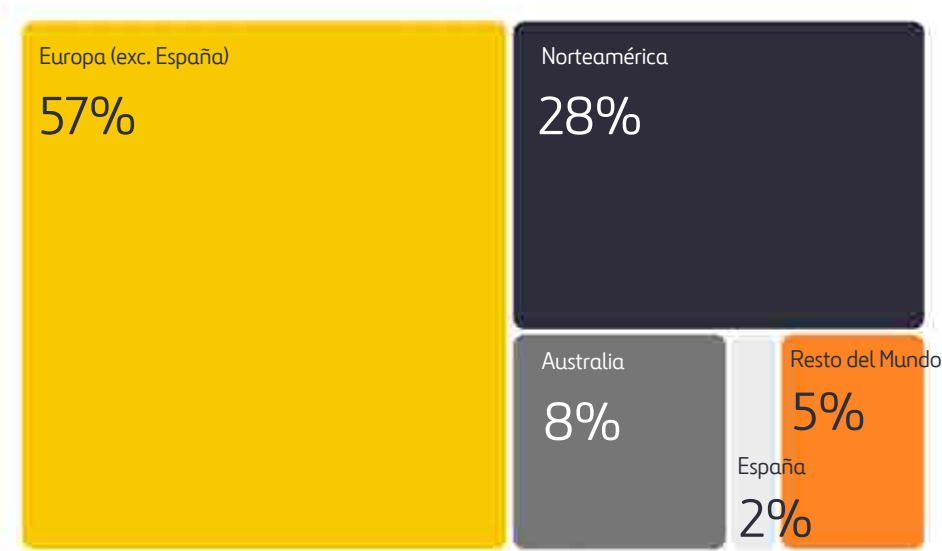
*Datos históricos basados en la cotización española de Ferrovial

DIVIDENDOS DECLARADOS (€M)

DIVIDENDO POR ACCIÓN (€M)

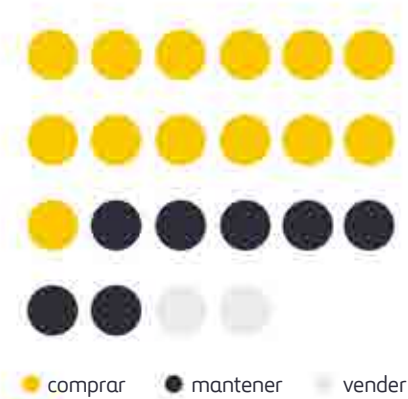


INVERSORES INSTITUCIONALES*



Fuente: Nasdaq (noviembre de 2025)

RECOMENDACIÓN DEL ANALISTA



22 analistas cubren Ferrovial a 31 de diciembre de 2025.

Más de **350** inversores contactados en múltiples reuniones, además de **23** roadshows

CALIFICACIÓN CREDITICIA:

BBB

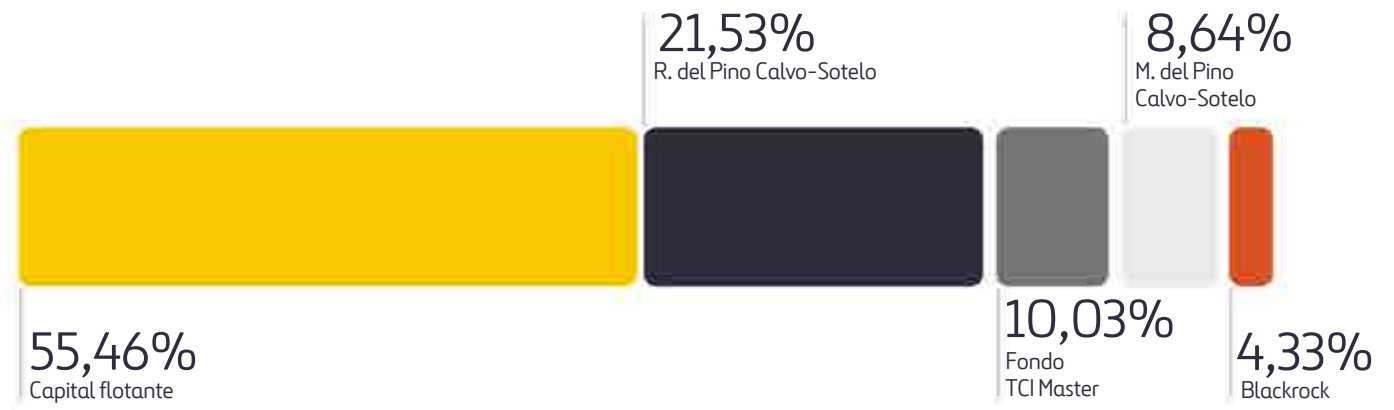
[S&P y Fitch]

PRECIO OBJETIVO DE CONSENSO DE ANALISTAS*:

59,0€

*a diciembre de 2025

ESTRUCTURA ACCIONARIAL *



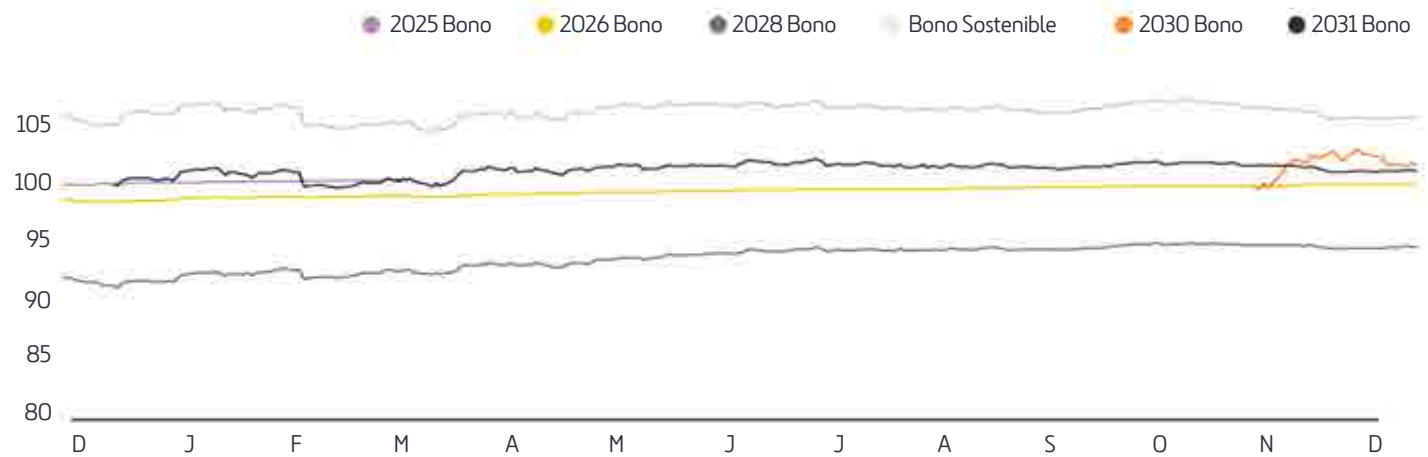
*Fuente: AFM (31 de diciembre de 2025)

BONOS FERROVIAL

Fecha de vencimiento	Cupón	Nocional (M€)	Rendimiento al vencimiento	Cotización (31/12/2025)
31 de marzo, 2025	1,375 %	500	3.164	99.569*
16 de mayo, 2026	1,382 %	780	2.702	98.258
12 de noviembre, 2028	0,540 %	500	2.907	91.478
13 de septiembre, 2030	4,445 %	500	3.270	105.641
16 de enero, 2030	3,250%	500	3.035	100.803
20 de mayo, 2031	0,750%	400	0.500	101.321

*Fuente: AFM (31 de diciembre de 2025)

PRECIO DE LOS BONOS DE FERROVIAL EN 2025





NTE: Proyecto de mejora de la capacidad, Texas, EE. UU.



ESTRATEGIA GLOBAL Y RESULTADOS EN 2025

ESTRATEGIA GLOBAL Y UNIDADES DE NEGOCIO	[25]
RENDIMIENTO EMPRESARIAL	[33]
ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA E INFORMACIÓN DE SOSTENIBILIDAD CONSOLIDADO	[53]
NEIS 2 INFORMACIÓN GENERAL	[54]
INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL	
FINANCIACIÓN SOSTENIBLE, IMPULSORA DEL MODELO DE NEGOCIO HACIA UNA CARTERA DE TAXONOMÍA	[85]
NEIS E1 CAMBIO CLIMÁTICO	[97]
NEIS E3 RECURSOS HÍDRICOS Y MARINOS	[111]
NEIS E4 BIODIVERSIDAD Y ECOSISTEMAS	[116]
NEIS E5 USO DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR	[129]
INFORMACIÓN SOCIAL	
NEIS S1 PERSONAL PROPIO	[135]
NEIS S2 TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR	[155]
NEIS S3 COLECTIVOS AFECTADOS	[162]
INFORMACIÓN SOBRE GOBERNANZA	
NEIS G1 CONDUCTA EMPRESARIAL	[170]
ESPECÍFICO DE LA ENTIDAD	
CIBERSEGURIDAD Y TRATAMIENTO DE DATOS	[180]
INNOVACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y TECNOLOGÍA APLICADAS A LA EMPRESA	[185]
ANEXO: ÍNDICE DE CONTENIDOS NEIS	[190]
ANEXO: LEY ESPAÑOLA 11/2018	[194]



Estrategia global y Unidades de Negocio

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 a lo largo de todo el ciclo de vida de un proyecto, desde la conceptualización hasta el diseño, la financiación, la construcción y la explotación de proyectos críticos complejos, 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 la base de activos norteamericanos en los próximos años.

La estrategia de Ferrovial se basa en cuatro prioridades clave:

- **Personas:** garantizar los más altos niveles de salud y seguridad 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 posición, fomentando la diversidad y gestionando activamente el compromiso de nuestros empleados. La plantilla total de Ferrovial a 31 de diciembre era de 22.609 trabajadores. Para obtener información más detallada, véase S1-6.
- **Crecimiento sostenible:** desarrollar proyectos de Infraestructura concesionales de elevado valor en los principales mercados de Ferrovial, rotar ACTIVOS para aprovechar el valor de las inversiones, financiar oportunidades futuras y asegurar el máximo retorno a los accionistas.
- **Excelencia operativa:** optimizar la generación de tesorería manteniendo el máximo nivel de rendimiento operativo, al tiempo que mejora la eficiencia, se refuerza la gestión del riesgo, se fortalece la disciplina financiera y se mantiene la sostenibilidad como núcleo.
- **Innovación:** respaldar la actividad central de Ferrovial, acelerar su transformación digital, fomentar una cultura de ciberseguridad e innovación adecuadas y desarrollar casos de uso de IA.

El modelo de negocio integrado de Ferrovial permite a la Compañía desarrollar y explotar proyectos de infraestructuras innovadores, eficientes y sostenibles con una elevada creación de valor para las partes interesadas. Nuestras cuatro unidades de negocio son:

- **Las autopistas** cuentan con una base de infraestructuras única que se centra en el desarrollo de soluciones para aliviar la congestión, en especial en EE.UU. y Canadá, a través de sistemas de precios dinámicos gestionados (*Managed Lanes*, "ML", por sus siglas en inglés). La compañía continuará desarrollando ML y autopistas 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 (es decir, la asociación IRB).
- La propuesta de valor **del aeropuerto** 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, que incluyen líneas de transmisión y proyectos renovables en mercados seleccionados, principalmente en EE.UU..
- **La construcción** es 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.

En 2024, Ferrovial creó la división de **Infraestructuras Digitales**, dirigida a inversiones en el mercado de centros de datos de alto crecimiento, basándose en una década de construcción de proyectos de éxito para líderes del sector.

Alineada con la estrategia corporativa de Ferrovial, en 2025 se actualizó la Estrategia de Sostenibilidad para garantizar que crea valor tangible en todas las divisiones de la compañía, las comunidades en las que opera y sus grupos de interés. Ferrovial trata de mejorar la productividad, la eficiencia operativa y la excelencia, al tiempo que reduce los costes, garantiza el cumplimiento y mitiga los riesgos. El enfoque de la compañía se centra en impulsar la competitividad y la resiliencia a largo plazo mediante la mejora del impacto positivo de las infraestructuras de la compañía, la promoción del desarrollo económico, el fomento de la participación de la comunidad en cada proyecto y el refuerzo de la capacidad de Ferrovial para atraer y retener el talento. Esta estrategia refuerza la relación de la compañía con clientes y administraciones públicas y contribuye a facilitar el cumplimiento de requisitos esenciales, auditorías y calificaciones, apoyando así la base sobre la que opera Ferrovial. La sostenibilidad también amplía las oportunidades de financiación mediante el acceso a instrumentos alternativos, incluidos los marcos de financiación verde y sostenible. Todo ello impulsa una respuesta específica a las expectativas de sus accionistas y de la comunidad inversora, así como a las demandas de analistas e índices especializados en criterios ESG.

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 mediante la creación de itinerarios de confianza y soluciones para aliviar la congestión, contribuyendo al desarrollo socioeconómico de las regiones donde opera.

ESTRATEGIA

Con más de 50 años de experiencia, el exhaustivo modelo de gestión de Ferrovial Autopistas 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 de Ferrovial Autopistas y refuerza sus ventajas competitivas. La gestión completa del ciclo de vida de los proyectos, combinada con una cartera diversificada y global, permite a la Compañía comprender las necesidades de todas las partes interesadas (usuarios, autoridades públicas y operadores económicos), lo que se traduce en la capacidad de ofrecer soluciones innovadoras, sostenibles y de alto valor añadido.

NORTEAMÉRICA	CONCESIONES	KILÓMETROS
94 % Valoración de Cintra según el consenso de analistas	18 En 10 países	939
DIVIDENDOS (M€)		INVERSIÓN GESTIONADA* (M€)
880		21.750 97% internacional (fuera de España)

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

(**) Incluye Via-Livre, el operador de telepeaje en Portugal, y Bip&Drive, el proveedor de telepeaje Via-T.

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, incluyendo la reciente adquisición de un 5% adicional en el 407ETR.

Cintra es titular del 48,29% de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá); del 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.

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 2021, Cintra adquirió una participación del 24,9% en IRB Infrastructure Developers -ahora reducida al 19,9% tras una venta del 5% en junio de 2024-. En 2024, Cintra también adquirió una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust.

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.

Además de en Norteamérica y la India, la empresa opera en Europa, Sudamérica y Australia, donde también participa en diversos activos y sociedades.

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. El último ejemplo de esta estrategia es el acuerdo alcanzado con Interogo Holding para gestionar las participaciones en un conjunto de concesiones en Europa y Canadá. Cintra transfirió los derechos y posee la mayoría de los derechos de voto de Umbrella Roads BV, que gestionará las operaciones en virtud de un contrato de servicios. Esta asociación podría permitir una mayor colaboración entre las partes en el futuro. La venta se completó el 8 de octubre de 2024 por 100 millones de euros.

Crear valor sostenible

Cintra integra la biodiversidad y los principios de la economía circular en cada activo, garantizando la eficiencia operativa y la resiliencia a largo plazo. Al reducir las emisiones y los residuos y restaurar los hábitats, Cintra no solo protege los ecosistemas, sino que también mejora el rendimiento de los activos y reduce los costes del ciclo de vida. Cintra refuerza la resiliencia climática mediante tecnologías energéticamente eficientes, infraestructuras adaptables y esfuerzos continuos para minimizar su huella de carbono, salvaguardando los ecosistemas a largo plazo.

Sostenibilidad significa garantizar que lo que impulsa el crecimiento de Cintra –clientes, empleados, comunidades y accionistas– siga fortaleciéndose cada día. Se crea valor para los clientes reduciendo los tiempos de viaje en horas punta, aumentando la fiabilidad de los desplazamientos y garantizando un alto nivel de seguridad en las autopistas. Cintra crea valor para las comunidades apoyando el crecimiento económico y la prosperidad regional y retribuyendo a través de horas de voluntariado y donaciones. Para proteger a los empleados, Cintra sigue la directriz de Ferrovial "Siempre seguros, siempre preparados", que proporciona formación y capacita a los miembros del equipo para detener el trabajo si se sienten inseguros u observan prácticas inseguras. Cintra también colabora con universidades de primer nivel, como el Instituto Tecnológico de Massachusetts y el Instituto Tecnológico de Georgia, para promover la adaptabilidad a través de la investigación y la innovación. Además, se ha evaluado el riesgo físico del cambio climático en el 100% de la cartera de Cintra mediante la herramienta Adaptare, desarrollada en colaboración con la Universidad de Cantabria.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2026

Para 2025, se esperaba que el tráfico en todos los activos de la empresa siguiera creciendo, aunque con el tráfico de la I-77 afectado positivamente en 2024 por el huracán Helene, que desvió vehículos pesados a la autopista, y la NTE afectada por las obras en curso destinadas a aumentar la capacidad del proyecto. Se cumplieron las expectativas y los ingresos por peaje superaron los niveles de 2024, mientras que la NTE se vio menos afectada de lo previsto gracias a la estrecha colaboración con el contratista, que contribuyó a minimizar las perturbaciones en la zona.

En 2026, esperamos que el tráfico aumente en la mayoría de nuestros activos de autopistas, aunque la NTE podría verse afectada por las obras de construcción en curso para ampliar la autopista.

En 2025 se recibieron dividendos por valor de 880 millones de euros, frente a los 895 millones del año anterior (incluida la distribución del primer dividendo en I-77 e I-66). En 2026, 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 de 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.

El acuerdo de concesión de la 407ETR estará sujeto al Schedule 22, si las mediciones del nivel de tráfico anual caen por debajo de los umbrales de tráfico correspondientes, la 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, la mayoría de las autopistas han registrado un buen crecimiento del tráfico, así como de los ingresos medios por transacción. Las tarifas de peaje *soft cap* aumentarán en enero de 2026 en función del IPC del último mes de diciembre en comparación con el año anterior.

Asimismo durante 2025, 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 2026, y se prevé que finalicen a finales de 2026. Estas obras están afectando a los niveles de tráfico, pero gracias a la óptima gestión del proyecto, el impacto durante 2025 ha sido menor de lo previsto, y se espera una evolución similar durante 2026.

- Australia: Cintra seguirá gestionando la Circunvalación de Toowoomba y el proyecto Western Roads Upgrade, que se abrió totalmente al tráfico en noviembre de 2021.
- IRB, Infrastructure Developers Ltd. gestiona 27 proyectos diferentes de autopistas de peaje (más una carta de adjudicación para un nuevo proyecto) de aproximadamente 16.900 kilómetros de carriles. Y Private InvIT posee una cartera de 13 concesiones de autopistas de peaje, que opera en 12 estados indios sobre una distancia total de más de 7700 kilómetros de carriles.
- Mercados restantes: 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 abril de 2025 se inauguró por completo el túnel de Silvertown, en el Reino Unido.

La Compañía continuará su actividad licitadora en Norteamérica, con una atractiva cartera de proyectos para 2026, 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.

*Determinados niveles de tráfico anual de la 407 ETR se miden con respecto a umbrales de tráfico mínimo anual, que se prescriben en el **Anexo 22** del contrato de concesión y aumentan anualmente hasta una capacidad de carriles determinada.

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, esta unidad de negocio sigue creciendo, buscando siempre mejorar la experiencia de los pasajeros y optimizar la eficiencia, aumentando el número de pasajeros en Dalaman y el número de acuerdos con aerolíneas para la futura operación de la Nueva Terminal Uno (NTO), pero también analizando continuamente oportunidades potenciales selectivas que puedan añadir valor a nuestro negocio.

Durante 2025, la rotación de activos alcanzó un hito clave, desinvirtiendo de ciertos activos, y cambiando el enfoque hacia oportunidades relacionadas con terminales en EE.UU. y otras regiones donde Ferrovial tiene presencia.

GENERACIÓN DE TESORERÍA	NTO	DALAMAN
1.073 millones de euros de desinversiones en el Reino Unido	82 % avance de las obras	7 millones de euros Primer año con distribución de dividendos

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 2025, la unidad de negocio ha contado también con una cartera de cuatro aeropuertos en el Reino Unido: una participación del 5,25% en Heathrow y una participación del 50% en Glasgow, Aberdeen y Southampton (AGS).

En enero de 2025, tras el cumplimiento de las condiciones regulatorias aplicables, Ferrovial completó la venta de su participación del 50% del capital de AGS por un precio de 450 millones de libras. Esto dio lugar a una plusvalía de 297 millones de euros que repercutirá en los resultados del primer trimestre de 2025.

En julio de 2025, tras el cumplimiento de las condiciones regulatorias aplicables, Ferrovial completó la venta de su 5,25% de accionariado social en Heathrow por un precio de 466 millones de libras. Esto dio lugar a una plusvalía de 27 millones de euros con repercusión en 2025.

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

Este ha sido un año crítico para el progreso de la construcción de la NTO y el inicio de las actividades de Preparación Operativa y Transferencia Aeroportuaria (ORAT, por sus siglas en inglés). A finales de año, el avance físico de la construcción se situaba en el 82%: se habían instalado todos los elementos de circulación vertical, se habían instalado y sometido a pruebas sistemas críticos como el de tratamiento de equipajes, y el acondicionamiento de las salas de espera, las oficinas y las concesiones estaba muy avanzado. El objetivo principal consiste ahora en terminar la construcción física y los sistemas de energía e informáticos para que las actividades ORAT estén terminadas lo antes posible.

Más allá de la construcción, 2025 fue también un año clave para la financiación de proyectos de la NTO, con la exitosa emisión de los Bonos Verdes de la Serie 2025. Tras la mayor financiación de bonos municipales de la historia para un proyecto aeroportuario en 2024, los Bonos Verdes de la Serie 2025, por valor de 1.367 millones de dólares, se utilizarán para financiar el resto de los costes relacionados con la Fase A de la NTO. Aunque había una gran lista de ofertas competidoras en el mercado el día de la fijación de precios, los inversores presentaron casi 4.300 millones de dólares en órdenes para los bonos de la Serie 2025 de la NTO. Esta fuerte demanda permitió reajustar el precio de la operación, reduciendo así los costes globales del empréstito.

A 31 de diciembre de 2025, existen acuerdos con veinticinco aerolíneas de las que dieciséis son acuerdos ejecutados por aerolíneas (Air France, LOT, Etihad, KLM, Korean y Turkish, entre otras), seis más que en 2024. Además, NTO ha firmado 9 cartas de intención con otras aerolíneas internacionales y continúa en negociaciones activas con otras numerosas aerolíneas internacionales a partir de enero de 2026.

El aeropuerto JFK es la mayor puerta de entrada internacional de la aviación en EE.UU., con un margen significativo, y un mercado de tráfico aéreo internacional sólido y duradero. El proyecto de la NTO aumentará la capacidad del aeropuerto para acoger grandes aeronaves en un entorno con tasas aéreas no reguladas.

Dalaman

El aeropuerto de Dalaman sigue siendo un importante destino vacacional para los viajeros nacionales e internacionales en Turquía. En 2025, el sector turístico turco se vio afectado negativamente por factores macroeconómicos (inflación elevada y persistente no acompañada de una devaluación similar de la moneda, lo que se tradujo en precios más altos para los turistas) y geopolíticos (conflictos en Oriente Medio y Ucrania). Durante 2025, el aeropuerto redujo ligeramente su volumen de pasajeros (-1,9% frente a 2024) al tiempo que maximizó los ingresos asociados (+3,6% de ingresos).

El Aeropuerto de Dalaman también ha reforzado su posición estratégica a través de tres importantes iniciativas: la celebración de la Conferencia y Exposición Regional de Aeropuertos de ACI Europa, la obtención del Nivel 3 de "Optimización" de la Acreditación de Carbono Aeroportuario de ACI y el avance de su proyecto de transformación de los servicios de restauración. El congreso reunió a líderes del sector para debatir sobre sostenibilidad e innovación, reforzando el papel de Dalaman en la conectividad regional. Entretanto, el proyecto de restauración (F&B) introdujo un nuevo diseño con conceptos premium y un flujo de pasajeros optimizado para aumentar los ingresos no aeronáuticos y mejorar la experiencia de viaje.

CREACIÓN DE VALOR

La División Aeropuertos sigue centrando su crecimiento en las zonas geográficas en las que opera el conjunto de la actividad. Ferrovial Aeropuertos trabaja para convertirse en uno de los pilares clave del crecimiento futuro de Ferrovial, tanto a través de inversiones directas como de *joint ventures*.

Innovación y mejora continua

Dalaman

Tras la finalización de esta primera fase en 2024, el aeropuerto avanza ya hacia la segunda fase del proyecto. La instalación ampliada añadirá 10.500 paneles solares al tejado de las instalaciones, con una generación anual prevista de 9.044 MWh. La instalación está en curso y se espera que esté plenamente operativa en 2026.

Este proyecto mejora la resistencia del activo al reducir su dependencia de la red, contribuye a disminuir su huella de carbono (emisiones de Alcance 2) y supone un importante ahorro en costes energéticos.

NTO

Ferrovial Aeropuertos, a través del contrato MSA, está respaldando el desarrollo y la entrega de las estrategias de innovación, digital, datos e IA de la NTO. El desarrollo de una simulación lógica del viaje y los procesos del pasajero de principio a fin utilizando la previsión de horarios de vuelo ayudará a optimizar la experiencia del pasajero en todas las fases del ciclo de vida.

Se han mejorado numerosos casos de uso y pruebas de concepto relacionados con la empresa mediante la automatización con IA agéntica, y los principales proyectos digitales avanzan hacia su finalización: Señalización digital en calzada y acera, diseño de contenidos MUFID y plataforma de información al pasajero/asistente digital.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2026

Para 2026, se espera que aumente el tráfico en el aeropuerto de Dalaman y que la NTO entre en funcionamiento y aumente los acuerdos con las aerolíneas, con lo que se espera que los resultados financieros sigan las tendencias del tráfico.

Nuestra intención es también ampliar nuestra cartera de inversiones aeroportuarias a escala mundial, con especial atención a Norteamérica. Esperamos dar prioridad a las oportunidades de inversión en los mercados de ocio y de negocios de alto crecimiento, y consideraremos la participación en oportunidades seleccionadas de licitación abierta, así como en proyectos negociados bilateralmente en los que nuestra sólida experiencia, credenciales y enfoque de asociación puedan proporcionar ventajas únicas de originación.

El reparto de dividendos en los próximos años dependerá en gran medida del tráfico y de los resultados empresariales.

ENERGÍA

El objetivo de la División de Energía es desarrollar, financiar, construir y explotar infraestructuras de generación, almacenamiento y transmisión de electricidad. La división opera de forma selectiva en las geografías en las que Ferrovial está presente, con el objetivo de aportar soluciones innovadoras y eficientes en un sector clave para el crecimiento económico y el bienestar.

CONTEXTO Y PRINCIPALES MERCADOS

El sector energético está experimentando una transformación impulsada por varias tendencias:

- La electrificación de la economía y la expansión de la inteligencia artificial siguen aumentando las previsiones de demanda de electricidad, intensificando la necesidad de nueva capacidad de generación, transmisión y distribución.
- La relevancia geopolítica de la seguridad energética está reforzando el papel de las energías renovables y el almacenamiento como infraestructuras esenciales para reducir la dependencia de las importaciones de combustibles fósiles.
- La madurez de las tecnologías de energías renovables y la industrialización de sus cadenas de suministro aumentan la competitividad y el rápido despliegue de la generación renovable. Las limitaciones de desarrollo se desplazan progresivamente a otras partes de la cadena de valor, en particular el acceso a la red.

En Estados Unidos, tras los cambios legislativos introducidos en 2025, el marco regulador para el desarrollo de proyectos de energías renovables se estabilizó a corto plazo, mejorando la visibilidad sobre la economía de los proyectos. A largo plazo, se espera que el aumento de la demanda de electricidad sostenga las necesidades de inversión en activos de infraestructuras de generación, almacenamiento y transmisión.

En otras regiones, como España, Chile y Australia, el desarrollo privado de infraestructuras energéticas seguirá siendo clave para sostener el crecimiento económico y reforzar la seguridad energética.

ESTRATEGIA

La División de Energía desarrolla, financia, construye y explota activos energéticos, centrándose en la generación, almacenamiento y transmisión de energías renovables. La creación de valor está impulsada por la concepción y estructuración de proyectos totalmente nuevos, así como por su ejecución eficiente desde la construcción hasta la puesta en marcha. La rotación selectiva de los activos operativos permite la realización del valor

creado a lo largo del ciclo de vida de los proyectos, al tiempo que respalda una asignación de capital alineada con los objetivos estratégicos de Ferrovial.

En 2025, Ferrovial Energía adquirió un nuevo proyecto solar fotovoltaico en desarrollo en Texas, aumentando la cartera de generación a 550 MW de activos en operación o en construcción. La división también aumentó el nivel de ingresos procedentes de contratos EPC en los distintos segmentos de negocio en los que opera.

CREACIÓN DE VALOR

Ferrovial Energía opera bajo un modelo de negocio integrado que combina la inversión en activos y la ejecución de proyectos de construcción en el sector energético. El valor se genera a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto, desde el desarrollo y la estructuración financiera hasta la definición del modelo de ingresos (predominantemente contratado), pasando por la construcción y la puesta en servicio de los activos. Esta creación de valor se materializa cuando los proyectos se venden a inversores que buscan activos con perfiles de riesgo reducidos y una generación de efectivo predecible.

Ferrovial Energía cuenta con las capacidades técnicas y la experiencia necesarias para garantizar una ejecución eficiente de los proyectos, optimizando los recursos utilizados y gestionando los riesgos. Centrada en la excelencia operativa y la innovación, la División incorpora soluciones en todos los procesos de diseño, ingeniería y construcción, lo que le permite mejorar la competitividad y ofrecer propuestas diferenciadas. Este enfoque se aplica tanto a los proyectos de generación renovable como a los de líneas de transmisión.

ACTIVOS

En Estados Unidos, se están construyendo actualmente dos plantas fotovoltaicas en Texas, con una capacidad combinada de 500 MW, y se espera que entren en funcionamiento en 2026 y 2027, respectivamente. En España, ya está en funcionamiento la planta fotovoltaica de El Berrocal, con una capacidad instalada de 50 MWp.

En Chile, Ferrovial tiene tres líneas de transmisión operativas con una longitud combinada 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 2025, esta línea de transmisión tiene una longitud total de 12 kilómetros (4x220 kV - 3 km).

ENERGÍA SOLAR FOTOVOLTAICA	LÍNEAS DE TRANSMISIÓN
550MW en construcción y explotación	924km en explotación

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2026

- El crecimiento y la rentabilidad serán la máxima prioridad en 2026, con el apoyo de mejoras continuas de la eficiencia y una mayor alineación de 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, participa activamente en licitaciones en Australia con el objetivo de conseguir contratos a corto plazo. También se espera que continúe el crecimiento sostenido en Chile. Este crecimiento selectivo permitirá a la empresa aumentar su cartera de proyectos en los Estados Unidos al tiempo que explora nuevas oportunidades de crecimiento en otros mercados.
- Asimismo, la división seguirá ampliando la gama de productos ofrecidos a los clientes. Este planteamiento global no solo 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 esencial de la estrategia corporativa de Ferrovial gracias a sus capacidades de ingeniería de primer orden en el diseño y construcción de complejos proyectos de infraestructuras. Esta actividad tiene como objetivo apoyar a otras divisiones de inversión de Ferrovial, así como la ejecución de proyectos de infraestructuras y edificación para clientes públicos y privados. La unidad de negocio de Construcción refuerza las capacidades de Ferrovial y fortalece su posición competitiva en la licitación de concesiones, principalmente en el sector del transporte.

En 2025, Ferrovial Construcción mantuvo su favorable trayectoria de crecimiento de ingresos y superó el objetivo de rentabilidad media a largo plazo del plan estratégico de Ferrovial. Esta evolución se debe a las iniciativas puestas en marcha en los últimos años para reforzar el control y la gestión de los riesgos, así como a una política más selectiva en la licitación de proyectos y geografías, dando prioridad a la rentabilidad. Asimismo, la apuesta por modelos de contratación más colaborativos y la inversión continuada en innovación, tecnología y digitalización contribuyeron a estos resultados.

PRINCIPALES MERCADOS

Ferrovial Construcción centra su actividad en países desarrollados con economías estables con un firme compromiso en la modernización de sus activos de 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 Reino Unido, Chile, Australia y Canadá. La cartera de pedidos, en máximos históricos, mantiene un riesgo equilibrado, con una exposición adecuada a los mercados y proyectos clave de Ferrovial para otras sociedades del Grupo.

CREACIÓN DE VALOR

Además de su propia rentabilidad y capacidad de generación de flujos de tesorería, la División de Construcción aporta valor añadido participando desde el principio de los proyectos hasta su finalización. La división está especializada en proyectos de elevada 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 empresas del Grupo volvió a reflejarse en 2025 con la adjudicación, junto con la División de Energía, de la construcción de una planta solar fotovoltaica de 250 MW en el condado de Milam (Texas, EEUU), cuya entrada en funcionamiento está prevista para 2027, y en la que Ferrovial Energía actúa también como inversor.

CARTERA DIC - 25	2025 RE AJUSTADO	INGRESOS 2025
17.438 millones de euros	4,6 % sobre las ventas	7.653 millones de euros
FLUJO DE CAJA DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN E INVERSIÓN ANTES DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES 2025		
431 millones de euros		

Liderar con responsabilidad

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- 2030 para reforzar su compromiso con la sociedad y responder a las demandas de las partes interesadas y del marco normativo ESG. Esta estrategia abarca toda la cadena de valor de la División, colaborando con clientes y proveedores para desarrollar infraestructuras más sostenibles.

En el ámbito medioambiental, la Construcción prioriza la disminución de las emisiones de carbono de sus actividades y la reducción de su impacto en el medio ambiente. La estrategia se centra en la eficiencia energética de la flota y la maquinaria, el uso de combustibles y fuentes de electricidad alternativos y la incorporación de materiales reciclados. Además, promueve el uso de la tecnología y la optimización de los procesos desde la fase de diseño hasta la de construcción, incorporando soluciones como la prefabricación, la construcción modular y la digitalización. Al mismo tiempo, se promueven los principios de la economía circular, el reciclaje de residuos y la reutilización de materiales, la reducción de la huella hídrica y la gestión a medida de los proyectos para minimizar los impactos negativos sobre el entorno natural y la biodiversidad.

En materia social, la División de 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 colaboradores, implantando medidas de control de riesgos, concienciación y cumplimiento de los más altos estándares de seguridad y salud, implicándose en su consecución y mejora, 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, el desarrollo y la retención del talento, proporcionando formación y oportunidades de ascenso a los empleados, y garantizando un entorno que fomente la igualdad de oportunidades.

En el ámbito de la gobernanza, la Construcción 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, para detectar posibles riesgos en los ámbitos financiero, medioambiental, legal, laboral y reputacional.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2026

En 2026, se prevé estabilidad en las ventas tras el favorable nivel de ingresos de 2025, apoyado en una cartera de pedidos que ha vuelto a alcanzar niveles récord, con buena exposición a mercados y proyectos clave para las empresas del Grupo, en línea con la estrategia de Ferrovial. En 2026, se espera que continúe el esfuerzo inversor en la licitación de proyectos en Estados Unidos y otras geografías, dada la fuerte cartera de proyectos futuros tanto para otras divisiones de Ferrovial como para terceros.

En términos de rentabilidad, se espera alcanzar de nuevo el objetivo medio a largo plazo, gracias a las medidas de gestión del riesgo aplicadas en los últimos años y al volumen y la calidad de la cartera de pedidos, que permite un enfoque selectivo de las licitaciones, centrado en la mitigación del riesgo y la rentabilidad a largo plazo.

Las perspectivas para 2026, por mercados, son las siguientes:

- Estados Unidos y Canadá: tras el crecimiento en los últimos años, se prevé que los ingresos se estabilicen, respaldados por el elevado número de 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. A medio plazo, se espera una inversión estable en infraestructuras de transporte en estados y provincias, respaldada por el plan federal de infraestructuras estadounidense, Infrastructure Investment & Jobs Act, que se materializa en programas de inversión concretos, como el nuevo plan de autopistas de Texas para los próximos diez años, Unified Transportation Program 2026, o el Major Mobility Investment Program para grandes proyectos de autopistas 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.
- España: se prevé un nivel de ventas estable, tras el elevado crecimiento de los ingresos en los últimos años. A medio plazo, se estima que continuará el impulso en la actividad licitadora, tanto para clientes públicos como privados, donde destacan las iniciativas privadas en construcción residencial, construcción industrial, logística, tecnología y centros de datos, así como la sostenida demanda pública de proyectos de infraestructuras ferroviarias, sanitarias y de tratamiento de aguas.
- Polonia: se espera que los ingresos estén en línea con el año anterior, y se mantendrá la estrategia de licitación selectiva, centrada en la rentabilidad y la diversificación en sectores como la energía, las renovables y la construcción especializada de proyectos tecnológicos e industriales. La licitación pública sigue ofreciendo buenas perspectivas gracias a los planes nacionales de inversión en carreteras y ferrocarriles, respaldados por la elevada cuantía de los fondos asignados en el Marco Financiero Plurianual 2021-27 de la Unión Europea.
- Otros mercados internacionales: destacan el Reino Unido y Australia, donde se espera un descenso moderado de los ingresos debido principalmente a la menor producción de proyectos relevantes en Australia, como el metro de Sídney, cuya finalización está prevista para 2026. Este descenso no se ha visto compensado por el avance de los tres contratos de diseño y construcción de la infraestructura de vía del proyecto de alta velocidad HS2 en el Reino Unido, cuya ejecución se espera que se intensifique a partir de 2027, una vez finalizada la fase de diseño.



Resultados de Ferrovial enero-diciembre 2025

ASPECTOS DESTACADOS

- Ferrovial obtuvo unos sólidos resultados en 2025, con un crecimiento en ventas sustancial en todas las divisiones. Los ingresos alcanzaron los 9.627 millones de euros (+8,6% comparable), impulsados fundamentalmente por el incremento de los ingresos de Autopistas (+13,7% comparable) y una mayor contribución de Construcción (+7,5% comparable). El RBE ajustado ascendió a 1.457 millones de euros (+12,2% comparable) destacando la mayor contribución de Autopistas (+12,2% comparable), en particular las autopistas en EE.UU. con un RBE ajustado de 974 millones de euros (+12,4% comparable frente a 2024). Construcción tuvo un desempeño sólido alcanzando un margen de RE ajustado del 4,6%, superando el objetivo estratégico promedio a largo plazo.
- El tráfico en 407 ETR se incrementó en un +6,1% en 2025, impulsado por mayor número de ofertas en hora punta más específicas para aliviar la congestión en toda la área metropolitana de Toronto (GTA) durante las horas punta de los días laborables y a un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta por parte de un mayor porcentaje de empleados presenciales, parcialmente compensado por unas condiciones meteorológicas invernales significativamente desfavorables. Los ingresos alcanzaron los 2.009 millones de dólares canadienses en 2025 (+17,8% vs 2024). El RBE aumentó un +14,2% en 2025, incluidos 40,9 millones de dólares canadienses de gastos del Schedule 22 para 2025, que se pagarán a la Provincia en 2026.
- Todas las **Managed Lanes** registraron un sólido crecimiento en los ingresos por transacción en 2025, superando significativamente la inflación de EE.UU. (+2,9%): NTE +13,4%, NTE 35W +11,6% y LBJ +8,7%. Esta métrica creció un +13,3% en I-66 y un +24,7% en I-77, donde no hay un límite de precios.
- Aeropuertos:** el desarrollo de la construcción de la New Terminal One (JFK) sigue avanzando, centrándose en la preparación operativa, mientras que Dalaman registró un aumento del +2,5% en el RBE ajustado, impulsado por el sólido rendimiento comercial, que compensó parcialmente el descenso del tráfico en comparación con 2024 (-1,1%) afectado por las condiciones macroeconómicas y los retos geopolíticos en Turquía.
- Construcción** alcanzó un margen de RE ajustado del 4,6% en 2025, registrando un desempeño excepcional en todas las líneas de negocio. La cartera alcanzó un máximo histórico de 17.438 millones de euros (+10,1% comparable frente a diciembre de 2024), excluyendo aproximadamente 2.500 millones de euros de contratos pre-adjudicados.
- Sólida situación financiera** con niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras alcanzando los 5.088 millones de euros y una Deuda Neta Consolidada ex-proyectos de infraestructuras de -1.341 millones de euros. Las salidas de caja se vieron impulsadas principalmente por las inversiones (-1.970 millones de euros), incluida la adquisición de una participación adicional del 5,06% en 407 ETR (-1.271 millones de euros), junto con las aportaciones de capital en NTO (-236 millones de euros), dividendos en efectivo y compras de acciones propias (-657 millones de euros). Estas salidas de caja se vieron parcialmente compensadas por las entradas de caja incluyendo dividendos de proyectos (968 millones de euros) junto con la desinversión de Heathrow (539 millones de euros) y ACS (533 millones de euros).

PRINCIPALES EVENTOS CORPORATIVOS Y AVANCES RECIENTES

- En enero, Ferrovial completó la venta de su participación en ACS por 450 millones de libras (533 millones de euros), con una plusvalía de 272 millones de euros.
- En junio, Ferrovial completó la adquisición del 5,06% de la 407 ETR. La inversión total de Ferrovial alcanzó los 1.990 millones de dólares canadienses (1.300 millones de euros), aumentando su participación total del 43,23% al 48,29%.
- En junio, Ferrovial completó la desinversión de sus servicios mineros en Chile por 42 millones de euros. De este importe, 24 millones de euros se pagaron en 2025. Los 18 millones de euros restantes corresponden a un préstamo del vendedor, pagadero por el comprador en un plazo de cinco años.
- En julio, Ferrovial completó la venta de su 5,25% en Heathrow por 539 millones de euros. Como consecuencia de la operación, Ferrovial reconoció un beneficio de 27 millones de euros, principalmente correspondiente a los intereses devengados desde el anuncio y a los costes de transacción.
- En diciembre, Ferrovial se incorporó al Nasdaq-100 Index®, lo que supuso otro hito tras su debut en el mercado estadounidense en mayo de 2024, junto con sus cotizaciones en España y Países Bajos.
- En 2025, el consorcio liderado por Ferrovial ha sido preseleccionado para licitar I-24 Southeast Choice Lanes en Tennessee e I-285 East Express Lanes en Georgia. En febrero de 2026, el consorcio liderado por Ferrovial ha sido preseleccionado para licitar el proyecto de la I-77 South Lanes en Carolina del Norte.

HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- Ferrovial ha sido incluida en la "A List" de cambio climático del CDP por decimosexto año consecutivo, lo que reafirma el liderazgo constante de Ferrovial en la acción climática, y ha obtenido una calificación A- en el cuestionario sobre agua del CDP.
- Ferrovial actualizó su Plan de Descarbonización Profunda, totalmente en consonancia con la trayectoria de 1,5 °C y el objetivo de cero emisiones netas para 2050 o antes, validado por la iniciativa Science Based Targets (SBTi).
- Ferrovial ha renovado su inclusión en la FTSE4Good Index Series para 2025, encadenando 22 años consecutivos de reconocimiento por su desempeño en materia de ESG.
- Ferrovial ha sido seleccionada en el ranking S&P Global Sustainability Yearbook 2025, reconociendo la posición de la empresa entre las empresas líderes a nivel mundial en prácticas de sostenibilidad.
- Ferrovial ha sido galardonada por segundo año consecutivo con la certificación Top EX Company, otorgada por Intrama, en reconocimiento al compromiso de la sociedad con la excelencia en la gestión de la experiencia de los empleados.
- Ferrovial ha sido identificada como Líder ESG 2026 por Sustainalytics.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	2025	2024
Ventas	2.715	2.505	9.627	9.148
RBE Ajustado*	426	334	1.457	1.342
Amortización de inmovilizado	-151	-100	-490	-441
RE Ajustado*	276	234	967	901
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-64	2.043	210	2.208
Resultado operativo	211	2.277	1.177	3.109
Resultado financiero	-123	483	-365	274
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-109	-106	-424	-411
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-14	589	59	685
Puesta en equivalencia	74	47	258	238
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	162	2.807	1.070	3.621
Impuesto sobre beneficios	98	-66	60	-145
Resultado Neto Actividades Continuas	260	2.741	1.130	3.476
Resultado Neto Actividades Discontinuas	2	5	20	14
Resultado Neto del ejercicio	262	2.746	1.150	3.490
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-65	-81	-262	-251
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	197	2.665	888	3.239

VENTAS

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	353	340	3,9 %	1.374	1.256	9,4 %	13,7 %
Aeropuertos	26	17	54,4 %	111	91	22,9 %	23,3 %
Construcción	2.233	1.999	11,7 %	7.653	7.236	5,8 %	7,5 %
Energía	115	96	20,3 %	339	270	25,7 %	26,8 %
Otros	-12	54	-121,2 %	150	296	-49,3 %	-17,8 %
Ventas	2.715	2.505	8,4 %	9.627	9.148	5,2 %	8,6 %

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	239	246	-2,9 %	990	918	7,7 %	12,2 %
Aeropuertos	4	-2	258,9 %	37	26	41,2 %	8,3 %
Construcción	200	106	87,8 %	511	430	18,8 %	19,9 %
Energía	7	2	275,4 %	3	2	44,6 %	67,6 %
Otros	-23	-18	-30,2 %	-83	-34	-141,1 %	-86,1 %
RBE Ajustado*	426	334	27,6 %	1.457	1.342	8,6 %	12,2 %

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	150	186	-19,3 %	719	686	4,9 %	9,5 %
Aeropuertos	1	-5	113,0 %	14	4	241,3 %	16,4 %
Construcción	150	81	84,9 %	352	284	24,0 %	24,2 %
Energía	3	-2	267,2 %	-12	-11	-4,5 %	-12,9 %
Otros	-28	-26	-8,3 %	-106	-62	-73,0 %	-57,7 %
RE Ajustado*	276	234	17,8 %	967	901	7,3 %	10,6 %

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-25	DIC-24
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-1.341	-1.794
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.234	7.856
Autopistas	6.787	7.491
Resto	447	365
Deuda Neta Consolidada*	5.893	6.061

TRÁFICO

	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
407 ETR**	716	678	5,7 %	2.819	2.658	6,1 %
NTE***	9	10	-5,5 %	37	39	-4,7 %
LBJ***	12	12	-4,3 %	46	46	-0,1 %
NTE 35W***	13	13	-0,4 %	52	51	2,9 %
I-77***	11	12	-11,1 %	42	43	-2,0 %
I-66***	9	9	4,3 %	35	32	7,4 %
Dalaman****	1	1	1,1 %	6	6	-1,1 %

Millones de **VKT (kilómetros recorridos por vehículos) ***Transacciones ****Pasajeros

DIVIDENDOS

(Millones de euros)	2025	2024
Autopistas	880	895
Aeropuertos	30	8
Construcción	1	34
Energía	54	4
Otros	4	7
Total	968	947

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

Autopistas

VENTAS	1.374 M€	+13,7 % Comparable*
RBE AJUSTADO*	990 M€	+12,2 % Comparable*

407 ETR (48,29%, PUESTA EN EQUIVALENCIA)

La información financiera aquí presentada correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025 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 2025, publicados el 18 de febrero de 2026.

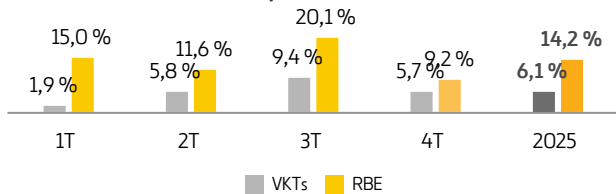
TRÁFICO

	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Longitud media (km)	23,0	23,0	0,0 %	23,3	23,2	0,3 %
Trafico/trayecto (mn)	31,1	29,5	5,6 %	121,2	114,7	5,7 %
VKTs (mn)	716,4	677,6	5,7 %	2.818,8	2.657,9	6,1 %
Ingreso medio por trayecto (CAD)	15,79	14,74	7,1 %	16,46	14,74	11,7 %

VKT (kilómetros recorridos por vehículos)

Los **VKT** aumentaron un +5,7% frente a 4T 2024 y un +6,1 frente a 2024, debido a ofertas de conducción en hora punta más específicas para aliviar la congestión en toda la GTA durante las horas punta de los días laborables y a un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta de un mayor porcentaje de empleados presenciales, parcialmente compensado por unas condiciones meteorológicas invernales significativamente desfavorables.

Evolución del tráfico (VKT) y RBE frente a 2024:



PyG

(Millones de dólares canadienses)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Ventas	497	438	13,5 %	2.009	1.705	17,8 %
RBE	404	370	9,2 %	1.687	1.478	14,2 %
Margen RBE	81,3 %	84,5 %		84,0 %	86,7 %	
RE	376	343	9,8 %	1.577	1.372	15,0 %
Margen RE	75,7 %	78,2 %		78,5 %	80,4 %	

Los **ingresos** se incrementaron un +13,5% vs 4T 2024, situándose en 497 millones de dólares canadienses, y un +17,8% vs 2024, alcanzando 2.009 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes (94,2% del total en 2025): +17,6% hasta los 1.893 millones de dólares canadienses, debido fundamentalmente al aumento de las tarifas de peaje en vigor desde el 1 de enero de 2025 y al incremento del volumen de tráfico.
- Ingresos de tasas (5,5% del total en 2025): +15,4% hasta los 110 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los gastos de comisión de cuentas como consecuencia del incremento de los volúmenes de tráfico y de las cuotas de arrendamiento debido a mayores tarifas en vigor desde el 1 de enero de 2025, así como a mayores cuotas de cumplimiento, compensado por la eliminación de los peajes en la autopista 407 Este, lo que supuso el fin de los ingresos por tarifas de servicio a partir del 1 de junio de 2025.
- Ingresos por contratos (0,3% del total en 2025): impulsados por trabajos relacionados con la eliminación de peajes en la autopista 407 (6 millones de dólares canadienses en 2025).

(Millones de dólares canadienses)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Ingresos por peajes	464	413	12,5 %	1.893	1.610	17,6 %
Ingresos por cuota	27	25	6,6 %	110	95	15,4 %
Ingresos por contrato	6	0	n.a.	6	0	n.a.
Total Ventas	497	438	13,5 %	2.009	1.705	17,8 %

El **ingreso medio por trayecto** aumentó un +7,1% vs 4T 2024 y +11,7% vs 2024. 4T 2025 se vio afectado por la estacionalidad y una menor contribución de los vehículos pesados.

VENTAS	88 %9 %1 %2 %			
	EE.UU.	ESPAÑA	PORTUGAL	MATRICES

OPEX aumentó un +36,7% vs 4T 2024, y +41,3% vs 2024, debido fundamentalmente a los **gastos de pago del Schedule 22**, que ascendieron a 40,9 millones de dólares canadienses en 2025.

Adicionalmente, los gastos aumentaron debido a una mayor provisión por pérdidas crediticias esperadas a lo largo de la vida de determinados saldos históricos en mora, así como a mayores costes de facturación y cobro, en línea con el incremento de los ingresos y de los volúmenes de facturación. 407 ETR continúa llevando a cabo actividades habituales de cobro en todas las cuentas de clientes de 407 ETR a medida que sus saldos entran en situación de vencimiento.

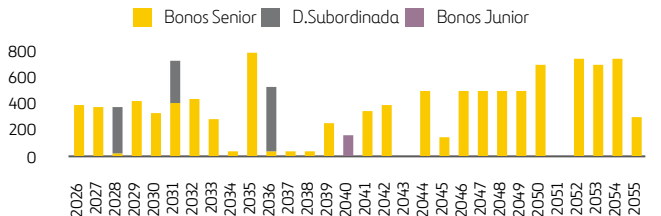
El aumento de los costes operativos de los sistemas como consecuencia del menor número de proyectos con capitalización salarial a medida que el proyecto de planificación de recursos empresariales y de gestión de relaciones con los clientes de 407 ETR entraba en funcionamiento en 2024. Además, los costes de explotación de las autopistas fueron más elevados en 2025 debido al aumento de los costes de mantenimiento en invierno como consecuencia de las condiciones meteorológicas desfavorables y al incremento de los costes de aplicación de la normativa.

RBE fue un +9,2% vs 4T 2024 y +14,2% vs 2024, debido a mayores ventas compensado parcialmente por el gasto por pagos del Schedule 22 no incurrido en 2024 y el aumento de la provisión para pérdidas crediticias esperadas durante toda la vida.

Dividendos 407 ETR

	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones de dólares canadienses (100%)	1.050	700	50,0 %	1.500	1.100	36,4 %
Millones de euros (% FER)	320	204	56,9 %	452	321	41,0 %

VENCIMIENTOS DE DEUDA DE 407 ETR (MILLONES DÓLARES CANADIENSES)



- El 5 de marzo de 2025, 407 ETR emitió Bonos Senior, Serie 25-A1, por valor de 350 millones de dólares canadienses, para amortizar Bonos Senior, Serie 20-A2 el 22 de mayo de 2025.
- El 3 de octubre de 2025, 407 ETR emitió dos Bonos Senior: 300 millones de dólares canadienses en Bonos Senior, Serie 25-A2 y 400 millones de dólares canadienses en Bonos Senior, Serie 25-A3.

CALIFICACIÓN CREDITICIA DE 407 ETR

	Deuda Senior	Deuda Junior	Deuda subordinada	Perspectiva
S&P	A	A-	BBB	Estable
DBRS	A	A low	BBB	Estable

SCHEDULE 22

El incremento de la tarifa de 407 ETR, en vigor desde el 1 de febrero de 2024, puso fin al evento de Fuerza Mayor. 407 ETR registró 40,9 millones de dólares canadienses en concepto de gastos del Schedule 22 para 2025, que se pagarán a la Provincia en 2026.

TARIFAS DE 407 ETR

407 ETR aplicó una nueva lista de tarifas y tasas que entró en vigor el 1 de enero de 2025. Los cambios también incluía zonas de peaje adicionales y nuevas clasificaciones de vehículos para motocicletas y vehículos de tamaño medio.

El 1 de enero de 2026 entró en vigor una nueva lista de tarifas y tasas. Para obtener más información sobre las nuevas tarifas de la Sociedad, visite 407etr.com.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

ACTUALIZACIÓN DE LA COMPOSICIÓN DE ACCIONISTAS 407 ETR

En junio de 2025, Ferrovial adquirió una participación adicional del 5,06% mediante la adquisición directa del 3,3% y el ejercicio de una opción de compra del 1,76%, lo que supone una inversión total de 1.990 millones de dólares canadienses (1.300 millones de euros).

MANAGED LANES DE DFW (EE.UU.)

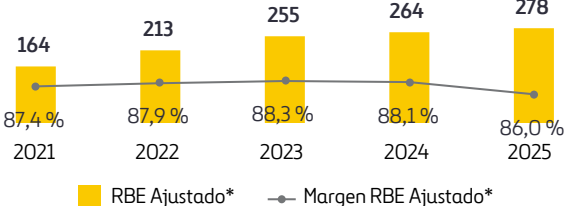
NTE 1-2 (62,97%, consolidación global)

El tráfico en NTE disminuyó un -5,5% vs 4T 2024 y -4,7% vs 2024, por las obras de mejora de capacidad que se están llevando a cabo.

(Millones de dólares americanos)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	9,4	9,9	-5,5 %	36,9	38,7	-4,7 %
Tarifa media por transacción (dólares)	9,3	8,3	11,3 %	8,7	7,7	13,4 %
Ventas	87	83	5,4 %	323	299	8,1 %
RBE Ajustado*	73	73	0,3 %	278	264	5,5 %
Margen RBE Ajustado*	83,6 %	87,8 %	-4,2 %	86,0 %	88,1 %	-2,1 %
RE Ajustado*	49	65	-23,9 %	229	233	-1,8 %
Margen RE Ajustado*	56,7 %	78,5 %	-21,8 %	70,7 %	77,8 %	-7,1 %

La tarifa media por transacción alcanzó los 9,3 dólares en 4T 2025 (+11,3% vs 4T 2024), y 8,7 dólares en 2025 (+13,4% vs 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico y mayores eventos de Mandatory Mode¹.

EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE NTE (millones de dólares)



El RBE ajustado se vio afectado por el devengo de 4,1 millones de dólares de compartición de ingresos correspondientes al 4T 2025 (no hubo compartición de ingresos en 4T 2024), alcanzando los 8,1 millones de dólares correspondientes a 2025 (ninguna en 2024).

Dividendos NTE

	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	109	92	18,5 %	216	177	22,0 %
Millones de euros (% FER)	58	54	9,2 %	120	103	16,8 %

La deuda neta de NTE a diciembre de 2025 alcanzó los 1.480 millones de dólares (1.330 millones en diciembre de 2024), 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 ha tenido que aplicar antes de lo previsto inicialmente. Las obras de construcción para este proyecto comenzaron a finales de 2023 y se prevé que finalicen a finales de 2026. Ferrovial Construcción y Webber actúan como contratista de diseño-construcción. A diciembre de 2025, el progreso de construcción ha avanzado hasta un 67%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	Bonos	Perspectiva
Moody's	Baa1	Baa1	Estable
FITCH	BBB+	BBB+	Positiva

LBJ (54,60%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

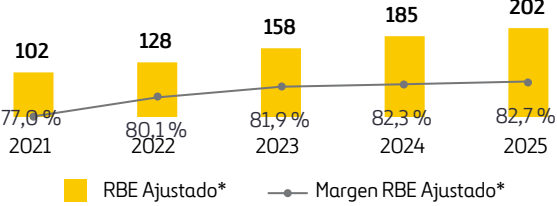
En 4T 2025, el tráfico disminuyó un -4,3% vs 4T 2024, reflejando el impacto de las obras de construcción y cambios en la ejecución de proyectos adyacentes.

En 2025, el tráfico se mantuvo estable (-0,1%) en comparación con 2024, respaldado por una mayor movilidad en el corredor, a pesar de los efectos del tráfico relacionados con las obras en los corredores cercanos.

(Millones de dólares americanos)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	11,6	12,1	-4,3 %	46,4	46,4	-0,1 %
Tarifa media por transacción (dólares)	5,4	4,9	8,8 %	5,2	4,8	8,7 %
Ventas	63	60	4,4 %	244	225	8,6 %
RBE Ajustado*	50	48	3,6 %	202	185	9,2 %
Margen RBE Ajustado*	79,3 %	79,9 %	-0,6 %	82,7 %	82,3 %	0,4 %
RE Ajustado*	37	39	-6,7 %	162	150	7,7 %
Margen RE Ajustado*	58,8 %	65,8 %	-7,0 %	66,4 %	67,0 %	-0,6 %

La tarifa media por transacción alcanzó los 5,4 dólares en 4T 2025 (+8,8% vs 4T 2024), y 5,2 dólares en 2025 (+8,7% vs 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico.

EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE LBJ (millones de dólares)



Dividendos LBJ

	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	71	62	14,5 %	123	107	15,0 %
Millones de euros (% FER)	33	31	6,2 %	59	54	9,5 %

La deuda neta de LBJ a diciembre de 2025 alcanzó los 2.036 millones de dólares (2.028 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 4,04%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	TIFIA	Bonos	Perspectiva
Moody's	Baa1	Baa1	Baa1	Estable
FITCH	BBB+	BBB+	BBB+	Estable

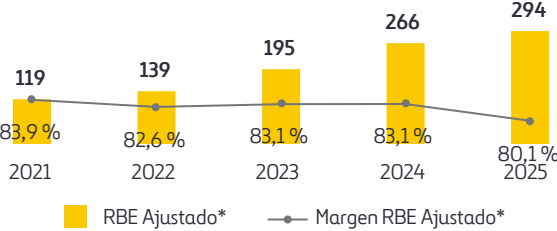
NTE 35W (53,67%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

En 4T 2025, el tráfico disminuyó un -0,4% vs 4T 2024, afectado negativamente por una menor tasa de captación debido al aumento de la congestión en un punto de entrada/salida de las Managed Lanes, lo que provocó atascos, y a la finalización de las restricciones de capacidad debido a las obras de construcción en la carretera 121 cercana. En 2025, el tráfico se incrementó en un +2,9% vs 2024, impulsado por el aumento del tráfico en el corredor.

(Millones de dólares americanos)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	13,4	13,5	-0,4 %	52,5	51,0	2,9 %
Tarifa media por transacción (dólares)	7,4	6,4	15,8 %	7,0	6,3	11,6 %
Ventas	100	87	14,7 %	368	320	14,7 %
RBE Ajustado*	76	71	7,2 %	294	266	10,6 %
Margen RBE Ajustado*	76,3 %	81,6 %	-5,3 %	80,1 %	83,1 %	-3,0 %
RE Ajustado*	58	63	-7,3 %	242	226	7,3 %
Margen RE Ajustado*	58,2 %	72,0 %	-13,8 %	66,0 %	70,5 %	-4,5 %

La tarifa media por transacción en 4T 2025 alcanzó los 7,4 dólares (+15,8% vs 4T 2024), y 7,0 dólares en 2025 (+11,6% vs 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico y el número creciente de eventos de Mandatory Mode¹.

EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE NTE 35W (millones de dólares)



El RBE ajustado se vio afectado por el devengo de 11,6 millones de dólares de la compartición de ingresos correspondientes al 4T 2025, frente a los 3,9 millones de dólares en 4T 2024. La compartición de ingresos alcanzó 26,4 millones de dólares en 2025 (14,0 millones de dólares en 2024).

Dividendos NTE 35W

	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	116	103	12,6 %	215	176	22,2 %
Millones de euros (% FER)	53	51	4,3 %	102	87	16,6 %

La deuda neta de NTE 35W a diciembre de 2025 alcanzó los 1.639 millones de dólares (1.637 millones de dólares en diciembre de 2024), con un coste medio de 5,08%.

En junio de 2025, NTE 35W emitió nuevos bonos por valor de 457 millones de dólares para reembolsar completamente el préstamo TIFIA, con fecha de vencimiento del 30 de junio de 2040.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

CALIFICACIÓN CREDITICIA

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

¹ Los eventos de Mandatory Mode se producen cuando los peajes están obligados a estar por encima del soft cap para garantizar un nivel mínimo de servicio.

MANAGED LANES DEL NORTE DE VIRGINIA (EE.UU.)

I-66 (55,70%, CONSOLIDACION GLOBAL)

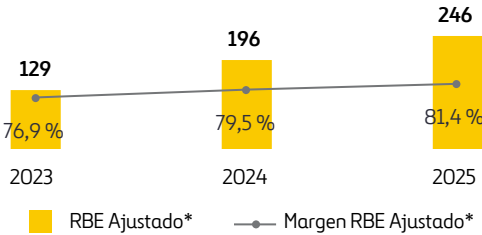
En 4T 2025, el tráfico se incrementó +4,3% vs 4T 2024 y +7,4 vs 2024, impulsado por el aumento del tráfico en el corredor, beneficiándose de una mayor aplicación de las políticas de regreso a la oficina, a pesar de las peores condiciones meteorológicas y del cierre del Gobierno federal (octubre-mediados de noviembre de 2025).

(Millones de dólares americanos)	4T25	4T24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	9,0	8,7	4,3 %	34,7	32,3	7,4 %
Tarifa media por transacción (dólares)	8,3	8,2	1,3 %	8,4	7,4	13,3 %
Ventas	78	73	6,5 %	303	247	22,7 %
RBE Ajustado*	64	59	9,9 %	246	196	25,7 %
Margen RBE Ajustado*	83,1 %	80,5 %		81,4 %	79,5 %	
RE Ajustado*	33	32	0,2 %	151	116	30,5 %
Margen RE Ajustado*	41,9 %	44,5 %		49,9 %	46,9 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 8,3 dólares en 4T 2025, un +1,3% vs 4T 2024, impactado negativamente por el mix de tráfico y el menor volumen durante las horas punta, debido principalmente a las condiciones meteorológicas adversas y al cierre temporal.

La **tarifa media por transacción** en 2025 alcanzaron los 8,4 dólares estadounidenses (+13,3% respecto a 2024), gracias al aumento de las tarifas de peaje, compensado parcialmente por el impacto negativo del cierre, que afectó al tráfico en las horas punta.

EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE I-66 (millones de dólares)



Dividendos I-66

	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	101	172	-41,3 %	165	172	-4,1 %
Millones de euros (% FER)	56	89	-36,7 %	89	89	- %

En diciembre de 2024, I-66 distribuyó su primer dividendo después de dos años de explotación.

La **deuda neta de I-66** a diciembre de 2025 alcanzó los 1.748 millones de dólares (1.730 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 3,58%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	TIFIA	Perspectiva
Moody's	Baa3	Baa3	Positiva
FITCH	BBB	BBB	Positiva

MANAGED LANES DE CAROLINA DEL NORTE (EE.UU.)

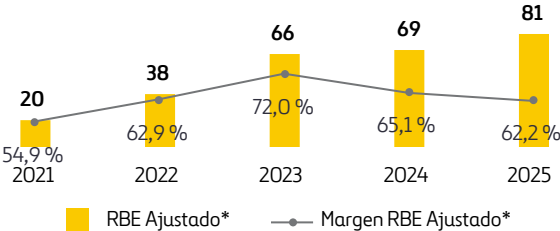
I-77 (72,24%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

En 4T 2025 el tráfico disminuyó un -11,1% vs 4T 2024 y un -2,0% vs 2024, ya que los volúmenes de 4T 2024 incluyeron un aumento excepcional causado por los cierres de carriles alternativos relacionados con el huracán Helene, agravado por el impacto de las condiciones meteorológicas adversas a lo largo de 2025.

(Millones de dólares americanos)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	10,6	11,9	-11,1 %	42,0	42,9	-2,0 %
Tarifa media por transacción (dólares)	3,1	2,5	26,0 %	3,1	2,4	24,7 %
Ventas	33	30	11,8 %	130	107	21,9 %
RBE Ajustado*	21	20	4,8 %	81	69	16,5 %
Margen RBE Ajustado*	61,8 %	65,9 %		62,2 %	65,1 %	
RE Ajustado*	19	19	1,8 %	70	59	19,3 %
Margen RE Ajustado*	58,2 %	63,9 %		54,1 %	55,3 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 3,1 dólares en 4T 2025, un +26,0% más alto en comparación con 4T 2024, y 3,1 dólares en 2025 (+24,7% vs 2024), 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 5,4 millones de dólares de compartición de ingresos correspondientes al 4T 2025, incluyendo la compartición de ingresos de los extended vehicles. Esta cuantía compara con 3,1 millones de dólares en 4T 2024.

En 2025, la **compartición de ingresos** incluyendo la compartición de ingresos de los extended vehicles alcanzó 21,0 millones de dólares (vs 9,9 millones de dólares en 2024).

Dividendos I-77

	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	30	39	-23,1 %	52	307	-83,1 %
Millones de euros (% FER)	18	26	-29,3 %	33	205	-84,0 %

En junio de 2024, I-77 distribuyó su primer dividendo tras cinco años de explotación.

La **deuda neta de I-77** a diciembre de 2025 alcanzó 465 millones de dólares (466 millones de dólares en diciembre 2024), a un coste medio de 6,24%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	USPP NOTES	Perspectiva
FITCH	BBB+	BBB+	Estable
DBRS	BBB	BBB	Estable

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

IRB (INDIA)

De acuerdo con la legislación india, la última información disponible corresponde al cierre del tercer trimestre del ejercicio fiscal 2026 de IRB (desde abril de 2025 hasta marzo de 2026), que comprende desde abril de 2025 hasta diciembre de 2025. A efectos comparativos, los estados financieros consolidados de Ferrovial incluyen la aportación de IRB correspondiente a los doce meses (de enero a diciembre de 2025).

IRB INFRASTRUCTURE DEVELOPERS (IRB) (19,86%, PUESTA EN EQUIVALENCIA)

A diciembre de 2025, la cartera de proyectos del Grupo IRB (incluyendo Private y Public InvIT) cuenta en la actualidad con 27 proyectos de carreteras que incluyen 18 proyectos Operate and Transfer (BOT), 5 Operate-Transfer (TOT) y 4 Hybrid Annuity Model (HAM).

(Millones de euros)	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Ventas	314	400	-21,5 %	716	894	-19,9 %
RBE Ajustado*	148	194	-23,6 %	313	449	-30,3 %
Margen RBE Ajustado*	47,2 %	48,5 %		43,7 %	50,2 %	
RE Ajustado*	93	139	-33,0 %	200	336	-40,3 %
Margen RE Ajustado*	29,7 %	34,8 %		28,0 %	37,5 %	

La caída de los ingresos se debió principalmente a la reducción de la actividad de construcción tras la finalización de VM1/Gandeva Ena y Palsit Dankuni, la práctica finalización de Ganga, así como al impacto positivo extraordinario de la reclamación de Yedeshi Aurangabad registrada en 2024.

En febrero de 2026, IRB completó la venta de Gandeva Ena (VM7 Expressway Private Limited), un activo HAM para el IRB InvIT Fund. IRB recibió 5.130 millones de rupias como contraprestación del 100% del capital social.

IRB INFRASTRUCTURE TRUST (23,99%, PUESTA EN EQUIVALENCIA)**

IRB Infrastructure Trust (“Private InvIT”) gestiona una cartera de 12 autopistas en explotación y 1 en construcción en toda la India.

(Millones de euros)	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Ventas	271	243	11,2 %	653	243	168,1 %
RBE Ajustado*	131	114	14,9 %	283	114	148,6 %
Margen RBE Ajustado*	48,3 %	46,7 %		43,3 %	46,7 %	
RE Ajustado*	104	73	42,6 %	211	73	188,3 %
Margen RE Ajustado*	38,5 %	30,0 %		32,3 %	30,0 %	

En noviembre de 2025, IRB Infrastructure Trust desbloqueó un capital de 49.000 millones de rupias mediante la venta y transferencia de su participación del 100% en Hapur Moradabad Tollway Limited, Kaithal Tollway Limited y Kishangarh Gulabpura Tollway Limited al IRB InvIT Fund.

En diciembre de 2025, IRB Infrastructure Trust incorporó el proyecto TOT-17 en el estado de Uttar Pradesh y pagó una tasa de concesión por adelantado de 92.700 millones de rupias por un periodo de 20 años.

En febrero de 2026, IRB Infrastructure Trust incorporó el proyecto TOT-18 en el estado de Orissa y pagará una tasa de concesión por adelantado de 30.870 millones de rupias por un periodo de 20 años.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Puesta en Equivalencia	739	155	1.614	
Anillo Vial Periférico	29	140	0	35,0 %
IRB Private InvIT	710	15	1.614	24,0 %

- Cintra firmó en noviembre de 2024 el contrato de concesión para desarrollar el proyecto **Anillo Vial Periférico de Lima (Perú)** 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.
- IRB Private InvIT (India):** el 27 de diciembre de 2024, IRB Private InvIT adquirió el 80,4% de Ganga Expressway. Cuando IRB Private InvIT adquiera el 19,6% restante de Ganga Expressway, se estima que la inversión de Ferrovial en IRB Private InvIT aumentará en 15 millones de euros.

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, un consorcio liderado por Cintra fue preseleccionado para la licitación en la **I-285 East Express Lanes** en Atlanta (Georgia). El proyecto consiste en la implantación de Managed Lanes a lo largo de 30 millas del anillo vial con alta congestión; se prevé que la licitación se presente durante 1S 2026. Además, el Departamento de Transporte de Georgia espera publicar una Request for qualification (RFQ) para la **I-285 West Express Lanes** antes de finales de 2026, el proyecto se extenderá a lo largo de 11 millas.
- Asimismo, un consorcio dirigido por Cintra ha sido preseleccionado para la licitación del proyecto de la **I-24 Southeast Choice Lanes** en Tennessee; se prevé que la licitación se presente durante 1S 2026. El proyecto se extenderá a lo largo de 25 millas (Fase uno: 20 millas y Fase dos: 5 millas), abarcando la zona entre la I-40 en Nashville y la I-840 en Murfreesboro.
- En febrero de 2026, un consorcio liderado por Ferrovial fue preseleccionado para presentar oferta por el proyecto **I-77 South Express Lanes**. El proyecto añadirá 11 millas de carriles gestionados, y se prevé que la presentación de la oferta tenga lugar durante el primer semestre de 2027.
- Ferrovial continúa analizando otras oportunidades que podrían surgir en otros estados de EE.UU.

Además de estas oportunidades 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 de 2024, siguiendo un modelo concesional de pago por disponibilidad; se prevé que la licitación se presente durante 1S 2026. 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 17 kilómetros reconstruido por terceros.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

**IRB Infra.Trust: las cifras de 2024 reflejan únicamente seis meses de actividad tras la adquisición.

Aeropuertos

NTO EN JFK (49%, PUESTA EN EQUIVALENCIA) – EE.UU.

A 31 de diciembre de 2025, Ferrovial ha contribuido con 1.068 millones de dólares de capital al proyecto de la NTO (New Terminal One) en el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. Las aportaciones comprometidas de Ferrovial para el proyecto ascienden a 1.142 millones de dólares. La próxima aportación de capital, por importe de 74 millones de dólares, se producirá en 2026 y será la última prevista.

En cuanto al calendario, el contratista ha comunicado una fecha de finalización prevista actualizada para la primera fase de la construcción, que será en otoño de 2026, y el contrato de concesión finalizará en 2060.

Este fue un año crítico para el avance de la construcción de la NTO y el inicio de las actividades de preparación operativa y traslado del aeropuerto (ORAT).

A finales de año, el avance de la construcción se situaba en el 82%. En el último trimestre, se llevaron a cabo las primeras pruebas de este tipo en la primera puerta disponible. Además, NTO realizó importantes avances en la construcción y el diseño interior de varias salas VIP de aerolíneas, oficinas y espacios comerciales. Se avanzó en los trabajos de cableado de la infraestructura y se conectaron los centros de datos.

A fecha de esta publicación, NTO ha alcanzado 25 acuerdos con aerolíneas^[1], incluidos contratos firmados con 16 aerolíneas y 9 cartas de intenciones (LOI). Además, se están manteniendo conversaciones avanzadas con varias importantes aerolíneas internacionales.

En julio de 2025, NTO completó el proceso de refinanciación de la deuda restante de la Fase A mediante la emisión de bonos verdes por un total de 1.400 millones de dólares, con un coste total de intereses del 5,4% (vencimiento medio ponderado de 28 años). La media ponderada total de la financiación de la Fase A, aproximadamente 6.000 millones de dólares, conlleva un coste total de los intereses de aproximadamente el 5%.

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	978	63	4.739	49 %

Calificación crediticia

	Bonos verdes 2023	Bonos verdes 2024	Bonos verdes 2025	Perspectiva
Moody's	Baa3	Baa3	Baa3	Estable
Fitch	BBB-	BBB-	BBB-	Estable
Kroll	BBB-	BBB-	BBB-	Estable

DALAMAN (60%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL) – TURQUÍA

Tráfico: el número de pasajeros alcanzó hasta los 0,9 millones en 4T 2025, un +1,1% vs 4T 2024, debido al ligero aumento del tráfico nacional.

El **tráfico** se mostró resiliente comparación con 2024 (-1,1%), a pesar de las condiciones macroeconómicas y los retos geopolíticos en Oriente Medio que afectaron al tráfico internacional.

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Tráfico (millones de pasajeros)	0,9	0,9	1,1 %	5,6	5,6	-1,1 %
Ventas	16	15	6,9 %	85	82	3,6 %
RBE Ajustado*	11	10	6,0 %	66	64	2,5 %
Margen RBE Ajustado*	67,5 %	68,1 %		77,5 %	78,4 %	
RE Ajustado*	7	7	12,8 %	43	42	1,8 %
Margen RE Ajustado*	48,2 %	45,7 %		50,8 %	51,8 %	

Las **ventas** alcanzaron los 16 millones de euros en 4T 2025 (+6,9% vs 4T 2024), y +3,6% vs 2024, con una mejora del rendimiento no aéreo, principalmente de los duty free.

El **RBE ajustado** se situó en 11 millones de euros en 4T 2025 (+6,0% vs 4T 2024) y en +2,5% vs 2024.

El crecimiento del RBE ajustado refleja un sólido desempeño comercial, impulsado por las recientes mejoras en la distribución comercial del aeropuerto.

Dividendos: Ferrovial recibió 7 millones de euros de dividendos de Dalaman.

La **deuda neta de Dalaman** alcanzó los 59 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (70 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

DESINVERSIONES DE HEATHROW Y AGS

El 3 de julio de 2025, Ferrovial completó la venta de su participación del 5,25% en **Heathrow** a Ardian por 539 millones de euros. Como resultado de la operación, Ferrovial reconoció un beneficio de 27 millones de euros, relacionado principalmente con los intereses devengados desde el anuncio y los costes de transacción.

El 28 de enero de 2025, Ferrovial finalizó la venta de su participación del 50% en **AGS** a Avalliance UK Limited por 450 millones de libras (533 millones de euros). Esto dio lugar a una plusvalía de 272 millones de euros.

**Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)*

[1] Esta cifra considera a Korean Air y Asiana Airlines como una sola aerolínea, tras su fusión el 12 de diciembre de 2024.

Construcción



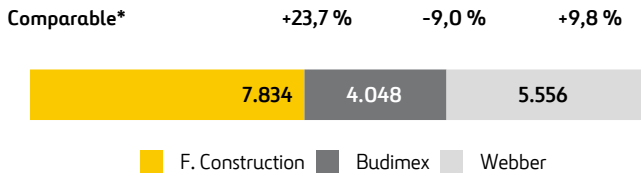
Las **ventas** incrementaron un +7,5% comparable vs 2024, con un crecimiento destacado en Norteamérica del +11%. Norteamérica aportó el 35%, de las ventas, mientras que Polonia representó el 29%.

En 2025, el **RE ajustado de Construcción** ascendió a 352 millones de euros, alcanzando un margen RE ajustado del 4,6% (3,9% en 2024). La división ha mejorado muy positivamente en todas las subdivisiones en comparación con los trimestres anteriores, superando el objetivo estratégico promedio de largo plazo. Desglose por subdivisiones:

- Budimex:** las ventas aumentaron un +4,4% comparable frente a 2024, lo que se atribuye principalmente al sólido rendimiento de los contratos de obras de construcción de Edificación, así como de la división de Servicios. El margen RE ajustado en 2025 se situó en 9,2%, por encima del 8,0% registrado en 2024. 4T superó la rentabilidad media gracias al impacto extraordinario de las modificaciones pertinentes de los contratos a largo plazo, junto con una mayor contribución de los contratos en fase avanzada, en los que se han mitigado con éxito los riesgos residuales. El segmento de Edificación destacó especialmente, tras haber implementado una estrategia de licitación selectiva y haber aprovechado las oportunidades en contratos militares y el programa Polish Deal. Además, el sólido rendimiento de los negocios de Estructuras de Acero y Mantenimiento de Carreteras contribuyó positivamente, junto con el impulso generado por la finalización de la fase de diseño en varios proyectos de Obra Civil, lo que ha permitido un avance significativo en su ejecución.
- Webber:** las ventas aumentaron un +21,1% comparable frente a 2024, impulsado principalmente por la ejecución de proyectos de Obra Civil, gracias al aumento del número de contratos adjudicados en los últimos años. El margen RE ajustado fue del 3,2% en 2025, por encima del 3,0% alcanzado en 2024.
- Ferrovial Construcción:** las ventas aumentaron un +2,8% comparable frente a 2024, debido principalmente a una mayor

contribución de Canadá y España, parcialmente compensada por la finalización de importantes contratos en Estados Unidos, como el proyecto del ferrocarril de alta velocidad de California y el túnel de Silvertown en el Reino Unido. El margen RE ajustado mantuvo la tendencia positiva observada en trimestres anteriores, mejorando hasta alcanzar un 2,4% en 2025 (1,8% en 2024), con mejoras generalizadas en todas las geografías, tanto por mitigación de riesgos en fases finales como por mejoras de rendimiento una vez los proyectos van dejando atrás sus fases iniciales. La rentabilidad en 2025 también se vio afectada por el importante esfuerzo de inversión en la licitación de proyectos en EE.UU. en los próximos años, así como por los costes relacionados con la digitalización y los sistemas informáticos.

CARTERA EN 2025 Y VAR. COMPARABLE VS 2024: (millones de euros)



La **cartera** alcanzó un nivel récord de 17.438 millones de euros en diciembre de 2025 (+10,1% en términos comparables frente a diciembre de 2024). El segmento de Obra civil continuó siendo el de mayor representación (69%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos. Norteamérica representó el 46% de la cartera, seguida de Polonia con un 22%.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 4% en diciembre de 2025 (6% en diciembre de 2024).

La cartera a diciembre de 2025 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe de cerca de 2.500 millones de euros. Estos consisten principalmente en contratos de Budimex (1.755 millones de euros) y en Ferrovial Construcción (750 millones de euros), relacionados con el proyecto Anillo Vial Periférico en Perú.

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Ventas	2.233	1.999	11,7 %	7.653	7.236	5,8 %	7,5 %
RBE Ajustado*	200	106	87,8 %	511	430	18,8 %	19,9 %
Margen RBE Ajustado*	8,9 %	5,3 %		6,7 %	5,9 %		
RE Ajustado*	150	81	84,9 %	352	284	24,0 %	24,2 %
Margen RE Ajustado*	6,7 %	4,1 %		4,6 %	3,9 %		
Cartera*/**				17.438	16.755	4,1 %	10,1 %
BUDIMEX	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Ventas	718	607	18,4 %	2.246	2.119	6,0 %	4,4 %
RBE Ajustado*	104	63	65,8 %	251	207	21,3 %	19,4 %
Margen RBE Ajustado*	14,4 %	10,3 %		11,2 %	9,8 %		
RE Ajustado*	90	53	69,9 %	206	170	21,2 %	19,3 %
Margen RE Ajustado*	12,5 %	8,7 %		9,2 %	8,0 %		
Cartera*/**				4.048	4.389	-7,8 %	-9,0 %
WEBBER	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Ventas	574	515	11,6 %	1.997	1.725	15,8 %	21,1 %
RBE Ajustado*	36	19	94,1 %	119	100	19,2 %	24,4 %
Margen RBE Ajustado*	6,3 %	3,6 %		6,0 %	5,8 %		
RE Ajustado*	20	15	34,3 %	63	52	21,0 %	25,9 %
Margen RE Ajustado*	3,6 %	3,0 %		3,2 %	3,0 %		
Cartera*/**				5.556	5.710	-2,7 %	9,8 %
F. CONSTRUCCIÓN	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Ventas	940	877	7,1 %	3.409	3.392	0,5 %	2,8 %
RBE Ajustado*	60	25	138,3 %	141	123	14,2 %	17,1 %
Margen RBE Ajustado*	6,3 %	2,8 %		4,1 %	3,6 %		
RE Ajustado*	40	13	204,1 %	82	61	34,3 %	36,9 %
Margen RE Ajustado*	4,2 %	1,5 %		2,4 %	1,8 %		
Cartera*/**				7.834	6.657	17,7 %	23,7 %

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)**Cartera vs. Diciembre 2024.

Cuenta de resultados consolidada

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	2025	2024
Ventas	2.715	2.505	9.627	9.148
RBE Ajustado*	426	334	1.457	1.342
Amortización de inmovilizado	-151	-100	-490	-441
RE Ajustado*	276	234	967	901
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-64	2.043	210	2.208
Resultado operativo	211	2.277	1.177	3.109
Resultado financiero	-123	483	-365	274
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-109	-106	-424	-411
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-14	589	59	685
Puesta en equivalencia	74	47	258	238
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	162	2.807	1.070	3.621
Impuesto sobre beneficios	98	-66	60	-145
Resultado Neto Actividades Continuas	260	2.741	1.130	3.476
Resultado Neto Actividades Discontinuas	2	5	20	14
Resultado Neto del ejercicio	262	2.746	1.150	3.490
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-65	-81	-262	-251
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	197	2.665	888	3.239

Ventas: 9.627 millones de euros (+8,6 % comparable) apoyado en el incremento de los ingresos de Autopistas (+13,7 % comparable) y una mayor contribución de Construcción (+7,5 % comparable).

RBE ajustado: 1.457 millones de euros (+12,2 % comparable) mostrando una mayor contribución de Autopistas (+12,2 % comparable), en particular las autopistas estadounidenses con un RBE ajustado de 974 millones de euros (+7,5 % frente a 2024). Construcción mostró un rendimiento destacable en términos de rentabilidad (+19,9 % en términos comparables).

El RBE ajustado de otros incluyó una pérdida reconocida de 36 millones de euros, debido principalmente a un fallo puntual en las plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido. Este importe incluye las pérdidas de RBE incurridas durante la sustitución completa de los tubos del sobrecalentador. Las obras se ejecutaron con éxito en 4T 2025 y la planta volvió a funcionar y alcanzó los niveles de rendimiento previstos. En diciembre de 2025, Thalia Group llegó a un acuerdo con el Consejo de la Isla de Wight para la rescisión anticipada de dicho contrato a finales de marzo de 2026.

Amortización: -11,1% hasta los -490 millones de euros, debido principalmente al aumento del tráfico y al CapEx previstos para la sustitución de infraestructuras en Autopistas, así como al incremento de la actividad de Construcción.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 210 millones de euros correspondientes a la venta de la totalidad de su participación en AGS y al negocio de servicios de minería en Chile.

Resultado financiero: -365 millones de euros de gastos financieros en 2025 frente a 274 millones de euros de ingresos financieros en 2024, relacionados principalmente con la disminución del resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras.

- Proyectos ex-infraestructuras:** 59 millones de euros (685 millones de euros en 2024). En 2024, los resultados incluyeron un impacto positivo de 547 millones de euros relacionado con el reconocimiento de la participación restante del 5,25% en Heathrow como activo financiero, tras la desinversión del 20% de la participación. Adicionalmente, una menor remuneración en efectivo debido a la evolución de los tipos de interés.
- Proyectos de infraestructuras:** -424 millones de euros (-411 millones de euros en 2024), relacionados principalmente con la menor remuneración en efectivo de las *Managed Lanes* después de la distribución de efectivo, parcialmente compensada por la variación positiva en los resultados de Autopistas debido al efecto del tipo de cambio.

Resultado de filiales por puesta en equivalencia alcanzó los 258 millones de euros netos de impuestos (238 millones de euros en 2024).

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Autopistas	71	45	56,4 %	246	226	9,0 %
407 ETR	51	46	9,5 %	217	188	15,7 %
IRB**	24	3	n.s.	25	13	98,8 %
IRB Private Invit**	-2	-8	74,0 %	-6	-8	25,5 %
Otros	-2	4	-147,2 %	10	34	-70,0 %
Aeropuertos	2	3	-10,8 %	11	9	22,2 %
Construcción	0	0	n.s.	1	0	n.s.
Otros	0	0	100,0 %	-0	3	n.s.
Total	74	47	55,3 %	258	238	8,2 %

VENTAS

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	353	340	3,9 %	1.374	1.256	9,4 %	13,7 %
Aeropuertos	26	17	54,4 %	111	91	22,9 %	23,3 %
Construcción	2.233	1.999	11,7 %	7.653	7.236	5,8 %	7,5 %
Energía	115	96	20,3 %	339	270	25,7 %	26,8 %
Otros	-12	54	-121,2 %	150	296	-49,3 %	-17,8 %
Ventas	2.715	2.505	8,4 %	9.627	9.148	5,2 %	8,6 %

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	239	246	-2,9 %	990	918	7,7 %	12,2 %
Aeropuertos	4	-2	258,9 %	37	26	41,2 %	8,3 %
Construcción	200	106	87,8 %	511	430	18,8 %	19,9 %
Energía	7	2	275,4 %	3	2	44,6 %	67,6 %
Otros	-23	-18	-30,2 %	-83	-34	-141,1 %	-86,1 %
RBE Ajustado*	426	334	27,6 %	1.457	1.342	8,6 %	12,2 %

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	150	186	-19,3 %	719	686	4,9 %	9,5 %
Aeropuertos	1	-5	113,0 %	14	4	241,3 %	16,4 %
Construcción	150	81	84,9 %	352	284	24,0 %	24,2 %
Energía	3	-2	267,2 %	-12	-11	-4,5 %	-12,9 %
Otros	-28	-26	-8,3 %	-106	-62	-73,0 %	-57,7 %
RE Ajustado*	276	234	17,8 %	967	901	7,3 %	10,6 %

Impuestos: el impuesto de sociedades de 2025 se situó en 60 millones de euros (-145 millones de euros en 2024) que se compone de un gasto de 26 millones de euros a partir de 2025 y unos ingresos de 86 millones de euros procedentes del reconocimiento de créditos fiscales de años anteriores. Hay varios factores que afectan al impuesto de sociedades de 2025, entre los que destacan los siguientes:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (258 millones de euros).
- Régimen de transparencia fiscal (172 millones de euros), que se relaciona principalmente con ganancias/pérdidas en proyectos concesionales en EE.UU., que se integran por integración global, pero su gasto/crédito fiscal asociado se reconoce únicamente en función de la participación de Ferrovial en las mismas, ya que estas sociedades tributan bajo reglas de transferencia fiscal, por lo que los accionistas son los contribuyentes según su participación en la concesión.

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 4%. Para más información, consulte la nota 2.7 de los Estados Financieros.

El **resultado neto de las actividades** se situó en 1.130 millones de euros en 2025 (3.476 millones de euros en 2024).

El **resultado neto de actividades discontinuadas** se situó en 20 millones de euros se corresponde con las cantidades variables (*earn-outs*) tras el proceso de desinversión de la antigua división de Servicios.

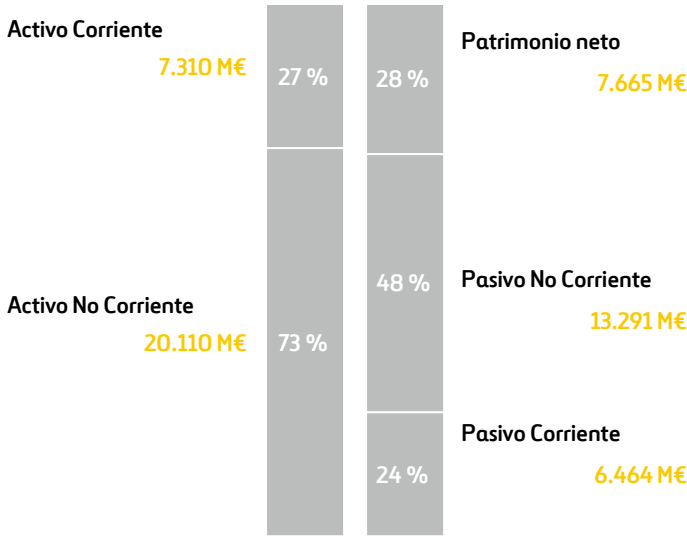
El **resultado neto atribuido a la matriz** alcanzó los 888 millones de euros en 2025 (3.239 millones en 2024).

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)**IRB e IRB Private InvIT incluye 6 meses (julio-diciembre) en lugar de 3 meses (octubre-diciembre) para el último trimestre del año (Q4) debido a la última información disponible.

Estados Consolidados de Situación Financiera

(Millones de euros)	DIC-2025	DIC-2024	(Millones de euros)	DIC-2025	DIC-2024
ACTIVO NO CORRIENTE	20.110	21.327	PATRIMONIO NETO	7.665	8.120
Fondo de comercio de consolidación	412	500	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.908	6.075
Activos intangibles	127	128	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	1.757	2.045
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	12.509	14.147			
Activos modelo intangible	12.360	13.989			
Activos modelo cuenta a cobrar	149	158			
Inversiones inmobiliarias	0	0	PASIVOS NO CORRIENTES	13.291	14.578
Inmovilizado material	1.012	772	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.187	1.375
Derecho de uso	296	238	Provisiones para pensiones	4	4
Inversiones en sociedades asociadas	3.955	3.023	Otras provisiones	395	353
Activos Financieros no corrientes	475	1.139	Pasivo arrendamiento a largo plazo	219	165
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	113	101	Deuda financiera	9.356	10.092
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	262	401	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.433	8.256
Resto de cuentas a cobrar	100	637	Deuda financiera resto de sociedades	1.923	1.836
Impuestos diferidos	958	1.159	Otras deudas	1.112	1279
Derivados financieros a valor razonable	366	221	Impuestos diferidos	889	1.239
			Derivados financieros a valor razonable	129	71
ACTIVO CORRIENTE	7.310	7.672	PASIVOS CORRIENTES	6.464	6.301
Existencias	540	492	Pasivo arrendamiento a corto plazo	86	80
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	41	48	Deuda financiera	1.071	1.196
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.245	2.228	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	184	143
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.761	1.625	Deuda financiera resto de sociedades	887	1.053
Otros deudores	484	603	Derivados financieros a valor razonable	22	61
Otros activos financieros a corto plazo	0	0	Pasivos por impuestos sobre sociedades	48	80
Tesorería e inversiones financieras temporales	4.271	4.828	Deudas por operaciones de tráfico	4.180	3.902
Sociedades proyectos de infraestructuras	201	175	Acreedores comerciales	1.803	1.781
Caja restringida	29	18	Otras deudas no comerciales	1.824	1.619
Resto de tesorería y equivalentes	172	157	Other short-term payables	553	502
Resto de sociedades	4.070	4.653	Provisiones para operaciones de tráfico	929	958
Derivados financieros a valor razonable	17	20	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	128	24
Activos clasificados como mantenidos para la venta	196	56			
TOTAL ACTIVO	27.420	28.999	TOTAL PASIVO	27.420	28.999

ESTADOS CONSOLIDADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA



Deuda neta consolidada

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-25	DIC-24
Caja y equivalentes ex proyectos de infraestructura	-4.070	-4.653
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	2.810	2.889
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	-81	-30
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	-1.341	-1.794
Caja y equivalentes Proyectos de infraestructura	-201	-175
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura	7.617	8.400
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-183	-369
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras	7.234	7.856
Deuda Neta Consolidada	5.893	6.061

VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA****

(en millones de euros)	A 31 de diciembre de 2025			
	Variación Deuda Neta Consolidada	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
	(1+2+3)	(1)	(2)	(3)
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.926	1.285	1.107	-466
Flujo de caja de (utilizado en) inversión	-891	-682	-357	147
Flujo de actividad	1.035	603	750	-319
Flujo de caja de (utilizado en) de financiación	-1.483	-1.087	-714	319
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	-99	-91	-8	0
Variación de tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación	-10	-7	-3	0
Variación de tesorería y equivalentes de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
FLUJOS DE TESORERÍA (VARIACIÓN DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES) (A)	-557	-583	26	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL EJERCICIO (B)	4.828	4.653	175	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES A FINAL DEL EJERCICIO (C=A+B)	4.271	4.070	201	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)	11.288	2.889	8.400	0
Variación de la deuda a corto y largo plazo (E)	-861	-79	-782	0
OTROS COMPONENTES DE DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (F)	-399	-30	-369	0
Variación de tesorería restringida no corriente	139	11	128	0
Variación de saldos de operaciones de cobertura a plazo	-5	-5	0	0
Variación de saldos Cross currency swaps	2	2	0	0
Variación de saldos intragrupo	0	-59	59	0
Variación de otros activos financieros a corto plazo	0	0	0	0
Otros cambios en la deuda neta consolidada (G)	136	-51	187	0
OTROS COMPONENTES DE DEUDA NETA CONSOLIDADA A FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (H=G+F)	-263	-81	-182	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA A FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (I=D+E+H)	10.164	2.729	7.435	0
Variación en Deuda Neta Consolidada (G+E-A)	-168	454	-621	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B+F)	6.061	-1.794	7.856	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA A FINAL DEL EJERCICIO (I-C)	5.893	-1.341	7.234	0

Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

Caja y equivalentes ex-proyectos de infraestructura	-4.070 M€
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	2.729 M€
Deuda Neta Ex Proyectos de infraestructura	-1.341 M€

LIQUIDEZ*

(Millones de euros)	DIC-25
Caja y equivalentes	4.070
Deuda no dispuesta	1.008
Otros	10
Total Liquidez ex proyectos de infraestructura	5.088

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276) **Otras sociedades ex-proyectos de infraestructuras 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 consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.

DEUDA CONSOLIDADA

DIC-25 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	2.810	7.617	10.427
% fijo	99,2 %	95,9 %	96,8 %
% variable	0,8 %	4,1 %	3,2 %
Tipo medio	2,0 %	4,5 %	3,9 %
Vencimiento medio (años)	3	18	14

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

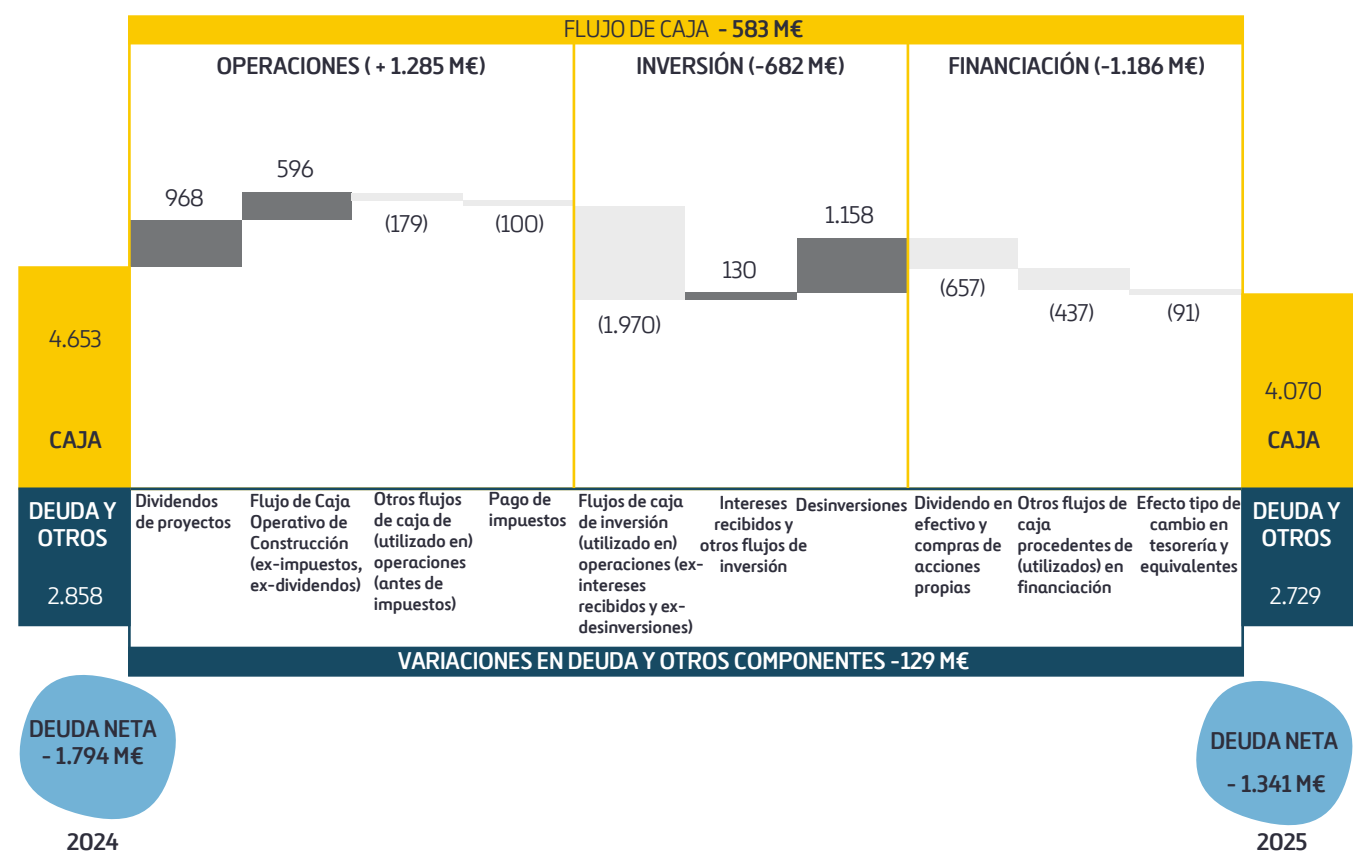
2026*	2027	2028	> 2029
839	60	500	1.413

(*) En 2026, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 31 de diciembre de 2025 de 100 millones de euros con un tipo medio de 2,040% y vencimiento en 2026.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

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

VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (MILLONES DE EUROS)*/**



(**) Debido al redondeo, las cifras pueden no coincidir.
La deuda neta consolidada de Ferroviario incluye la deuda neta consolidada al 100% que alcanzaba -733 millones de euros en diciembre 2024 y -655 millones de euros en diciembre 2025.

La tesorería y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras alcanzó los 4.070 millones de euros en diciembre de 2025 frente a 4.653 millones de euros en diciembre de 2024. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos** por 968 millones de euros, de los cuales 880 millones de euros procedían de Autopistas, incluyendo 452 millones de euros de 407 ETR, 281 millones de euros de las *Managed Lanes* de Texas, 89 millones de euros de I-66 y 33 millones de euros de I-77. Además, Energía distribuyó 54 millones de euros correspondientes al retorno de capital invertido en la planta fotovoltaica de Texas. La división de Aeropuertos distribuyó 30 millones de euros, incluyendo 16 millones de euros de Heathrow, 7 millones de euros de Dalaman y 7 millones de euros del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha.
- **El flujo de caja de operaciones de Construcción (antes de impuestos y excluyendo dividendos)** alcanzó los 596 millones de euros, registró un sólido aumento, impulsado por la estacionalidad del capital circulante en el 4T en Polonia y España, y se vio reforzado por los pagos anticipados y las compensaciones recibidas en Estados Unidos y Canadá.
- **Los pagos de impuestos** alcanzaron los -100 millones de euros, incluyendo 47 millones de euros del impuesto sobre sociedades en Budimex.
- **Las inversiones** alcanzaron -1.970 millones de euros, principalmente relacionados con la participación adicional del 5,06% adquirida en 407 ETR (1.271 millones de euros), los 236 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO, y la adquisición del proyecto Milano Solar por 17 millones de euros.
- **Los intereses recibidos y otros flujos de inversión** ascendieron a 130 millones de euros, principalmente por la remuneración en efectivo.
- **Las desinversiones** alcanzaron los 1.158 millones de euros, impulsadas por la venta de Heathrow (539 millones de euros) y la venta de AGS (533 millones de euros), junto con la venta del negocio de servicios de minería en Chile por 24 millones de euros y el pago diferido por la venta de Serveo de 15 millones de euros.
- **Dividendos en efectivo y compras de acciones propias** por valor de -657 millones de euros en 2025, (-831 millones de euros en 2024), incluyendo -156 millones de euros del dividendo en efectivo y -501 millones de euros de recompras de acciones. Siguiendo los estándares de mercado, **los dividendos declarados (626 millones de euros en 2025)** se calculan en función del precio de la acción en el momento de su entrega a los accionistas. Este importe puede diferir del reflejado en el estado de flujos de caja, ya que las acciones en autocartera vinculadas al dividendo flexible (*scrip dividend*) se adquieren al precio de la acción vigente en cada transacción, mientras que el importe distribuido a los accionistas en el marco de nuestros programas de *scrip dividend* se calcula en función del precio de la acción en el momento de la entrega. Para más información sobre cada uno de los programas de *scrip dividend* de 2025, véase el Apéndice I.
- **Otros flujos de caja procedentes de (utilizados en) financiación** ascendieron a -437 millones de euros, incluidos el reembolso de la línea de crédito renovable (-250 millones de euros), la reducción de Euro Commercial Paper (-200 millones de euros), los arrendamientos financieros (-121 millones de euros), dividiendo a minoritarios (-77 millones de euros) y el pago de intereses (-64 millones de euros), parcialmente compensados por la emisión del bono convertible (350 millones de euros).
- **Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes** por -91 millones de euros, principalmente por el dólar. A diciembre de 2025, Ferroviario tiene nacionales de coberturas de tipos de cambio por importe de 2.847 millones de euros en dólares y 538 millones de euros en dólares canadienses, con los valores de *mark-to-market* correspondientes de 140 millones de euros y 7 millones de euros, respectivamente (un total de 147 millones de euros). Estos importes no se incluyen en la posición neta de tesorería.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

Flujo de caja consolidado

2025 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
RBE Ajustado*	1.457	313	1.157	-13
Dividendos de proyectos	502	968	0	-466
Otros flujos de operaciones	63	103	-53	13
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	2.023	1.385	1.104	-466
Pago de impuestos del ejercicio	-97	-100	3	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.926	1.285	1.107	-466
Inversión	-2.289	-1.970	-466	147
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	240	130	109	0
Desinversión	1.158	1.158	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-891	-682	-357	147
Flujo de actividad	1.035	603	750	-319
Flujo de intereses pagados	-455	-64	-391	0
Dividendo en efectivo y compra de autocartera	-657	-657	0	0
Dividendo en efectivo	-156	-156	0	0
Compra de autocartera	-501	-501	0	0
Otras adquisiciones de acciones propias	0	0	0	0
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-367	-77	-756	466
Otros flujos de financiación	-2	-289	434	-147
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-1.483	-1.087	-714	319
Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes	-99	-91	-8	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-10	-7	-3	0
Variación de tesorería y equivalentes	-557	-583	26	0
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	4.828	4.653	175	0
Tesorería y equivalentes al final del ejercicio	4.271	4.070	201	0

2024 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
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
Dividendo en efectivo y compra de autocartera	-831	-831	0	0
Dividendo en efectivo	-130	-130	0	0
Compra de autocartera	-701	-701	0	0
Otras adquisiciones de acciones propias	-272	-272	0	0
Resto remuneración 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 la caja y equivalentes	59	54	5	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-35	-32	-3	0
Cambios en la caja y equivalentes de actividades discontinuadas	0	0	0	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

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

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

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones e inversiones

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

2025 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total	2024 millones de euros	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total
Proyectos de Autopistas**	880	-1.317	-437	Proyectos de Autopistas**	895	-426	468
Proyectos de Aeropuertos**	30	837	866	Proyectos de Aeropuertos**	8	1.486	1.493
Construcción	597	-166	431	Construcción	291	-113	178
Energía	85	-95	-10	Energía	1	-102	-101
Otros***	-207	-71	-278	Otros***	-146	147	0
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	0	130	130	Intereses recibidos y otros flujos de inversión	0	170	170
Total antes de pago de impuestos	1.385	-682	703	Total antes de pago de impuestos	1.048	1.161	2.209
Pago de impuestos del ejercicio	-100	0	-100	Pago de impuestos del ejercicio	-187	0	-187
Total	1.285	-682	603	Total	861	1.161	2.022

**El flujo de caja operativa de Autopista y Aeropuertos se refiere a los dividendos
***Otros incluye el flujo de operaciones correspondiente a los headquarters de Corporación, las matrices de Aeropuertos, Autopista y Energía, junto con la actividad de Servicios.

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones

A 31 de diciembre de 2025, el flujo de caja de (utilizado en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras antes de impuestos ascendía a 1.385 millones de euros, frente a 1.048 millones de euros en 2024, debido al aumento del flujo de caja de operaciones procedente de las actividades de Construcción y Energía, junto con mayores dividendos procedentes de Aeropuertos.

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	2025	2024
Proyectos de Autopistas**	880	895
Proyectos de Aeropuertos**	30	8
Construcción	597	291
Energía	85	1
Otros***	-207	-146
Flujo de operaciones antes impuestos	1.385	1.048
Pago Impuesto de sociedades	-100	-187
Total	1.285	861

**El flujo de caja operativa de Autopista 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)	2025	2024
RBE Ajustado*	511	430
RBE Ajustado de sociedades de proyectos de infraestructuras	12	8
RBE Ajustado de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	499	422
Dividendos de proyectos	1	34
Otros flujos de operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	97	-164
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	597	291

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron los 968 millones de euros en 2025 (947 millones de euros en 2024).

(Millones de euros)	2025	2024
Autopistas	880	895
Aeropuertos	30	8
Energía	54	4
Otros	4	7
Total	968	947

Los dividendos procedentes de proyectos de Autopistas alcanzaron los 880 millones de euros en 2025 (895 millones de euros en 2024). En 2024, la cifra de dividendos incluía el primer dividendo de I-77 (205 millones de euros) e I-66 (89 millones de euros).

Dividendos de Autopistas (millones de euros)	2025	2024
407 ETR	452	321
NTE	120	103
LBJ	59	54
NTE 35 W	102	87
I-77	33	205
I-66	89	89
IRB	1	7
IRB Private InvIT	5	4
Autopistas irlandesas	0	2
Autopistas portuguesas	1	1
Autopistas australianas	5	7
Autopistas españolas	7	10
Resto	5	5
Total	880	895

Los dividendos procedentes de proyectos de Aeropuertos se situaron en 30 millones de euros en 2025, incluyendo 16 millones de euros procedentes del aeropuerto de Heathrow.

Dividendos de Aeropuertos (millones de euros)	2025	2024
Heathrow	16	0
FMM	7	8
Dalaman	7	0
Total	30	8

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

Flujo de caja de (utilizado en) inversiones

2025 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-1.317	0	-1.317
Aeropuertos	-236	1.073	837
Construcción	-172	6	-166
Energía	-95	0	-95
Otros	-149	78	-71
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	130	0	130
Total	-1.840	1.158	-682

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

FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS*

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones

En cuanto al flujo de caja de las sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras, se recoge principalmente la entrada de fondos de las 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 caja de (utilizado en) operaciones de sociedades de proyectos de infraestructuras.

(Millones de euros)	2025	2024
Autopistas	1.063	955
Resto	44	60
Total flujo de operaciones	1.107	1.016

Flujo de caja de (utilizado en) inversiones

La siguiente tabla desglosa el flujo de caja de (utilizado 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 principalmente a las inversiones en proyectos de Energía consignadas en la partida “Otros”, así como al aumento de las inversiones en NTE asociadas a las obras de mejora de capacidad ejecutadas en 2024 y 2025. En 2024, los gastos de capital en NTE 35W correspondieron principalmente al Segmento 3C.

(Millones de euros)	2025	2024
LBJ	-5	-6
NTE	-139	-83
NTE 35W	-3	-27
I-77	-5	-7
I-66	-5	-3
Autopistas españolas	-4	-5
Resto	0	0
Total Autopistas	-161	-131
Resto	-305	-55
Total proyectos	-466	-185
Subvenciones de capital	0	0
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	109	258
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-357	73

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 estrecha 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)	2025	2024
Autopistas España	-41	-45
Autopistas EE.UU.	-298	-309
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-339	-354
Resto	-52	-24
Flujo de intereses pagados	-390	-377

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

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

DIVIDENDOS FLEXIBLES

Primer dividendo flexible

El 13 de mayo de 2025, Ferrovial anunció un dividendo flexible a cuenta por un importe total de 228 millones de euros, pagadero en efectivo o en acciones a elección de los accionistas, con cargo a las reservas de Ferrovial.

Ferrovial también anunció el (i) 21 de mayo de 2025 que el dividendo flexible a cuenta por acción del capital social de Ferrovial ascenderá a 0,3182 euros; y el (ii) 23 de junio de 2025 que el ratio del dividendo flexible a cuenta era de una (1) acción de Ferrovial nueva por cada 140,8733 acciones de Ferrovial existentes (el "Ratio").

En consecuencia, conforme al Ratio, Ferrovial emitió 4.195.421 acciones nuevas de Ferrovial.

Segundo dividendo flexible

El 15 de octubre de 2025, Ferrovial anunció un segundo dividendo flexible a cuenta para 2025 por un importe total de 342 millones de euros, pagadero en efectivo o en acciones a elección de los accionistas, con cargo a las reservas de Ferrovial.

Ferrovial también anunció el (i) 23 de octubre de 2025 que el dividendo por acción del capital social de Ferrovial asciende a 0,4769 euros; y el (ii) 20 de noviembre de 2025 que el ratio del segundo dividendo flexible a cuenta era de una (1) acción de Ferrovial nueva por cada 114,8368 acciones de Ferrovial existentes (el "Ratio").

En consecuencia, conforme al Ratio, Ferrovial entregó 5.128.453 acciones propias de Ferrovial en el dividendo flexible, lo que no supondrá ningún cambio en el capital social total emitido de Ferrovial.

DIVIDENDO EN EFECTIVO

El 25 de noviembre de 2025, Ferrovial declaró un dividendo en efectivo a cuenta adicional total de aproximadamente 56 millones de euros. El 3 de diciembre de 2025 anunció el dividendo de 0,0770 euros por acción de Ferrovial.

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

Programa de recompra de agosto de 2024 a mayo de 2025

El 23 de agosto de 2024, Ferrovial anunció un programa de recompra de hasta 30 millones de acciones por un importe máximo de 300 millones de euros, con el fin de recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de diversas acciones corporativas (tales como, por ejemplo, incentivos en acciones para empleados, colocación de acciones en el mercado o cancelación de acciones recompradas).

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.

Durante 2025, Ferrovial adquirió un total de 6.300.460 acciones en virtud de este programa de recompra por un importe total de 266 millones de euros.

Programa de recompra de junio de 2025 a diciembre de 2025

El 14 de marzo de 2025, la Sociedad anunció un programa de recompra de acciones de hasta 15 millones de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros, con el fin de recomprar acciones de Ferrovial, reduciendo el capital social emitido de Ferrovial.

El 12 de diciembre de 2025, Ferrovial anunció el fin de este programa de recompra de acciones, en virtud del cual había adquirido un total de 4.200.000 acciones por un importe total de 207 millones de euros.

Programa de recompra de diciembre 2025 a octubre de 2026

El 12 de diciembre de 2025, Ferrovial anunció un nuevo programa de recompra con los siguientes términos:

- Finalidad: recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de acciones relacionadas con proyectos futuros en consonancia con los objetivos estratégicos que Ferrovial pretende alcanzar, para proyectos industriales u otras operaciones o acciones corporativas que impliquen la cesión o enajenación de acciones propias.
- Inversión máxima: 800 millones de euros. En ningún caso el número de acciones a adquirir en virtud del nuevo programa de recompra excederá de 15 millones de acciones de Ferrovial, lo que representa aproximadamente del 2,04% del capital social emitido de Ferrovial hasta la fecha de este anuncio.
- Duración: el nuevo programa de recompra ha sido autorizado para el periodo comprendido entre el 15 de diciembre de 2025 y el 15 de octubre de 2026 (ambas fechas incluidas), sin perjuicio de la capacidad de Ferrovial para ampliar la duración del programa en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus partes interesadas.
- Ferrovial se reserva el derecho a poner fin al nuevo programa de recompra, de conformidad con la legislación aplicable si, con anterioridad a su plazo, se hubiera alcanzado el importe máximo de inversión o el número máximo de acciones autorizadas, o si cualquier otra circunstancia así lo aconsejase.

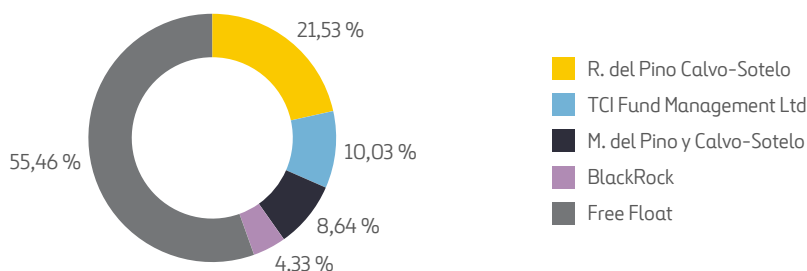
A 31 de diciembre de 2025, Ferrovial ha recomprado un total de 506.000 acciones por un importe total de 285 millones de euros.

Cancelación de acciones ordinarias

El 6 de octubre de 2025, Ferrovial anunció que ha acordado cancelar un máximo de 10.500.000 acciones propias, por lo que el número exacto de acciones que se cancelarán lo determinará Ferrovial. Además, el 18 de diciembre de 2025, Ferrovial acordó cancelar otras 460 acciones propias. La eficacia de estas cancelaciones está sujeta a la determinación del número exacto de acciones que se cancelarán en el primer tramo y a la finalización de todos los trámites necesarios de conformidad con la normativa que regula la reducción del capital social emitido de Ferrovial.

Anexo II – Estructura accionarial

Esta información se basa en las participaciones significativas de Ferrovial SE (es decir, participaciones iguales o superiores al 3% del capital social emitido) inscritas en el registro público de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - Autoriteit Financiële Markten) a 31 de diciembre de 2025:



Anexo III – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – CONSOLIDACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (Millones de Transacciones)			VENTAS			RBE AJUSTADO*			MARGEN RBE AJUSTADO*		DEUDA NETA*	
Integración Global	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	2024	2025	PARTICIP.
NTE	37	39	-4,7 %	286	276	3,4 %	246	244	0,9 %	86,0 %	88,1 %	1.261	63,0 %
LBJ	46	46	-0,1 %	216	208	3,9 %	178	171	4,4 %	82,7 %	82,3 %	1.735	54,6 %
NTE 35W	52	51	2,9 %	325	296	9,8 %	260	246	5,8 %	80,1 %	83,1 %	1.397	53,7 %
I-77	42	43	-2,0 %	115	98	16,6 %	71	64	11,5 %	62,2 %	65,1 %	396	72,2 %
I-66	35	32	7,4 %	268	228	17,4 %	218	181	20,3 %	81,4 %	79,5 %	1.489	55,7 %
TOTAL USA				1.209	1.107	9,3 %	974	906	7,5 %			6.278	
Auterna**	19.446	17.405	11,7 %	81	73	10,7 %	72	65	11,3 %	89,0 %	88,5 %	541	76,3 %
Aravia**	41.690	39.811	4,7 %	44	34	29,8 %	37	25	48,1 %	82,5 %	72,3 %	-37	100,0 %
TOTAL SPAIN				125	107	16,8 %	108	89	21,5 %			504	
Via Livre				9	16	-40,5 %	1	3	-58,1 %	12,2 %	17,3 %	-6	84,0 %
TOTAL PORTUGAL				9	16	-40,5 %	1	3	-58,1 %			-6	
TOTAL MATRICES Y OTROS***				31	27	14,9 %	-94	-79	-18,4 %			11	
TOTAL AUTOPISTAS				1.374	1.256	9,4 %	990	918	7,7 %	72,0 %	73,1 %	6.787	

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

**Tráfico en IMD (Intensidad media diaria)

***Ventas y 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	
Puesta en Equivalencia	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	2.819	2.658	6,1 %	1.272	1.151	10,6 %	1.068	997	7,2 %	217	188	15,7 %	6.528	48,3 %
M4*		38.121	n.a.		29	n.a.		16	n.a.		2	n.a.		
M3*		45.156	n.a.		10	n.a.		5	n.a.		0	n.a.		
A-66 Benavente Zamora*					21	n.a.		18	n.a.		3	n.a.		
Serrano Park*					5	n.a.		3	n.a.		0	n.a.		
Silvertown Tunnel				63	49	28,7 %	56	49	15,9 %	2	2	39,8 %	1.350	22,5 %
Ruta del Cacao				141	135	4,0 %	115	118	-2,9 %	6	7	-9,3 %	282	30,0 %
EMESA**				34	200	-83,1 %	4	114	-96,4 %	-3	11	-122,8 %	15	10,0 %
IRB				716	894	-19,9 %	313	449	-30,3 %	25	13	98,8 %	1.050	19,9 %
IRB Private InvIT				653	243	168,1 %	283	114	148,6 %	-6	-8	25,5 %	1.614	24,0 %
Toowoomba				24	26	-8,3 %	5	3	101,3 %	2	1	89,5 %	187	40,0 %
OSARs				6	7	-12,7 %	5	6	-14,6 %	1	2	-19,2 %	179	50,0 %
Zero ByPass (Bratislava)				38	40	-4,1 %	32	33	-3,8 %	1	2	-34,3 %	748	35,0 %

*En octubre de 2024, M4, M3, A-66 Benavente-Zamora y Serrano Park fueron vendidos como parte de la transacción Umbrella Roads BV.

**En diciembre de 2025, el Ayuntamiento de Madrid adquirió la participación del 20% en Calle 30 que anteriormente mantenía EMESA (Ferrovial mantiene una participación del 50% en EMESA).

Anexo IV – PyG principales activos de infraestructuras

AUTOPISTAS

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	2025	2024	VAR.
Ventas	2.009	1.705	17,8 %
RBE	1.687	1.478	14,2 %
Margen RBE	84,0 %	86,7 %	
RE	1.577	1.372	15,0 %
Margen RE	78,5 %	80,4 %	
Resultado financiero	-472	-429	-10,0 %
Resultado antes de impuestos	1.105	942	17,2 %
Impuesto de sociedades	-294	-250	-17,7 %
Resultado neto	811	692	17,1 %
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	217	188	15,7 %

NTE

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	323	299	8,1 %
RBE Ajustado*	278	264	5,5 %
Margen RBE Ajustado*	86,0 %	88,1 %	
RE Ajustado*	229	233	-1,8 %
Margen RE Ajustado*	70,7 %	77,8 %	
Resultado financiero	-49	-57	13,7 %
Resultado neto	176	173	1,9 %
Aportación a Ferrovial**	98	101	-2,6 %

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

LBJ

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	244	225	8,6 %
RBE Ajustado*	202	185	9,2 %
Margen RBE Ajustado*	82,7 %	82,3 %	
RE Ajustado*	162	150	7,7 %
Margen RE Ajustado*	66,4 %	67,0 %	
Resultado financiero	-84	-82	-1,5 %
Resultado neto	77	66	16,0 %
Aportación a Ferrovial**	37	33	11,0 %

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	368	320	14,7 %
RBE Ajustado*	294	266	10,6 %
Margen RBE Ajustado*	80,1 %	83,1 %	
RE Ajustado*	242	226	7,3 %
Margen RE Ajustado*	66,0 %	70,5 %	
Resultado financiero	-88	-83	-5,6 %
Resultado neto	152	140	8,5 %
Aportación a Ferrovial**	72	70	3,8 %

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	130	107	21,9 %
RBE Ajustado*	81	69	16,5 %
Margen RBE Ajustado*	62,2 %	65,1 %	
RE Ajustado*	70	59	19,3 %
Margen RE Ajustado*	54,1 %	55,3 %	
Resultado financiero	-30	-25	-20,5 %
Resultado neto	40	34	18,4 %
Aportación a Ferrovial**	26	23	13,3 %

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

I-66

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	303	247	22,7 %
RBE Ajustado*	246	196	25,7 %
Margen RBE Ajustado*	81,4 %	79,5 %	
RE Ajustado*	151	116	30,5 %
Margen RE Ajustado*	49,9 %	46,9 %	
Resultado financiero	-133	-124	-7,2 %
Resultado neto	18	-8	n.s.
Aportación a Ferrovial**	9	-4	n.s.

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

IRB Infrastructure Developers (IRB)

(Millones de euros)	2025	2024	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	716	894	-19,9 %	-12,8 %
RBE Ajustado*	313	449	-30,3 %	-24,1 %
Margen RBE Ajustado*	43,7 %	50,2 %		
RE Ajustado*	200	336	-40,3 %	-34,9 %
Margen RE Ajustado*	28,0 %	37,5 %		
Resultado financiero	-183	-215	14,9 %	7,3 %
Puesta en equivalencia	123	-33	n.s.	n.s.
Resultado antes de impuestos	140	88	60,3 %	74,6 %
Impuesto de sociedades	-15	-37	59,7 %	56,1 %
Resultado neto	125	50	148,8 %	170,9 %
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	25	13	98,8 %	-109,6 %

IRB Infrastructure Trust (Private InvIT)

(Millones de euros)	2025	2024	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	653	243	168,1 %	192,0 %
RBE Ajustado*	283	114	148,6 %	170,8 %
Margen RBE Ajustado*	43,3 %	46,7 %		
RE Ajustado*	211	73	188,3 %	214,0 %
Margen RE Ajustado*	32,3 %	30,0 %		
Resultado financiero	-245	-114	-115,4 %	134,6 %
Resultado antes de impuestos	-128	-41	-214,8 %	-8,4 %
Impuesto de sociedades	102	6	n.s.	-30,3 %
Resultado neto	-26	-35	25,5 %	-4,6 %
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	-6	-8	25,5 %	-4,6 %

IRB Infrastructure Trust: Las cifras de 2024 reflejan solo seis meses de actividad tras la adquisición.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

AEROPUERTOS

DALAMAN

(Millones de euros)	2025	2024	VAR.
Ventas	85	82	3,6 %
RBE Ajustado*	66	64	2,5 %
Margen RBE Ajustado*	77,5 %	78,4 %	
Amortizaciones y deterioros	-23	-22	-3,8 %
RE Ajustado*	43	42	1,8 %
Margen RE Ajustado*	50,8 %	51,8 %	
Resultado financiero	-30	-25	-21,1 %
Rtdo. antes de impuestos	13	17	-26,3 %
Impuesto de sociedades	-25	42	-160,3 %
Resultado neto	-12	59	-120,9 %
Resultado Atribuido a Ferrovial*	-7	35	-120,9 %

**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, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

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. 2025-2024	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2025-2024
Libra Esterlina	0,8724	5,5 %	0,8569	1,2 %
Dólar Americano	1,1736	13,4 %	1,1307	4,5 %
Dólar Canadiense	1,6100	8,1 %	1,5787	6,5 %
Zloty Polaco	4,2194	-1,4 %	4,2394	-1,5 %
Dólar Australiano	1,7590	5,1 %	1,7524	6,8 %
INR - Rupia India	105,4919	18,3 %	98,5983	8,9 %



Dalaman Airport, Turkey

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DE SOSTENIBILIDAD CONSOLIDADO

NEIS 2 INFORMACIÓN GENERAL	[54]
INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL	[85]
FINANCIACIÓN SOSTENIBLE, ORIENTANDO EL MODELO DE NEGOCIO HACIA UNA CARTERA ALINEADA CON LA TAXONOMÍA	[85]
NEIS E1 CAMBIO CLIMÁTICO	[97]
NEIS E3 AGUA Y RECURSOS MARINOS	[111]
NEIS E4 BIODIVERSIDAD Y ECOSISTEMAS	[116]
NEIS E5 USO DE RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR	[129]
INFORMACIÓN SOCIAL	
NEIS S1 PERSONAL PROPIO	[135]
NEIS S2 TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR	[155]
NEIS S3 COLECTIVOS AFECTADOS	[162]
INFORMACIÓN SOBRE GOBERNANZA	
NEIS G1 CONDUCTA EMPRESARIAL	[170]
ESPECÍFICO DE LA ENTIDAD	
CIBERSEGURIDAD Y TRATAMIENTO DE DATOS	[180]
INNOVACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y TECNOLOGÍA	[185]
ÍNDICE DE CONTENIDOS NEIS	[190]
LEY ESPAÑOLA 11/2018	[194]



NEIS 2 Información General

DESCRIPCIÓN DEL GRUPO

Ferrovial fue fundada como un grupo de construcción centrado en las infraestructuras ferroviarias y posteriormente amplió su negocio a otras actividades, como autopistas, gestión aeroportuaria y energía, entre otras. La Compañía lleva más de 40 años operando a escala internacional en cinco mercados geográficos principales: España, Estados Unidos, Canadá, Polonia e India, con más de 22.609 empleados¹ y 9.627 millones de euros en ingresos (véase la nota 2.1 «Resultado de explotación» de los estados financieros consolidados para más información).

Con el tiempo, la Compañía se ha convertido en un grupo global de infraestructuras en términos de inversión gestionada, con operaciones en una serie de sectores que incluyen el desarrollo, la construcción y la explotación de autopistas y aeropuertos. Desde su creación, Ferrovial ha invertido en diversificar su negocio y expandirse internacionalmente.

La experiencia y la cartera de activos de infraestructuras de Ferrovial le han permitido desarrollar un conocimiento especializado en la gestión de la congestión urbana que considera que la distingue de sus competidores. Este conocimiento diferencial es especialmente ventajoso en relación con los proyectos de *Managed Lanes* (es decir, el desarrollo de autopistas con sistemas de tarificación dinámica, en las que los usuarios pagan tarifas variables en función de los niveles de congestión en cada momento).

La Compañía desarrolla actualmente sus actividades a través de las siguientes cuatro divisiones operativas o líneas de negocio, que también corresponden con sus áreas de reporte (las "Unidades de Negocio"):

Unidades de negocio de Ferrovial ²	
 Autopistas	Ferrovial Autopistas cuenta con una base de activos de infraestructura distintiva, centrada en el desarrollo de soluciones para reducir la congestión, en especial en EE.UU. y Canadá, mediante esquemas de tarificación dinámica (<i>Managed Lanes</i> , "ML", por sus siglas en inglés). La división continuará impulsando el desarrollo de ML y autopistas en EE.UU., así como reforzando su sólido <i>pipeline</i> de proyectos, y explorando iniciativas seleccionadas en otros países como India (por ejemplo, la alianza con IRB).
 Aeropuertos	Con más de 25 años de experiencia, la propuesta de valor de Ferrovial 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 aeroportuaria en Europa y otras oportunidades de crecimiento en las que las capacidades de Ferrovial representen una ventaja competitiva.
 Energía	Esta división se centra en el desarrollo de proyectos vinculados a la transición energética, incluyendo líneas de transmisión y proyectos de energías renovables en mercados seleccionados.
 Construcción	La división de Construcción es clave para apoyar a otras divisiones en proyectos complejos de infraestructuras, aportando capacidades integrales de ingeniería, técnica y de producción. La unidad de negocio cuenta con sólidas bases locales en Texas, España y Polonia, que dan soporte a otras geografías y permiten gestionar los riesgos desde la fase de licitación y diseño hasta la entrega del proyecto.

Con carácter general, la Compañía utiliza la categoría "Otros" para reflejar los resultados de aquellas sociedades no asignadas a ninguna División, siendo las más significativas Ferrovial SE, la sociedad matriz del Grupo, así como la nueva línea de negocio Ferrovial Infraestructura Digital (creada en 2024 con el objetivo de identificar oportunidades de inversión para desarrollar proyectos de alto valor en el mercado de centros de datos), y algunas filiales menores, entre ellas el negocio de movilidad y los negocios de servicios restantes, (por ejemplo, las plantas de gestión de residuos en el Reino Unido).

¹ El número de empleados por área geográfica se presenta en el apartado S1-6.

² Ferrovial confirma que no participa en ninguna de las siguientes actividades: la producción de productos químicos incluidos en la división 20.2 del Anexo I del Reglamento (CE) n. 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. Del mismo modo, la Compañía confirma que no produce, ofrece ni explota productos o servicios prohibidos en ninguno de los mercados en los que opera.

CADENA DE VALOR

Ferrovial opera bajo un modelo B2B y tiene un papel clave dentro del sector de la construcción. A continuación, se describe la cadena de valor de la Compañía y los principales actores con los que interactúa:

CADENA DE VALOR AGUAS ARRIBA - Socios de la cadena de suministro - Contratistas - Subcontratistas	CADENA DE VALOR AGUAS ABAJO - Colaboradores: Socios con los que Ferrovial desarrolla proyectos conjuntos, garantizando 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, se benefician de los estándares de calidad, seguridad y sostenibilidad implementados en las infraestructuras gestionadas.
PRINCIPALES TIPOS DE PROVEEDORES Compras: Todos los proveedores operan conforme a políticas corporativas alineadas con estándares de sostenibilidad. Además, el 94,8% de las compras se realiza a proveedores locales y la mayoría procede de mercados desarrollados como Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Polonia y España, lo que garantiza tanto la calidad como el cumplimiento normativo. Los principales tipos de proveedores se clasifican en función de una serie de criterios, como su naturaleza, familia, grupo y actividad.	PRINCIPALES TIPOS DE CLIENTES/USUARIOS Gobiernos y autoridades públicas: Ferrovial colabora con gobiernos locales, regionales y nacionales en distintos proyectos de infraestructuras, como carreteras, autopistas de peaje, puentes, túneles, aeropuertos y desarrollos urbanos. Compañías aéreas y autoridades aeroportuarias. Empresas de energía e infraestructuras: Ferrovial trabaja con grandes empresas de los sectores de energía e infraestructuras. Empresas privadas: Ferrovial también colabora con empresas del sector privado en proyectos de construcción, desarrollo urbano y <i>facility management</i>, como empresas de telecomunicaciones y de tecnología para el desarrollo de infraestructuras específicas, y empresas industriales que requieren servicios de construcción y mantenimiento. Organizaciones internacionales: Además de clientes españoles, Ferrovial también colabora con varias organizaciones internacionales en proyectos de gran envergadura en países como Estados Unidos, Canadá y otros países europeos y latinoamericanos. Usuarios finales de infraestructuras: Particulares y organizaciones que pagan por el uso de los activos de infraestructura desarrollados, operados y mantenidos por Ferrovial, como carreteras, aeropuertos e infraestructuras urbanas.
MATERIALES NECESARIOS PARA REALIZAR OPERACIONES Los principales materiales adquiridos, en función del volumen de compras, corresponden a la División de Construcción, dado el porcentaje significativo que representan las compras de esta división respecto al resto: - Betún asfáltico - Hormigón - Acero corrugado - Áridos - Cemento - Aglomerado asfáltico	PRODUCTOS Y SERVICIOS OFRECIDOS POR FERROVIAL - Ejecución: Incluye proyectos de construcción en los que los subcontratistas cumplen las políticas corporativas, especialmente en materia de salud y seguridad en el trabajo. - Operaciones: Las actividades en aeropuertos y autopistas gestionadas por Ferrovial también siguen indicadores coherentes de seguridad y bienestar. - La plataforma integrada de Ferrovial permite a la Compañía desarrollar y operar 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 líderes en infraestructuras viarias y aeroportuarias de Norteamérica, respaldada por capacidades de primer nivel integradas en su estrategia. Principales beneficios generados por la empresa para sus grupos de interés en sus cuatro unidades de negocio: - Autopistas: Dispone de una cartera de activos diferenciada, centrada en desarrollar soluciones para aliviar la congestión. - Aeropuertos: Su propuesta de valor se basa en facilitar el crecimiento del transporte aéreo para mejorar la conectividad de las personas a medida que aumenta el tráfico aéreo. - Energía: Enfocada en desarrollar proyectos para la transición energética, incluyendo líneas de transmisión y proyectos renovables. - Construcción: Clave para apoyar a las demás divisiones en proyectos de infraestructuras complejas, aportando capacidades técnicas, de ingeniería y de producción de principio a fin. En 2024, Ferrovial creó la división de Infraestructura Digital , dirigida a inversiones en el mercado de centros de datos de alto crecimiento, basándose en una década de construcción de proyectos de éxito para líderes del sector.

Para abordar y reducir el impacto de posibles interrupciones en la cadena de suministro, la Compañía aplica estrictas medidas preventivas y de gestión, incluida la supervisión constante de los proveedores críticos. Este seguimiento permite detectar a tiempo cualquier riesgo que pueda amenazar el abastecimiento y facilita la toma de decisiones oportuna. Asimismo, se lleva a cabo un análisis de alternativas para cada proveedor estratégico, garantizando así la existencia de opciones de respaldo en caso de circunstancias imprevistas y reforzando la resiliencia de la cadena de suministro. Todas estas acciones, en su conjunto, proporcionan una respuesta rápida y eficaz a las interrupciones, contribuyendo a la continuidad operativa y protegiendo los intereses de la Compañía.

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

ESTRATEGIA CORPORATIVA

Ferrovial se dedica al desarrollo y operación de infraestructuras innovadoras, eficientes y sostenibles que crean valor para sus grupos de interés. El modelo de negocio integrado global de la Compañía está presente en todo el ciclo de vida del proyecto, desde la conceptualización hasta el diseño, la financiación, la construcción y la operación de infraestructuras fundamentales como autopistas y aeropuertos.

La estrategia de Ferrovial se basa en cuatro pilares clave:

- **Personas:** garantizar los más altos niveles de seguridad y salud en sus operaciones y aplicar tecnologías innovadoras para prevenir accidentes que afecten a usuarios y empleados. Ferrovial seguirá atrayendo, desarrollando y desplegando el mejor talento para cada posición, fomentando la diversidad y gestionando activamente el compromiso de los empleados.
- **Crecimiento sostenible:** desarrollar proyectos de infraestructuras de alto valor concesional en los principales mercados de Ferrovial, rotar activos maduros para rentabilizar el valor de las inversiones, financiar oportunidades futuras y asegurar el máximo retorno a los accionistas.
- **Excelencia operativa:** optimizar la generación de caja manteniendo el máximo nivel de rendimiento operativo, al tiempo que se mejora la eficiencia, se refuerza la gestión del riesgo, se fortalece la disciplina financiera y se mantiene la sostenibilidad como eje central.
- **Innovación:** apoyando el negocio principal de Ferrovial, acelerando su transformación digital, fomentando una cultura de innovación y ciberseguridad adecuada e integrando la IA en los procesos clave.

GESTIÓN Y CONTROL DE RIESGO

La gestión del riesgo es un pilar esencial de las prácticas de gestión empresarial, destinadas a garantizar la consecución de los objetivos estratégicos. Es una responsabilidad compartida entre todos los miembros de Ferrovial, desde el Consejo de Administración hasta cada empleado.

El Consejo de Administración ha definido y adoptado una Política de Control y Gestión de Riesgos, en línea con COSO ERM y el "Modelo de las Tres Líneas" como estándares internacionales de referencia. Su objetivo es proporcionar a los empleados de Ferrovial un marco general para el control y la gestión de los riesgos de cualquier naturaleza, incluidos los riesgos estratégicos, financieros y de reporting de sostenibilidad, operativos y de cumplimiento, a los que puedan enfrentarse en el cumplimiento de los objetivos empresariales y de la estrategia global de Ferrovial. Se revisa y actualiza al menos cada tres años; la última actualización tuvo lugar en 2025.

La Política de Control y Gestión de Riesgos se complementa con otras políticas corporativas y normativa interna y se implementa a través de Ferrovial Risk Management (FRM), así como de procedimientos relacionados con dominios específicos de riesgo (áreas o actividades de riesgo) alineados con la metodología global COSO ERM.

El objetivo es priorizar y asignar correctamente los recursos de Ferrovial, identificando los riesgos (incluidos los riesgos ESG – CSRD y temas específicos de la entidad), con mayor impacto y desviación del apetito de riesgo definido.

Además, la identificación y evaluación de los riesgos emergentes se llevan a cabo anualmente y son parte fundamental de la visión prospectiva de la función. En este proceso participan equipos multidisciplinares dentro del Grupo Ferrovial y se complementa con información procedente de fuentes externas como Gartner, World Economic Forum o el CRO Forum.

APETITO AL RIESGO

El Consejo de Administración establece el apetito de riesgo que Ferrovial tiene disposición de asumir en la consecución de sus objetivos estratégicos, incluyendo tanto declaraciones cualitativas de apetito como métricas cuantificadas de seguimiento. En este proceso participa la Alta Dirección, que, tras analizar el impacto potencial en el plan estratégico, propone revisiones de las métricas existentes y la inclusión de nuevas para facilitar la alineación organizativa. El apetito de riesgo es un elemento clave de la gestión del riesgo, formando parte de la Política de Control y Gestión de Riesgos, y fue reevaluado en 2025.

Ferrovial ha definido una escala de apetito de riesgo que oscila entre la aversión y una elevada disposición a asumir riesgos. Para las principales áreas críticas –cumplimiento normativo, crecimiento, rendimiento operativo, gestión financiera, medio ambiente y seguridad y salud– se han definido declaraciones cualitativas que reflejan el nivel de riesgo aceptado en el marco de los objetivos estratégicos. Asimismo, se han incorporado métricas específicas para los factores más relevantes, lo que permite cuantificar y monitorizar el apetito. El cumplimiento del apetito aprobado se supervisa y se informa periódicamente a la Comisión de Auditoría y Control, que a su vez informa al Consejo. El objetivo es alinear a la Compañía utilizando el apetito como herramienta de gestión y toma de decisiones.

En consecuencia, el apetito al riesgo está plenamente integrado en el sistema de gestión de riesgos, la estrategia de la Compañía y la matriz de doble materialidad.

Ámbito de aplicación y componentes del sistema

1. **Política de control y gestión de riesgos:** La política, aprobada por el Consejo de Administración, establece un marco general para la gestión de riesgos, incluidos los relacionados con la sostenibilidad, y define el apetito al riesgo que la Compañía está dispuesta a asumir para conseguir sus objetivos estratégicos.

2. Gobernanza:

- a. El Consejo de Administración es responsable de establecer el nivel de riesgo que la Compañía está dispuesta a asumir en el desarrollo de sus actividades (apetito de riesgo de Ferrovial), así como de diseñar, implantar y mantener sistemas internos de control y gestión de riesgos adecuados que permitan la consecución de sus objetivos estratégicos.
- b. La Comisión de Auditoría y Control asiste al Consejo de Administración en el cumplimiento de sus responsabilidades. Entre sus funciones está supervisar y evaluar la eficacia de los sistemas de control y gestión de riesgos del Grupo Ferrovial, que incluyen los riesgos estratégicos, financieros y de información sobre sostenibilidad, operativos y de cumplimiento normativo.
- c. El Consejero Delegado y los miembros del Comité de Dirección son responsables de la aplicación de la Política en todo el Grupo.
- d. Gestión de Riesgos informa directamente a la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración. Es independiente de las líneas de negocio y se encarga de desarrollar el proceso de gestión de riesgos (FRM). Además, informa trimestralmente al Comité de Dirección, semestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y al menos anualmente al Consejo de Administración.
- e. En consonancia con el "Modelo de las Tres Líneas":
 - i. La primera línea incluye a todos los directores de negocio, responsables de identificar y gestionar los riesgos asociados a la consecución de los objetivos en su ámbito de actividad.
 - ii. La segunda línea, compuesta por determinados departamentos divisionales y corporativos, incluido Riesgos Empresariales, se encarga de establecer políticas y estrategias relativas a sus riesgos específicos y de supervisarlas en toda la organización.
 - iii. La Auditoría Interna actúa como tercera línea independiente, proporcionando garantías a la alta dirección y a la Comisión de Auditoría y Control sobre el correcto funcionamiento del Sistema de Gestión y Control de Riesgos.

Metodología de evaluación de riesgos

El proceso de Gestión de Riesgos, definido en el FRM, incluye la identificación, valoración, gestión, seguimiento, control e información de los riesgos dentro del Grupo Ferrovial. La identificación y evaluación se llevan a cabo dos veces al año e implican a todas las divisiones y áreas geográficas del Grupo. El enfoque es ascendente, empezando en el nivel de proyecto y ascendiendo por la estructura jerárquica de Ferrovial a través de ejercicios de validación hasta el Comité de Dirección. Utilizando escalas corporativas, se evalúa el riesgo inherente, previo a las medidas de control específicas aplicadas para mitigar el riesgo, así como el riesgo residual, considerando las medidas de control específicas, analizando en ambos casos la probabilidad de ocurrencia y el impacto potencial en el Grupo Ferrovial a través de dos dimensiones diferentes: económica y reputacional.

Principales riesgos identificados y estrategias de mitigación

1. Riesgos climáticos:

- Identificación: 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 globales 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.
- Mitigación: Aplicación de la metodología ADAPTARE basada en las proyecciones del IPCC para evaluar los impactos climáticos, así como la propuesta y aplicación de medidas de adaptación para mitigar los riesgos climáticos.

2. Riesgos estratégicos:

- Identificación: Diseño, construcción y explotación de proyectos, disponibilidad de proyectos generadores de valor, inestabilidad geopolítica y complejidad normativa.
- Mitigación: Análisis de nuevos mercados, revisión de los perfiles de riesgo por tipo de proyecto, cláusulas contractuales de protección, transferencia de determinados riesgos al mercado de seguros, introducción de mecanismos de revisión de precios en los contratos, planificación anticipada del suministro y seguimiento de las tendencias del mercado, y desarrollo del proceso de control interno conforme a la legislación SOX estadounidense.

3. Riesgos operacionales:

- Identificación: Riesgos asociados a las ciberamenazas, seguridad y salud, y retos relacionados con la retención y atracción de talento.
- Mitigación: Implantación de sistemas y modelos de control de ciberseguridad y seguridad informática, desarrollo de modelos y estrategias de seguridad y salud laboral, y puesta en marcha de planes de identificación y desarrollo del talento dentro de la organización, potenciando la atracción de talento local y definiendo planes específicos para el personal clave.

4. Riesgos éticos y de cumplimiento:

- Identificación: Riesgos derivados del incumplimiento de las políticas éticas y de seguridad, con repercusiones jurídicas y de reputación.
- Mitigación: Programa de cumplimiento dirigido a prevenir actos contrarios a la ética y la integridad, siguiendo las directrices del DOJ, sistema de gestión de cumplimiento penal y antisoborno certificado (UNE-ISO 19601 e ISO 37001), plan de formación y comunicación para promover una cultura ética y prevenir la corrupción.

Controles relacionados y seguimiento

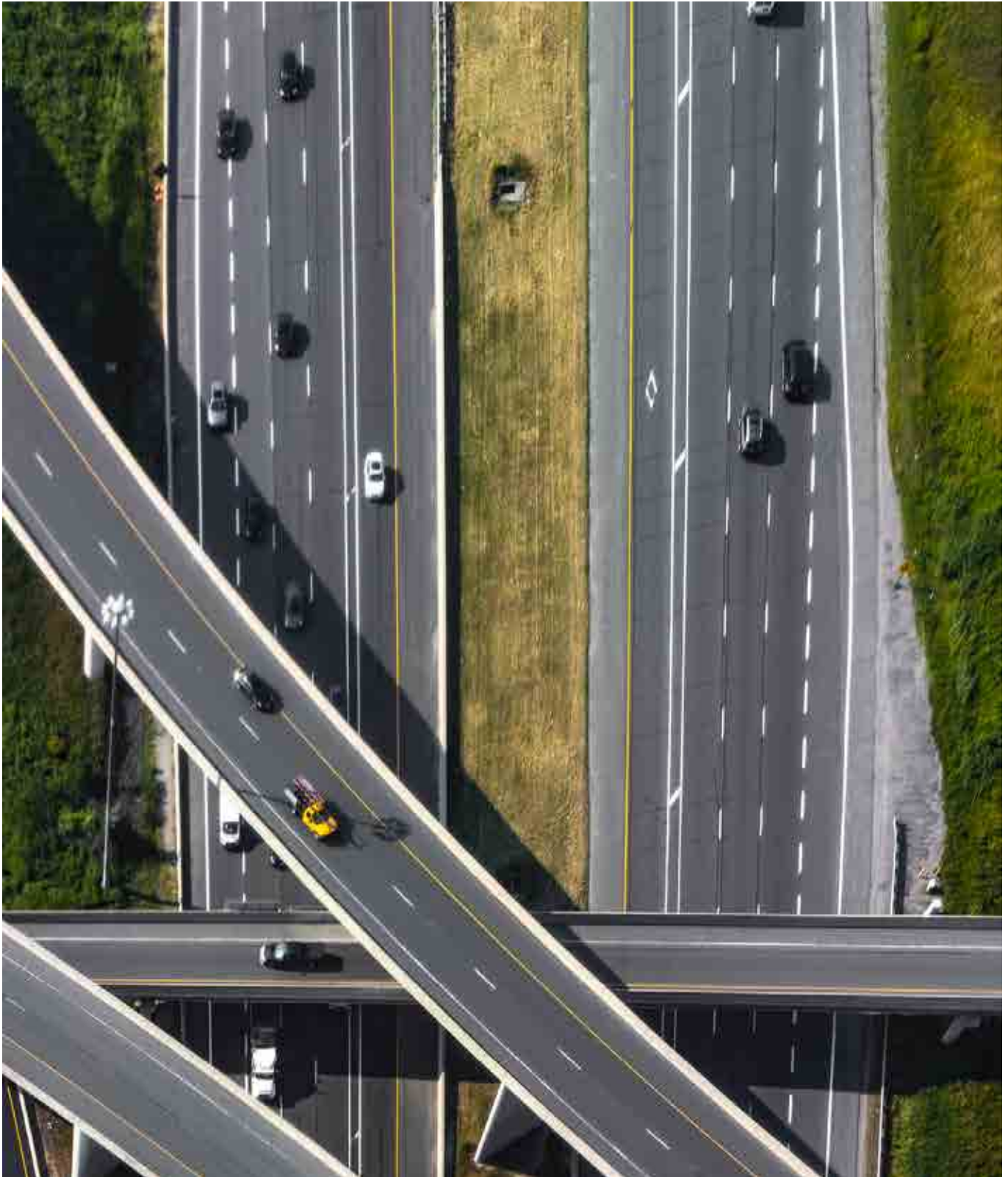
Para todos los riesgos que superen un determinado umbral en la escala, el proceso requiere la identificación y aplicación de un plan de acción. Además, durante 2025 se desarrolló un sistema de alerta de riesgos mediante Indicadores Clave de Riesgo (ICR) para todos los riesgos (incluidos los riesgos ESG) con impacto crítico o elevado. Enterprise Risks supervisa periódicamente esta información, informando trimestralmente al Comité de Dirección y dos veces al año a la Comisión de Auditoría y Control. El proceso de gestión de riesgos se revisa periódicamente con el objetivo de lograr la

mejora continua. Durante 2025, Ferrovial puso en marcha un proyecto de actualización del modelo FRM, que incluye la implantación de un nuevo sistema GRC (Gobierno, Riesgo y Cumplimiento), que estará operativo en 2026 y desarrollará aún más la valoración, control, seguimiento y gestión del sistema de riesgos de Ferrovial. Además, el sistema GRC servirá de plataforma unificada para otras áreas que gestionan o supervisan riesgos específicos; en su caso, estos ámbitos se integrarán con el FRM.

Informes de sostenibilidad

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

Ferrovial supervisa periódicamente sus riesgos normativos, estratégicos, operativos y financieros, tanto desde una perspectiva 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 y Control.



A continuación se presentan las políticas corporativas para cada una de las normas NEIS:

Categoría NEIS	Normas NEIS	Políticas/estrategias de la Compañía	Políticas adicionales de medio ambiente y calidad		
Medio ambiente	NEIS E1: Cambio climático	Estrategia Climática 2030	Política de Calidad y Medio Ambiente		Política de Sostenibilidad
	NEIS E3: Recursos hídricos y marinos	Política del Agua			
	NEIS E4: Biodiversidad y ecosistemas	Política de Biodiversidad			
	NEIS E5: Uso de los recursos y economía circular	Plan de Economía Circular			
Social	NEIS S1: Personal propio	Política de Flexibilidad y Conciliación	Política Global contra el Acoso y la Discriminación	Política de Pertenencia e Inclusión	
		Política de Seguridad, Salud y Bienestar			
		Política de Desconexión Laboral			
		Política de Retribución			
		Política de Derechos Humanos			
	NEIS S2: Trabajadores de la cadena de valor	Código Ético de Proveedores			
Gobernanza	NEIS G1: Conducta empresarial	NEIS S3: Comunidades Afectadas			
		Política de Control y Gestión de Riesgos			
		Política Anticorrupción			
		Política de Competencia			
		Política de Cumplimiento			
		Política del Canal ético y de gestión de consultas, denuncias y quejas			
		Política de Compras Global			
		Código Ético de Proveedores			
		Política de Compromiso y Relación con los Grupos de Interés			
		Código Ético y de Conducta Empresarial			
		Política de Ciberseguridad			
		Política de Clawback			
		Política y Procedimientos de Cumplimiento del uso de información privilegiada			
		Política de Divulgación justa			
		Política de Remuneración de los Consejeros			
		Política de Propiedad accionarial			
		Política de Innovación			
		Política de Innovación de Ferrovial Construcción			

La estrategia de sostenibilidad de Ferrovial 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 la Compañía. 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.

El diseño de cada uno de los planes estratégicos de sostenibilidad del Grupo tiene 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, o controles internos sobre información no financiera, se someterán a la Comisión de Auditoría y Control en el ámbito de sus funciones.

GESTIÓN DE RIESGOS Y CONTROLES INTERNOS EN LA DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN DE SOSTENIBILIDAD

Ferrovial ha desarrollado un sólido sistema de gestión de riesgos y control interno para garantizar la transparencia, fiabilidad y exactitud de la información de sostenibilidad. Este sistema está diseñado para abordar tanto los riesgos financieros como los no financieros, cumpliendo las normas más estrictas de sostenibilidad y fomentando la confianza de los grupos de interés.

En relación con el análisis de Taxonomía, el Departamento de Sostenibilidad, junto con el Departamento Financiero y las áreas de Calidad y Medio Ambiente de los negocios, realizan controles internos para garantizar que los contratos se analizan correctamente. El Departamento Financiero es responsable de garantizar la adecuada definición del ámbito de aplicación. Se realiza un análisis de todos los contratos activos en el ámbito del Grupo. A estos efectos, los contratos activos se definen como aquellos con ingresos o CapEx durante el ejercicio financiero.

El análisis se realiza sobre una muestra del tercer trimestre, efectuada sobre la unidad mínima de control, que es el CEBE. El Departamento de Sostenibilidad registra la elegibilidad de cada contrato, y las unidades de negocio revisan la información y la ajustan según sus necesidades. Este ejercicio se realiza al cierre del primer semestre y de nuevo al cierre del tercer trimestre.

El ejercicio de alineación lo llevan a cabo los jefes de obra o los jefes de contrato. Los Departamentos de Calidad y Medio Ambiente de cada unidad de negocio revisan la información y, a continuación, el departamento responsable valida los datos registrados.

Para facilitar este proceso, la Compañía ha desarrollado una aplicación informática específica.

GESTIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD

Política de Sostenibilidad

La Política de Sostenibilidad, accesible a través de la página web de la Compañía, se inspira en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados y busca generar valor para el negocio y sus grupos de interés. Esta Política, que aplica a todas las sociedades del Grupo y está aprobada y supervisada por el Consejo de Administración, junto con la Estrategia de Sostenibilidad y el seguimiento de las iniciativas implantadas, establece los valores fundamentales de Ferrovial y los principios aplicables en materia medioambiental, social y de gobierno corporativo.

De los principios y valores incluidos en 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 como la Estrategia de Sostenibilidad proporcionan un marco integrado y coherente, que garantiza un despliegue coordinado de las distintas áreas de actuación.

Estrategia de sostenibilidad

Las infraestructuras son la piedra angular del progreso, pues permiten el desarrollo de las personas y las comunidades. Durante más de 70 años, Ferrovial diseña, construye, financia y explota infraestructuras que conectan a las personas y responden a las necesidades de un mundo interconectado y en constante movimiento, creando valor para todos sus grupos de interés.

Ferrovial integra la sostenibilidad en su actividad diaria para mejorar la productividad, la eficiencia operativa y la excelencia, al tiempo que reduce los costes, contribuye al cumplimiento de la normativa y mitiga los riesgos.

Esta estrategia también potencia el impacto positivo de sus infraestructuras, promoviendo el desarrollo económico, fomentando la participación de las comunidades en cada proyecto y reforzando su capacidad para atraer y retener talento. Refuerza su relación con clientes y administraciones públicas y contribuye a facilitar el cumplimiento de requisitos esenciales, auditorías y cualificaciones, apoyando así la base sobre la que opera Ferrovial en las comunidades en las que está presente. La sostenibilidad también amplía sus oportunidades de financiación mediante el acceso a instrumentos alternativos, incluidos los marcos de financiación verde y sostenible. Todo ello impulsa su dedicada respuesta a las expectativas de sus accionistas y de la comunidad inversora, así como a las demandas de analistas e índices especializados en criterios ESG.

Esta estrategia está supervisada al más alto nivel de la empresa. 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. Además, el Comité de Dirección revisa los progresos cada cuatro meses, lo que garantiza un seguimiento continuo de las cuestiones de sostenibilidad a lo largo del año. Ferrovial cuenta con un Comité de Sostenibilidad, presidido por el Director de Sostenibilidad y compuesto por representantes de las unidades de negocio de la empresa y de las funciones corporativas clave, cada uno de los cuales es responsable de desplegar programas de sostenibilidad y supervisar el desempeño en sus áreas.

Los principios y valores, recogidos en su Política de Sostenibilidad, sustentan los compromisos de la Compañía. Tanto la Política de Sostenibilidad como la Estrategia de Sostenibilidad están integradas y permiten una actuación cohesionada.

La estrategia de sostenibilidad se extiende a todas sus actividades en tres áreas fundamentales: medio ambiente, personas y gobernanza, todas ellas centradas en la creación de impactos positivos.

- **Respeto:** Ferrovial tratará de minimizar su huella medioambiental mediante el uso eficiente de los recursos, la disminución de las emisiones de carbono, la reducción del consumo de agua y la limitación de los residuos a través de la excelencia operativa. La Compañía también evalúa los riesgos climáticos severos para mejorar la resiliencia de sus activos a largo plazo. Más allá de la gestión de riesgos, los retos medioambientales pueden abrir nuevas oportunidades de negocio, permitiendo a la Compañía innovar y ofrecer soluciones que favorezcan la eficiencia de los recursos y la competitividad.
- **Personas:** Ferrovial desarrolla infraestructuras para ayudar a las comunidades a crecer y prosperar. La Compañía se compromete con las comunidades locales para crear valor compartido y éxito mutuo. Invierte en el crecimiento y el bienestar de los empleados dando prioridad a la seguridad y salud y fomentando una cultura de pertenencia, que la Compañía considera que mejora la atracción y retención del talento y refuerza la competitividad.
- **Integridad:** Ferrovial gestiona su actividad comprometiéndose con los valores de respeto, colaboración, excelencia, innovación e integridad, cumpliendo la normativa local y respetando los derechos humanos. Al atender sistemáticamente las necesidades de sus clientes, aspira a ser un socio fiable a largo plazo. La Compañía innova para mejorar la competitividad, impulsar el progreso y contribuir a ofrecer un valor sostenible a sus grupos de interés.

En resumen, la Estrategia de Sostenibilidad de Ferrovial ayuda a la Compañía a crear valor para su negocio, las comunidades en las que opera y sus grupos de interés:

COMPROMISOS DE FERROVIAL CON LA SOSTENIBILIDAD	
RESPETO	1. Reducir la huella ambiental. 2. Adaptar las infraestructuras a las consecuencias del cambio climático. 3. Encontrar oportunidades de negocio en soluciones medioambientales.
PERSONAS	1. Crecimiento económico a través de sus proyectos de infraestructuras. 2. Mejorar la seguridad, la salud y el bienestar. 3. Desarrollar y retener talento.
INTEGRIDAD	1. Gestionar la empresa con integridad, cumpliendo las regulaciones locales. 2. Resolver las necesidades de los clientes y ser un socio fiable a largo plazo 3. Fomentar la innovación para mejorar la competitividad.

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. A continuación, se presentan los resultados obtenidos en 2025 y el plazo establecido para cada uno de los objetivos:

INDICADORES DE RESULTADOS		2024 RESULTADOS	2025 RESULTADOS	OBJETIVO	HORIZONTE
E	1. Emisiones de GEI: Emisiones absolutas de Alcance 1 y 2 (tCO ₂)	-35,7 %	-45,6 %	42% (vs. 2020)	2030
	2. Emisiones de GEI: Emisiones Alcance 3 emisiones absolutas (tCO ₂)*	-19,8 %	-17,5 %	25% (vs. 2020)	2030
	3. Consumo de electricidad renovable	72,8 %	100,0 %	100% Anual (desde 2025)	
	4. Eficiencia operativa: valorización anual de residuos de construcción y demolición	74,9 %	76,2 %	>70%	Anual
	5. Consumo de agua (Reducción de Business Water Index)	-22,4 %	-25,1 %	20% (vs. 2017)	2030
S	6. Seguridad y Salud: Índice de frecuencia de accidentes graves y fatales (incl. subcontratistas: [Número x 1M] / Horas trabajadas)	-26,0 %	-17,8 %	-31,8% (vs. 2022)	2026
	7. Seguridad vial (menos accidentes en comparación con una red alternativa o similar)	-50,2 %	-53,5 %	-30%	Anual
	8. Reducción de la congestión del tráfico: Ahorro anual de tiempo expresado en términos económicos de los Managed Lanes (carriles gestionados) frente a los carriles de uso general en horas punta de días laborables	28,0 %	62,0 %	50% (vs. 2022)	2030
G	9. Digitalización e innovación: cartera que contribuye directa e indirectamente a mejorar los ESG (% de inversión sobre el total de la cartera)	34,0 %	33,7 %	60%	2027

* Alcance 3: Incluye bienes y servicios adquiridos, transporte, residuos generados en las operaciones y combustible y energía.

Presencia en los principales índices de sostenibilidad

Ferrovial se somete a evaluaciones periódicas por parte de analistas que tienen en cuenta el desempeño ESG de Ferrovial. En 2025 se incluyó a la Compañía en los principales índices de sostenibilidad:

- Dow Jones Best-in-Class, elaborado por S&P Global: Ferrovial ha obtenido una puntuación de 83/100, lo que supone una mejora de +2 puntos con respecto a 2024.
- FTSE4Good: se ha incluido a la Compañía en este índice por vigésimo segundo año consecutivo.
- CDP: 16º año consecutivo en la Lista A de CDP Climate Change.
- MSCI: Calificación "A".
- Morningstar Sustainalytics: Ferrovial recibió una calificación de riesgo ESG de 17,8, siendo evaluada por Sustainalytics como una compañía de bajo riesgo de experimentar impactos financieros materiales derivados de factores ESG, en comparación con el riesgo medio en 2024.
- ISS ESG: Calificación corporativa ISS ESG: C+ (Prime status). ISS Governance QualityScore: Gobernanza: 2 - E&S: 1 (la categoría de menor riesgo).
- ECOVADIS: Renovación de la prestigiosa plataforma internacional.

INTERACCIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

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

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

- **Clientes/usuarios:** Compañías, organizaciones y usuarios de las infraestructuras de Ferrovial que demandan soluciones innovadoras y sostenibles para sus necesidades de infraestructuras.
- **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 establecer y supervisar los marcos normativos aplicables a las operaciones.

Por ello, Ferrovial prioriza la comunicación clara, accesible y continua con todos sus grupos de interés, incluyendo los asuntos financieros, sociales y medioambientales relevantes, desde el convencimiento de que la transparencia en los objetivos, avances y resultados refuerza la confianza y fomenta la colaboración. Con este fin, la Compañía se compromete a utilizar herramientas digitales para facilitar un diálogo bidireccional que permita a los grupos de interés la participación activa en la toma de decisiones estratégicas, mientras que las consultas, encuestas y reuniones periódicas garantizan la comprensión de sus necesidades y expectativas.

En la siguiente sección se describen los canales de comunicación establecidos, la finalidad de la comunicación y los responsables internos de cada uno de los grupos de interés de la Compañía:

	OBJETO DE LA COMUNICACIÓN	CANALES DE COMUNICACIÓN	RESPONSABLE
Cientes / usuarios	Garantizar que las preocupaciones y expectativas de los clientes se identifican a través de canales de comunicación abiertos.	Buzón específico, web corporativa, reuniones presenciales y virtuales.	Unidades de negocio
Empleados	Fomentar el compromiso y el orgullo de pertenencia de los empleados, contribuyendo a la atracción y retención del talento.	• Intranet: Myforum • Newsletters • Email • Revista interna: Inforvial • Red social interna: Somos Ferrovial • Pantallas en la sedes • Canales offline: Cartelería, vinilos, roll-up • Eventos internos	Departamento de Comunicación (gestión de la comunicación interna)
Proveedores	Contribuir al éxito del negocio fomentando una relación transparente, eficiente y responsable entre la Compañía y sus proveedores, apoyando su seguimiento y rendimiento. Garantizar el cumplimiento de la normativa, la adhesión a las normas establecidas y la alineación con los objetivos de la organización.	• Email • Reuniones: presenciales y online • BuildAdvisor • Canal Ético • Línea telefónica • Formación • Políticas y procedimientos • Pedidos y contratos • Eventos	• Departamento de Compras • Project Managers • Cumplimiento • Departamento de Sostenibilidad • Departamento de Seguridad y Salud • Departamento de Calidad
Accionistas	Mantener un diálogo activo y abierto con accionistas, analistas e inversores para garantizar la transparencia y fomentar la confianza a largo plazo. Proporcionar información financiera y estratégica puntual y precisa que refleje los resultados, la visión y las prioridades de la empresa. Este enfoque no solo garantiza el cumplimiento de los requisitos normativos, sino que también favorece una valoración justa del mercado, refuerza la reputación de las empresas y aumenta la confianza de los inversores.	Buzón específico, web corporativa, conferencias de inversores, plataformas de <i>webcast</i> , reuniones presenciales y virtuales, y <i>roadshows</i> .	Departamento de Relación con Inversores

Comunidades locales	Comprender las necesidades de las comunidades y adaptar las actividades para maximizar los efectos positivos y reducir los negativos.	Buzones específicos, señalización, casetas de obra, reuniones, entre otros.	Hay una persona designada en cada obra o activo responsable de promover el diálogo con las comunidades locales.
Gobiernos y reguladores	Comunicar las preocupaciones o la posición de la empresa sobre cuestiones institucionales y regulatorias.	Respuestas a consultas públicas de las autoridades, así como participación en asociaciones del sector y reuniones presenciales y virtuales.	Unidades de negocio y departamentos corporativos.

Ferrovial integra la sostenibilidad en su actividad diaria para mejorar la productividad, la eficiencia operativa y la excelencia, al tiempo que reduce los costes, contribuye al cumplimiento normativo y mitiga riesgos. Esta estrategia se extiende a todas sus actividades en tres áreas fundamentales: medio ambiente, personas y buen gobierno, todas ellas centradas en la creación de impactos positivos.

Este plan incluye medidas que se aplicarán en los próximos años y que abarcan toda la cadena de valor de Ferrovial. Se espera que estas iniciativas refuercen la confianza de los grupos de interés 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 estrategia y el modelo empresarial se revisan periódicamente para incorporar el *feedback* y ajustarse a las tendencias del mercado y la sociedad. Este enfoque dinámico garantiza la pertinencia y sostenibilidad de las operaciones.

La supervisión de la sostenibilidad está integrada en la estructura de gobierno corporativo de Ferrovial. Compete a la Comisión de Auditoría y Riesgos 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. Además, el Consejo de Administración, a través de su Comisión de Auditoría y Control, es informado anualmente de los resultados del análisis de doble materialidad que incluye el proceso de consulta a los distintos grupos de interés internos y externos.

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.

INTERESES Y OPINIONES DE LOS GRUPOS DE INTERÉS EN MATERIA DE SEGURIDAD Y SALUD

En 2025, tras los resultados de 2024 y a petición del Consejo de Administración, se lanzó una encuesta sobre la cultura de Seguridad, Salud y Bienestar existente en Ferrovial entre todos los empleados y personal contratista. Se recibieron un total de 27.857 respuestas, lo que indica que la cultura predominante en Ferrovial se basa principalmente en el cumplimiento. En consecuencia, Ferrovial está transformando la forma en que aborda la cuestión de la seguridad y la salud en el trabajo. Durante muchos años, los esfuerzos se centraron en el cumplimiento de las normas, los procedimientos y los protocolos. Aunque esta base es esencial, el mundo en el que opera la Compañía hoy día exige más. Exige una mayor resiliencia, que es precisamente hacia donde Ferrovial quiere evolucionar.

INTERESES Y OPINIONES DE LOS GRUPOS DE INTERÉS SOBRE CIBERSEGURIDAD

Durante 2025, Ferrovial siguió reforzando su cultura de ciberseguridad con un enfoque centrado en las personas. Cada dos semanas se realizan simulacros de *phishing*, que se complementan con ejercicios de *smishing*, *QRishing* y *vishing*.

Se ha mejorado significativamente la respuesta de los usuarios, tanto en términos de detección de amenazas como en la notificación de mensajes sospechosos. De hecho, se ha incrementado el porcentaje de correos electrónicos considerados sospechosos durante los ejercicios de *phishing* en comparación con el año anterior.

En 2025, el comportamiento de los usuarios se mantuvo estable, tanto en términos de nivel de riesgo como de predisposición a caer en este tipo de amenazas.

Los usuarios pueden comprobar su nivel de riesgo, calculado en función de sus acciones diarias y su comportamiento en simulacros de *phishing* y actividades de formación. Este *feedback* les permite comprender su desempeño actual y mejorar su capacidad para detectar y gestionar las amenazas, y les anima a participar voluntariamente en nuevas actividades de formación para mejorar su puntuación personal.³

Después de cada simulacro, se mide el nivel de riesgo de ser víctima de tales ataques y se adaptan los ciclos posteriores de formación, concienciación y *coaching* a las necesidades específicas detectadas.

Entre las actividades formativas promovidas este año figuran las series "The Inside Man" y "Reality Bytes", cuyos episodios se distribuyeron semanalmente a toda la plantilla. Cada episodio proporciona recomendaciones prácticas para protegerse frente a las amenazas a la ciberseguridad como la ingeniería social, el *phishing* y los ciberataques.

Ferrovial también desarrolla formación específica 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 relacionado con las Tecnologías de Operación (TO).

En 2025 han continuado las campañas bianuales de Felicitación/Reforzamiento, que reconocen a aquellos empleados que han demostrado un sólido compromiso con las actividades de concienciación promovidas desde el Departamento de Ciberseguridad, y respalda a los usuarios más vulnerables con recursos educativos adicionales.

³ KnowBe4 no incluye a los usuarios de Budimex, ya que Budimex gestiona sus propias campañas de sensibilización y actividades de cibercultura.

En 2025, Ferrovial implantó por primera vez un proceso automatizado para asignar formación específica sobre amenazas de ciberseguridad a los usuarios que se han visto implicados en posibles incidentes. Esta formación personalizada aborda riesgos como el compromiso de cuentas, el *ransomware*, la ingeniería social y accesos no autorizados a la información, entre otros. El principal objetivo de esta iniciativa es reforzar los conocimientos de los usuarios afectados y contribuir a la prevención de situaciones similares en el futuro, adecuando la respuesta formativa a las necesidades detectadas en cada caso.

Cumplimiento legal, regulatorio y contractual

El Departamento de Ciberseguridad incluye la función de Cumplimiento de Ciberseguridad, que es responsable de traducir los requisitos aplicables a la Compañía en el curso de sus actividades empresariales en los diversos modelos y procesos de ciberseguridad. El proceso de identificación de la normativa aplicable se realiza con el apoyo de los Departamentos Jurídico y de Cumplimiento Normativo, ambos pertenecientes a la Secretaría General de Ferrovial, atendiendo a las principales áreas geográficas en las que opera.

Las normativas más relevantes cubiertas por los modelos y procesos de ciberseguridad incluyen: (I) Protección de Datos (UE, RGPD y LOPDGGD), (II) Ley Sarbanes-Oxley (SOX), (III) Normativa SEC sobre Ciberseguridad, (IV) TX-Ramp, (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 normativas locales relativas a la protección de Servicios Esenciales e Infraestructuras Críticas en las áreas geográficas mencionadas.

Cabe señalar que a lo largo de 2025, varios procesos y controles clave de ciberseguridad se incorporaron al modelo de cumplimiento de SOX.

El Departamento 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 su participación activa en los equipos encargados de analizar y preparar estos documentos, así como al hecho de que, una vez adjudicados, estos contratos se convierten en activos de negocio que deben integrarse en el Modelo de Ciberseguridad de Ferrovial.

INTERESES Y OPINIONES DE LOS GRUPOS DE INTERÉS EN LA INNOVACIÓN

La estrategia de digitalización de Ferrovial trasciende la transformación interna y tiene en cuenta los intereses de los grupos de interés clave, como empleados, clientes, socios comerciales y organismos reguladores. La Compañía garantiza que sus iniciativas de **negocio digital** (asociadas a la transformación digital directa de las divisiones 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 estructura en programas estratégicos que incluyen plataformas de negocio, gestión de activos y digitalización de las operaciones, 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 el desarrollo de acuerdos estratégicos con **socios industriales y empresas tecnológicas emergentes**, asegurando la mejora continua y la alineación con las innovaciones del mercado. La Compañía también tiene 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 la 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. Este programa también incluye el plan de transición de Ferrovial a SAP S/4HANA, garantizando que las principales capacidades de planificación de recursos empresariales evolucionen hacia una arquitectura moderna, preparada para la nube y alineada con los estándares del sector y las futuras necesidades operativas.
- **Cyber:** Cumplir la normativa de ciberseguridad y los requisitos del cliente y de la unidad de negocio. Proporcionar cobertura de ciberseguridad para todos los procesos, activos y operaciones tecnológicos.
- **Data:** Promover la toma de 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.
- **Cumplimiento:** Reforzar la adhesión a los marcos de regulación digital en todas las unidades de negocio, garantizando que las iniciativas digitales de Ferrovial cumplan los requisitos legales y éticos en constante evolución. Esto incluye los planes de la empresa para cumplir la Ley de Inteligencia Artificial de la UE, que incorpora la gobernanza basada en el riesgo, las obligaciones de transparencia y la supervisión del ciclo de vida de los sistemas de IA. Ferrovial también está implantando políticas internas de orientación y gobernanza de la IA que establecen normas para el desarrollo y uso responsable de la IA, abarcando áreas como la validación de modelos, la calidad de los datos, la rendición de cuentas y la supervisión humana. Estas medidas garantizan que la innovación evolucione paralelamente a las expectativas normativas, salvaguardando al mismo tiempo a los usuarios, las partes interesadas y la integridad operativa.
- **Productos digitales y automatización de procesos:** Crear capacidades y explorar la evolución de las tecnologías agnósticas para 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, actualizar software obsoleto y orquestar la migración de sistemas para la continuidad de la actividad.

Además, se refuerzan las capacidades de investigación mediante acuerdos con instituciones académicas punteras en innovación y digitalización. En el ámbito cultural, la Compañía promueve iniciativas y programas de emprendimiento interno, así como la obtención de financiación pública para complementar los recursos internos en áreas como la sostenibilidad.

DOBLE MATERIALIDAD

METODOLOGÍA

Ferrovial emplea un análisis de doble materialidad como herramienta para identificar y priorizar los impactos, riesgos y oportunidades relevantes, que incluyen:

- Los impactos de la Compañía en el medio ambiente y la sociedad.
- Riesgos y oportunidades que pueden tener un impacto en la estrategia y 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.

El análisis de doble materialidad de Ferrovial se basa en diversas fuentes de datos, en las normas aplicables a la elaboración de informes de sostenibilidad (NEIS, GRI, SASB), en evaluaciones comparativas con competidores y en el análisis de las tendencias en los medios de comunicación y entre los 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 los grupos de interés y modelos de evaluación semicualitativos, lo que garantiza una visión global de los impactos, los riesgos y las oportunidades.

Ferrovial sigue un enfoque estructurado basado en las orientaciones del EFRAG para identificar, evaluar, priorizar y supervisar los riesgos, impactos y oportunidades relacionados con la sostenibilidad. Este proceso, que integra tanto la materialidad de impacto como la materialidad financiera, se estructura en las fases que se describen a continuación.

Identificación de impactos, riesgos y oportunidades (IRO)

La evaluación se fundamentó en el Requisito de Aplicación AR16 de la NEIS 1, que se empleó 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). Todo ello da a la Compañía la certeza de que todas las cuestiones contempladas en la normativa de la CSRD se han abordado de forma exhaustiva.

Además, Ferrovial ha desarrollado 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.
- Exigencias de analistas e inversores: Índice Dow Jones Best-in-Class, MSCI, Sustainalytics, Blackrock.

Se celebraron reuniones internas con los equipos corporativos y de las áreas de negocio para identificar los IRO más relevantes de cada tema.

El proceso de identificación IRO hace hincapié en la identificación y priorización de actividades, relaciones empresariales y áreas geográficas con mayor riesgo de impactos adversos. La identificación de las IRO está integrada en la gestión interna de riesgos y en el proceso de diligencia debida. Entre ellas figuran:

- **Áreas geográficas:** La evaluación se centra en las regiones en las que opera Ferrovial, como Norteamérica, Europa y otras áreas 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 de los mismos IRO. La metodología aplicada establece que la puntuación final asignada corresponde siempre a la calificación de gravedad o probabilidad más elevada obtenida entre todas las geografías evaluadas. Este enfoque evita promediar en la evaluación de los IRO, con el objetivo de subestimar la gravedad de cualquier impacto, riesgo u oportunidad. Al seleccionar el valor máximo, el análisis garantiza que no se subestime ningún aspecto, proporcionando una evaluación más sólida y alineada con la realidad empresarial y su impacto.
- **Actividades:** El análisis abarca tanto las operaciones directas como los impactos derivados de las relaciones comerciales:
 - **Operaciones directas:** El proceso evalúa las consecuencias medioambientales y sociales generadas por los proyectos de infraestructuras, desde su diseño hasta su ejecución y mantenimiento. Se han evaluado los impactos relacionados con los principales sectores de Ferrovial, como Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Energía, teniendo en cuenta la complejidad y los retos específicos de cada división.
 - **Relaciones comerciales:** Esto se extiende a los proveedores y socios, garantizando el cumplimiento de las normas de sostenibilidad y derechos humanos en toda la cadena de valor, con especial atención a los que operan en sectores o regiones de alto riesgo.

Como resultado del proceso, se identificó una lista de 67 impactos, 42 riesgos y 35 oportunidades, considerando impactos positivos y negativos, reales y potenciales, clasificados por asuntos de sostenibilidad (ambientales, sociales y de gobernanza), en línea con el NEIS y los ejercicios de materialidad anteriores.

De forma similar, se han considerado las conexiones entre los impactos negativos y las dependencias con los riesgos y oportunidades que puedan surgir. A modo de ejemplo, los impactos negativos pueden provocar incumplimientos legales, riesgos operativos y daños a la reputación, mientras que las dependencias se refieren a la disponibilidad de recursos clave, como las materias primas, y a las relaciones estratégicas con los socios comerciales.

Evaluación de los IRO

Ferrovial utilizó una metodología para evaluar los impactos, riesgos y oportunidades, basada en las directrices del EFRAG y adaptada para captar las características específicas de los IRO.

• Materialidad del impacto

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

• Materialidad financiera (riesgos y oportunidades)

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

El proceso de evaluación se estructuró utilizando una escala de cinco puntos (Crítico, Significativo, Importante, Informativo, Mínimo) para evaluar 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 la evaluación cumpla las normas establecidas por la normativa vigente, proporcionando una base sólida y transparente para la toma de decisiones.

A la hora de definir las variables utilizadas, la magnitud y la probabilidad se basaron en el mapa de riesgos de Ferrovial, garantizando la alineación entre la evaluación de la materialidad y la gestión de riesgos. Además, la interacción entre el mapa de riesgos y la evaluación de doble materialidad permite incorporar tendencias, cambios normativos y retos operativos.

El análisis de doble materialidad de Ferrovial incluye consultas con los grupos de interés para entender cómo pueden verse impactados. La Compañía lleva a cabo una evaluación de doble materialidad que implica la participación activa de empleados, comunidades locales, ONG, inversores, clientes, proveedores, administraciones públicas y socios comerciales. Estas consultas ayudan a identificar las áreas de mayor impacto y riesgo.

Proceso de gestión de los IRO

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.

En cuanto a los procesos de control y seguimiento, se realizan evaluaciones continuas para actualizar el perfil de riesgo en función del entorno y de las necesidades emergentes.

Ferrovial considera que el análisis de doble materialidad es un elemento clave que influye en la estrategia de la Compañía. En consecuencia, el proceso de identificación y evaluación de los IRO hace posible lo siguiente:

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

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

- Seguimiento de los indicadores 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.

En 2025, la metodología de evaluación de la doble materialidad se mantuvo en general coherente con la aplicada en 2024, último año en que se modificó en profundidad la metodología. Tanto la metodología como las evaluaciones de los IRO se revisan anualmente para garantizar el cumplimiento de la normativa y que cubren todos los aspectos relevantes para la empresa. En 2026, está previsto revisar de nuevo la metodología para adaptarla en caso necesario a las actualizaciones de la normativa pertinente.

IMPACTO EN SU MODELO DE NEGOCIO, CADENA DE VALOR Y GOBERNANZA: RESULTADOS

Basándose en la metodología descrita anteriormente, Ferrovial identificó los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con ESG asociados a sus actividades. Se describen al principio de cada uno de los capítulos temáticos pertinentes que se detallan a continuación. El Grupo aborda los riesgos críticos y los impactos negativos relacionados con la sostenibilidad medioambiental, la responsabilidad social y la integridad de la gobernanza, al tiempo que promueve los resultados positivos e identifica las oportunidades. Se realiza un seguimiento de los principales riesgos, oportunidades e impactos, y la Compañía establece procesos y procedimientos para garantizar la implantación y correcta gestión de los planes de acción, implicando al Comité de Dirección en su supervisión, en línea con la estrategia corporativa.

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 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.

A continuación se ofrece una visión general de los temas y subtemas divulgados en el informe de sostenibilidad.

NEIS E1- CAMBIO CLIMÁTICO

- Adaptación al cambio climático
- Mitigación del cambio climático
- Energía

NEIS E3 - AGUA Y RECURSOS MARINOS

- Agua
 - Consumo de agua
 - Extracciones de agua
 - Vertidos de agua

NEIS E4 - BIODIVERSIDAD Y ECOSISTEMAS

- Factores de incidencia directa sobre la pérdida de biodiversidad
 - Cambio del uso de la tierra, cambio del uso de las aguas dulces y cambio del uso del mar
 - Otros
- Impactos y dependencias de los servicios ecosistémicos

NEIS E5 - USO DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR

- Residuos

NEIS G1 - CONDUCTA EMPRESARIAL

- Conducta empresarial
 - Cultura corporativa
 - Protección de los denunciantes
 - Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago
- Corrupción y soborno
 - Prevención y detección, incluida la formación

ESPECÍFICO DE LA ENTIDAD

- Financiación sostenible
- Ciberseguridad y tratamiento de datos
- Innovación, digitalización y tecnología aplicadas a la actividad

NEIS S1 - PERSONAL PROPIO

- Condiciones laborales
 - Empleo seguro
 - Tiempo de trabajo
 - Salario adecuado
 - Diálogo social
 - Libertad de asociación, la existencia de comités de empresa y los derechos de información, consulta y participación de los trabajadores
 - Negociación colectiva
 - Conciliación de la vida laboral y familiar
 - Salud y seguridad
- Igualdad de trato y oportunidades para todos
 - Igualdad de género e igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor
 - Formación y desarrollo
 - Empleo e inclusión de las personas con discapacidad
 - Medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo
 - Diversidad
- Otros derechos laborales
 - Trabajo infantil + Trabajo forzoso

NEIS S2 - TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR

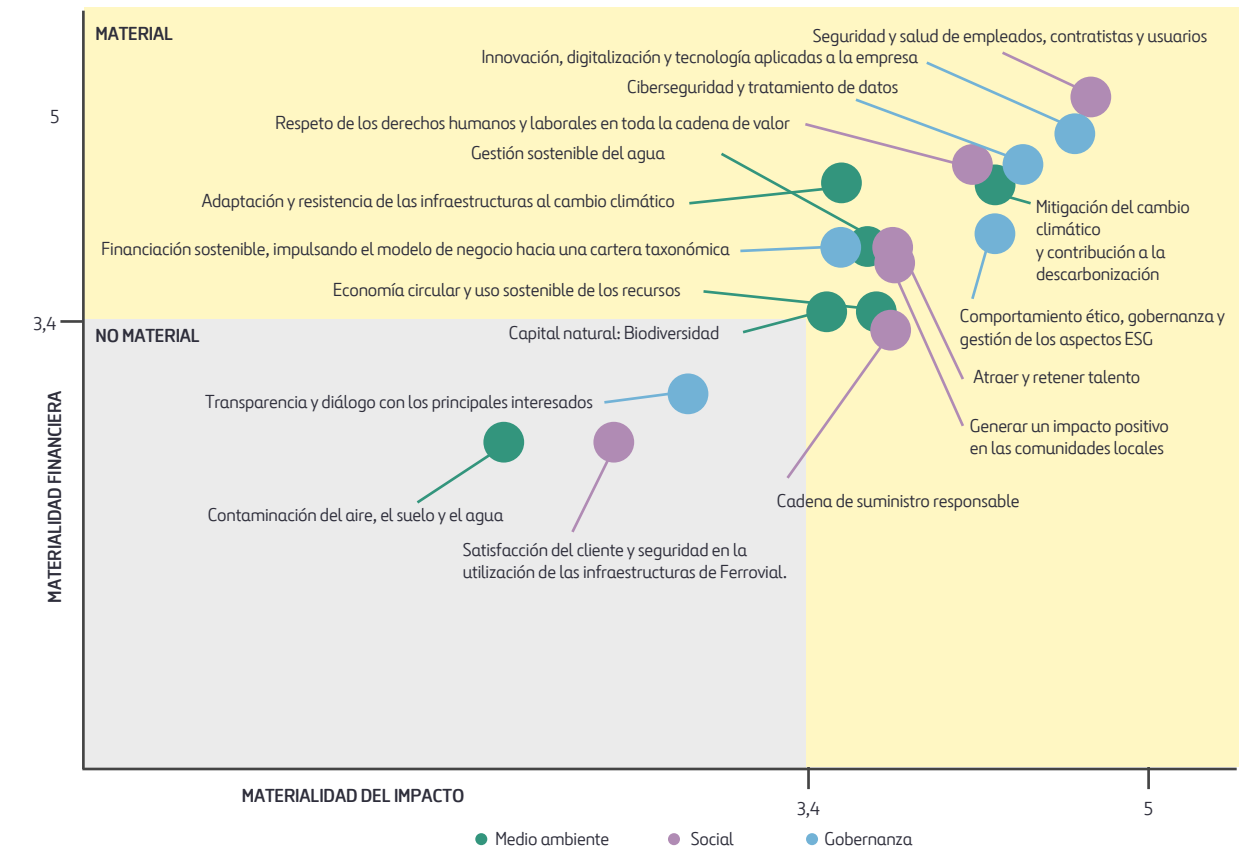
- Condiciones laborales
- Vivienda adecuada
- Alimentación adecuada
- Agua y saneamiento
- Incidencias relacionadas con la tierra
- Incidencias relacionadas con la seguridad
- Libertad de expresión
- Libertad de reunión
- Incidencias sobre los defensores de los derechos humanos
- Igualdad de trato y oportunidades para todos
 - Igualdad de género e igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor
 - Empleo e inclusión de las personas con discapacidad
 - Medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo
 - Diversidad
- Otros derechos laborales
 - Trabajo infantil + Trabajo forzoso
 - Vivienda adecuada
 - Agua y saneamiento
 - Privacidad

NEIS S3 - COMUNIDADES AFECTADAS

- Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades
 - Vivienda adecuada
 - Alimentación adecuada
 - Agua y saneamiento
 - Incidencias relacionadas con la tierra
 - Incidencias relacionadas con la seguridad
- Derechos civiles y políticos de las comunidades
 - Libertad de expresión
 - Libertad de reunión
 - Incidencias sobre los defensores de los derechos humanos

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 permite a la Compañía identificar oportunidades, mitigar los impactos negativos, y promover una transición sostenible en todas sus operaciones.

A continuación, la matriz de doble materialidad (financiera y de impacto) presenta los resultados del análisis de materialidad, organizados por asuntos ambientales, sociales y de gobernanza. Los temas que se muestran son cuestiones identificadas internamente como materiales, coherentes con los temas exigidos por la norma AR 16 de los estándares NEIS mencionados anteriormente.



En 2025, no se comunicaron los datos sobre prácticas de pago porque no se identificó ningún IRO material relacionado con este tema. Sin embargo, este cambio no se considera significativo en comparación con la información presentada en el informe de sostenibilidad de 2024.

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

Ferrovial ha identificado impactos materiales que surgen exclusivamente de sus propias actividades, derivados directamente de su modelo de negocio y de sus operaciones en sectores como la construcción, la gestión de infraestructuras y la energía. Estos impactos 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.

Todos los impactos de Ferrovial, tanto positivos como negativos, se producen 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 medida 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 (incidentes) 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 impactos 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 fundamental 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.

Efectos de los IRO en el modelo de negocio

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 exige inversiones adicionales en el ámbito de las 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 suponen 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 infraestructuras de cero emisiones netas abre nuevas vías de ingresos en el campo de la movilidad sostenible, incluido el desarrollo de redes de recarga de vehículos eléctricos (VE) y soluciones de movilidad aérea urbana (UAM, por sus siglas en inglés).
- Las nuevas oportunidades en el ámbito de soluciones resilientes proporcionan 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.

Potencial:

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 resiliente 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 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.
- La imposibilidad de acceder a una financiación sostenible puede deberse 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 mayor compromiso de los grupos de interés 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 global 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 surgen exclusivamente de sus propias actividades, derivados directamente de su modelo de negocio y de sus operaciones en sectores como la construcción, la gestión de infraestructuras y la energía. Estos impactos 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 informe NFIS 2023 (Declaración de Información no Financiera) 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. En 2025, 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 (2023 y 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 NEIS.

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 en materia de ESG materiales, la Compañía se posiciona 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 concreto, durante 2024 Ferrovial detectó los siguientes efectos del cambio climático: En Carolina del Norte, el huracán Helene provocó que en la autopista I-77 no se aplicaran precios dinámicos durante 5 semanas, cuyo impacto económico ascendió a 2,4 millones de dólares. Además, las consecuencias sufridas por las inundaciones de la DANA en Valencia generaron un impacto en sus cuentas financieras de 0,87M€ como consecuencia de los trabajadores y maquinaria de Ferrovial ofrecidos para la situación de emergencia. En 2025, se prevén todos los efectos financieros identificados, y no se dispone de información específica ni de estimaciones para cuantificar estos efectos, lo cual es aceptable dado que este requisito está sujeto a una introducción paulatina.

IRO 1 - GESTIÓN DE IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES

Cambio climático

Ferrovial ha implantado un proceso sólido de identificación y evaluación de los impactos, riesgos, y oportunidades relacionados con el clima para alinearse la Compañía 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 relacionadas con 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 emisiones inevitables mediante mecanismos de compensación, en los que el seguimiento y la notificación exhaustivos de las emisiones de GEI de acuerdo con la 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 (considerando la ubicación de los activos sobre la base de coordenadas geoespaciales). La Compañía considera escenarios climáticos de altos 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 los requisitos de 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. Para evaluar los riesgos de transición climática, la empresa considera una combinación de tres variables: la probabilidad de que se produzcan, la magnitud del impacto (de naturaleza financiera y/o de reputación) y la exposición o duración del impacto (frecuente o continuo e infrecuente o puntual). A modo de 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 cumplir con las necesidades de adaptación al clima, lo que puede generar ventajas competitivas y diferenciación en el mercado.

Para respaldar la evaluación de los riesgos y oportunidades físicos y de transición, Ferrovial hace uso del análisis de escenarios climáticos. Este análisis incluye una serie de escenarios climáticos, desde la vía de las altas emisiones hasta aquella que se alinea con limitar el calentamiento a 1,5°C, proporcionando información sobre los riesgos a corto, medio y largo plazo para ofrecer una visión global de los posibles impactos. Mediante este análisis de escenarios, Ferrovial se asegura de que su estrategia y su modelo de negocio son resistentes y pueden adaptarse 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, aprovechando 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 la Agencia Internacional de la Energía y horizontes temporales (corto, medio y largo plazo): 2025, 2030 y 2050; que están vinculadas a las concesiones de infraestructura a largo plazo de Ferrovial y a aquellas de las que Ferrovial es titular.

Los escenarios climáticos físicos consideran los cambios antropogénicos a través de las vías de concentración de gases de efecto invernadero conocidas como Vías de Concentración Representativas (RCP, por sus siglas en inglés), teniendo en cuenta el incremento de la temperatura global de 2,6°C y 4,4°C en 2100. En el caso del análisis de escenarios físicos, las principales limitaciones e incertidumbres están relacionadas con las proyecciones climáticas y la elección de determinadas variables climáticas que pueden ser difíciles de predecir.

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 en 2050 (aumento de la temperatura global de 1,3/1,5°C en 2100). Las principales limitaciones e incertidumbres asociadas al análisis de los escenarios de transición climática pueden derivarse de la variabilidad en el ritmo de descarbonización, ya que este depende de las diferentes políticas aplicadas en cada contexto. Ferrovial continuará llevando a cabo análisis de riesgos climáticos en toda su cadena de valor.

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 esta vía, implementando diferentes medidas de adaptación y mitigación. En los estados financieros no hay hipótesis críticas relacionadas con el clima.

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

Contaminación

Ferrovial ha establecido un proceso integral para identificar, evaluar y gestionar los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la contaminación en todas sus operaciones. 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.

Este enfoque incluye las políticas y acciones adoptadas para prevenir, mitigar o remediar la contaminación directa e indirecta del aire (excluidos los GEI), el suelo y el agua en sus proyectos. La evaluación se centra en las regiones en las que opera Ferrovial y en las zonas con importantes retos medioambientales y sociales.

Para ver cómo se han identificado y evaluado los IRO, véase NEIS 2 IRO-1, sección "Evaluación de los IRO", así como para obtener información detallada sobre cómo se han evaluado los IRO y cómo se han llevado a cabo las consultas con las comunidades locales.

Recursos hídricos y marinos

Ferrovial hace uso de 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, que diseña, construye, opera y mantiene instalaciones de tratamiento de aguas. Este enfoque se centra en aumentar la disponibilidad de agua, mejorar la calidad del agua y promover un consumo de agua 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 significativo donde las aguas superficiales y los recursos marinos están limitados. A través de Cadagua, a la Compañía 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 estrés hídrico elevado.

Las metodologías utilizadas en estas evaluaciones incluyen el uso de herramientas de seguimiento basadas en datos y el 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 la calidad del agua, los esfuerzos de Ferrovial a través de Cadagua representan una contribución fundamental para abordar 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 y exigir mantenimiento y reparaciones. 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. Para más detalles sobre cómo se llevaron a cabo las consultas con las comunidades locales, véase NEIS 2 IRO-1, sección "Evaluación de los IRO".

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.

Biodiversidad y ecosistemas

Ferrovial ha puesto en marcha un proceso detallado para identificar, evaluar y gestionar 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 identifica y evalúa sistemáticamente los impactos reales y potenciales de sus operaciones sobre la biodiversidad y los ecosistemas y sigue el principio de "ninguna pérdida neta" con el objetivo de avanzar hacia un "impacto positivo neto". Este enfoque trata de minimizar y compensar los impactos negativos sobre la biodiversidad mediante una planificación y unos compromisos medioambientales exhaustivos. Los impactos se evalúan en función del degradación 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 del suelo y la generación de residuos (para más información, véase la sección "SBM-3: impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio").

Ferrovial reconoce su dependencia de los servicios ecosistémicos, que apoyan sus proyectos y la resiliencia operativa, en particular en el ámbito de los recursos naturales, la regulación del clima y la estructura del suelo (para más información, véase sección "SBM-3: impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo 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 las cuestiones relacionadas con la reputación. Para llevar a cabo el análisis de resiliencia de la Compañía, los riesgos y oportunidades materiales se extraen de impactos y dependencias prioritarios o significativos.

Para más información, véanse las secciones "NEIS E4 SBM-3 Requisitos de divulgación: 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 revisión 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 los grupos de interés, 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, véanse las secciones NEIS 2 - IRO-1 e IRO-2 y NEIS E4- 2: Políticas Relacionadas Con La Biodiversidad Y Los Ecosistemas.

En la actualidad, Ferrovial no tiene impactos negativos en los servicios ecosistémicos relevantes para las comunidades afectadas (según los resultados de la doble evaluación de materialidad). No obstante, cuando se producen impactos inevitables, la Compañía sigue las Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA) de los proyectos (aplica 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 utiliza para anticipar y abordar los riesgos y oportunidades relacionados con la biodiversidad 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 Plataforma Intergubernamental Científico-Normativa sobre Diversidad Biológica y Servicios de los Ecosistemas (IPBES), y la actualización periódica de estos escenarios para reflejar la evolución de las condiciones y las tendencias emergentes. Para abordar este análisis de resiliencia, y en ausencia de escenarios estandarizados pertinentes, se han utilizado las orientaciones proporcionadas por el TNFD. El análisis de escenarios propuesto por el marco define una serie de futuros plausibles configurados por incertidumbres críticas y basados en el cumplimiento del Marco Global de Biodiversidad de Kunming-Montreal.

Ferrovial opera en, o cerca de, zonas sensibles desde el punto de vista de la biodiversidad y evalúa el impacto potencial de sus actividades sobre los hábitats y las especies (para más información, véase la sección "NEIS Requisito de Divulgación 4 SBM-3": Cuestiones materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio"). Para proyectos en esas zonas, la Compañía cumple con 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 globales, Ferrovial demuestra su compromiso de minimizar los impactos sobre la biodiversidad y salvaguardar los servicios de los ecosistemas, promover 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.

Uso de los recursos y economía circular

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 incluye el uso eficiente de los recursos, la reducción del consumo de materias primas, la gestión de residuos y la exploración de oportunidades, así como la integración de las prácticas circulares en los 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. Sin embargo, la Compañía también reconoce que el aumento del consumo de materias primas y los mayores niveles de generación de residuos en la construcción representan retos clave. A tales efectos, hace uso de 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.

Ferrovial también 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 riesgos asociados a la generación de residuos, en especial 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 los IRO, véase NEIS 2 IRO-1, sección "Evaluación de los IRO", así como para obtener información detallada sobre cómo se han evaluado los IRO y cómo se han celebrado las consultas con las comunidades locales.

Gobernanza

Ferrovial sigue un proceso estructurado para identificar y evaluar los impactos, 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 localización geográfica 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 suponen un mayor riesgo. A estos efectos, 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 aplicarán medidas adicionales, como auditorías externas y controles de cumplimiento más estrictos.

La naturaleza de la actividad es otro factor clave. Los sectores relacionados con la adjudicación de contratos, la construcción de infraestructuras y la públicas 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 selección de proveedor para garantizar la transparencia y el cumplimiento de la normativa.

Ciberseguridad

Ferrovial adopta un enfoque exhaustivo y estructurado para gestionar 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 los IRO materiales en ciberseguridad incluye:

1. **Gobernanza y marco organizativo:** El Modelo de Gobernanza de Ciberseguridad de Ferrovial está dirigido por el Director de Seguridad de la Información (Global CISO), con el apoyo de los CISO locales de las unidades de negocio. Los informes periódicos a la Comisión de Auditoría y Control y 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 gobernanza también garantiza el cumplimiento de normas como ISO 27001, la Directiva NIS2⁴ y las normas de ciberseguridad de la SEC.
2. **Gestión de riesgos y evaluación de amenazas:** Ferrovial aplica un enfoque cualificado y cuantificado de los riesgos, basado en herramientas de mercado CRQ (Cyber Risk Quantification) y plataformas GRC, facilitando la priorización de riesgos para mantener los umbrales dentro de límites aceptables.
3. **Prevención, detección y respuesta a las amenazas:** Se utilizan tecnologías avanzadas como SOAR y herramientas de ciberinteligencia, junto con capacidades operativas como el SOC (Centro de Operaciones de Seguridad) y el CSIRT (Equipo de Respuesta a Incidentes de Seguridad Informática). La inteligencia artificial mejora las capacidades de análisis, detección y respuesta a las amenazas.
4. **Gestión de incidentes y resiliencia:** Los protocolos de respuesta a incidentes basados en marcos, como ISO/IEC 27035, NIST, CISA garantizan una mitigación eficaz. En la medida de lo posible, se llevan a cabo simulacros periódicos de preparación ante amenazas, y existen pólizas de seguros de ciberseguridad que ofrecen diversos tipos de cobertura en caso de que se materialice una amenaza.
5. **Gestión de Riesgos de Terceros:** El proceso de Gestión de Riesgos de Proveedores (VRM) exige que los proveedores cumplan los criterios de ciberseguridad pertinentes para el servicio prestado. Los proveedores de alto riesgo están sujetos a evaluaciones periódicas y salvaguardas contractuales.
6. **Cultura y concienciación positivas en materia de ciberseguridad:** 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.
7. **Mejora continua y verificación externa e interna:** Las auditorías y simulaciones periódicas, las capacidades de la postura de seguridad y los procesos de gestión de la calificación de la ciberseguridad garantizan que el marco de ciberseguridad siga siendo eficaz y esté actualizado.

Innovación

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 llevan a cabo dos tipos de evaluaciones:
 - Evaluación inherente: Antes de aplicar medidas de control específicas.
 - Evaluación residual: Tras aplicar las medidas de mitigación.
- **Priorización y mitigación:** Los riesgos con las evaluaciones más altas se priorizan para adoptar 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 identificados por la Compañía:

- **Generación de innovación en la sociedad:** Creación de centros de investigación y el desarrollo de colaboraciones y asociaciones.
- **Mejora del impacto medioambiental de los proyectos:** Implantación de nuevas tecnologías en los procesos y herramientas de gestión digital para cuantificar su impacto.
- **Fomentar una cultura innovadora y digital:** Fomentar la mejora continua y un entorno de trabajo más favorable a los empleados.
- **Mayor seguridad del proyecto:** Fomentar la innovación y la digitalización para reducir los accidentes y los riesgos laborales.
- **Retos relacionados con el mantenimiento y la sustitución de la maquinaria:** Adaptación a las nuevas tecnologías.
- **Impacto en la mano de obra derivado del retraso tecnológico:** Como consecuencia de la transformación digital.

⁴ Directiva Europea 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo (NIS 2): adopción de la legislación sobre ciberseguridad para toda la Unión Europea.

Fecha de entrada en vigor: 3 de enero de 2023.

Fecha prevista para la transposición nacional: 17 de octubre de 2024 (aún pendiente en varios Estados miembros).

Fecha de notificación a la Comisión de la lista de entidades esenciales e importantes: 17 de abril de 2025.

- Reducción de plantilla debido a la automatización: Y la integración de nuevas tecnologías.
- Aplicación de nuevas tecnologías para respaldar una cartera de activos más resistente.
- Identificación de nuevas empresas basadas en tecnologías de bajas emisiones: Como las plantas fotovoltaicas, los SMR nucleares, la eólica marina, etc.
- Vulnerabilidad operativa debida a interrupciones del servicio: Como consecuencia de la exposición a catástrofes naturales.
- Posibles sanciones y daños a la reputación derivados del incumplimiento de la normativa relacionada con la IA.

Estos IRO reflejan el compromiso de Ferrovial con la innovación y su capacidad de 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.

GOBIERNO CORPORATIVO

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

COMPOSICIÓN Y FUNCIONES DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, GESTIÓN Y CONTROL

En cuanto al gobierno de la sostenibilidad en Ferrovial, destaca el papel del Consejo de Administración y de sus Comisiones, así como del Comité de Sostenibilidad. El objetivo de estos organismos es garantizar la integración efectiva de los criterios medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG) en la estrategia empresarial, la toma de decisiones y la supervisión de riesgos y oportunidades. Basándose en esta estructura, Ferrovial garantiza un enfoque sólido, inclusivo, y estratégico, alineado con las mejores prácticas internacionales y las normas aplicables.

Consejo de Administración

De acuerdo con los Estatutos Sociales, Ferrovial cuenta con una estructura de Consejo de Administración unipersonal, que establece entre sus miembros una Comisión de Auditoría y Control y una Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

Durante el ejercicio 2025, el Consejo de Administración de Ferrovial estuvo compuesto por doce miembros⁵: dos 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. De los doce miembros durante el ejercicio 2025, 8 eran hombres (66,66%) y 4 mujeres (33,33%), las mismas cifras que el año pasado. Estos datos dan como resultado una proporción entre mujeres y hombres de 0,5, las mismas cifras que el año pasado. En 2025, el Consejo incluyó miembros de tres franjas de edad: 45-55 años (8,33%), 56-65 años (33,33%), y más de 66 años (58,33%), aportando amplia experiencia y conocimientos a su gobierno.

Aunque no tienen una presencia directa en el Consejo, los trabajadores están representados en los comités de riesgos laborales, donde se registra la participación de los trabajadores en la toma de decisiones sobre el tema del bienestar laboral.

En cuanto a las materias ESG, el Consejo de Administración revisa el informe sobre estrategia climática y lo presenta a la Junta General Anual de Accionistas para su voto consultivo, donde también aborda otras cuestiones de sostenibilidad como la economía circular, el agua y la biodiversidad, entre otras.

Además, el Consejo de Administración, directamente o a través de la Comisión de Auditoría y Control, revisa la matriz de doble materialidad, el sistema de gestión de riesgos empresariales de Ferrovial y supervisa la gestión de los indicadores ESG incluidos en la estrategia de sostenibilidad.

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. Entre sus responsabilidades, establecidas en el Reglamento del Consejo y en la Carta de la Comisión de Auditoría y Control, figuran las siguientes:

1. Supervisión del Sistema de Gestión de Riesgos: Supervisión de 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: Identificación y análisis de los riesgos asociados a la estrategia de la Compañía, estableciendo medidas para mitigarlos.
3. Evaluación anual: Revisión y mejora, en su caso de los sistemas internos de gestión de riesgos y control, y evaluación de su diseño y eficacia al menos una vez al año, abordando las irregularidades, las lecciones aprendidas y las recomendaciones de las auditorías internas y externas.

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

- Procesos de reporte de información financiera y no financiera. Anualmente, el Departamento de Comunicación y Responsabilidad Corporativa informa a la Comisión de Auditoría y Control sobre (i) el informe anual no financiero (incluida la sostenibilidad), que incluye la doble evaluación de materialidad, y (ii) la marcha del proceso de información no financiera.
- Gestión de riesgos financieros, estratégicos, operativos y de cumplimiento. El Director de Auditoría Interna y Riesgos informa al Comité al menos dos veces al año, y al Consejo una vez al año, sobre el mapa de riesgos de Ferrovial y el sistema de gestión de riesgos de la empresa.

Supervisar el sistema de control interno para garantizar la integridad de los datos notificados. El Comité es informado periódicamente por los Departamentos Financiero y de Auditoría Interna, así como por el auditor externo, sobre la evolución del control interno SOX. El Departamento de Finanzas también informa al Consejo sobre este tema.

⁵ La Sra. Alicia Reyes dimitió como consejera no ejecutiva con efectos desde el 19 de enero de 2026.

Tanto el Consejo de Administración como la Comisión de Auditoría y Control también incluyen funciones específicas relacionadas con la conducta empresarial, garantizando que las consideraciones éticas se integren en la toma de decisiones estratégicas y operativas de la empresa. 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.

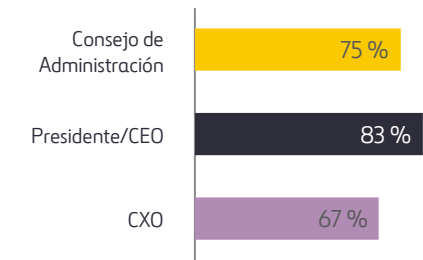
Experiencia y desarrollo de competencias

El Consejo de Administración está formado por personas con amplia experiencia en diferentes áreas clave para la empresa, lo que le proporciona una base sólida para abordar eficazmente las cuestiones medioambientales, sociales y de gobernanza. Entre sus miembros se encuentran antiguos directivos de empresas públicas (incluidos *blue chips* del IBEX-35), ejecutivos de empresas internacionales y profesionales con más de una década de experiencia en Ferrovial. Esta experiencia diversa garantiza una comprensión profunda de los retos y oportunidades relacionados con las cuestiones ESG. La diversidad sectorial del Consejo refuerza la capacidad de Ferrovial para abordar retos y oportunidades en múltiples áreas, enriqueciendo la toma de decisiones estratégicas de la Compañía. A continuación se expone la experiencia de los miembros del Consejo, además de su experiencia en cuestiones de conducta empresarial, lo que garantiza que las consideraciones éticas se incorporen sistemáticamente tanto a las decisiones estratégicas como operativas de la empresa. Para más información sobre la experiencia de los Consejeros, consúltase el *Informe de Gobierno Corporativo del Informe de Gestión*.

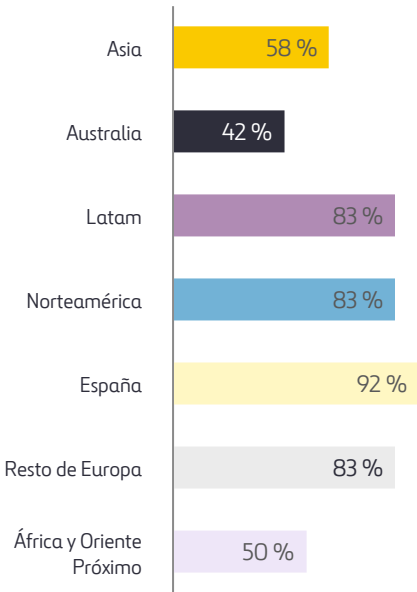


Experiencia en el Consejo

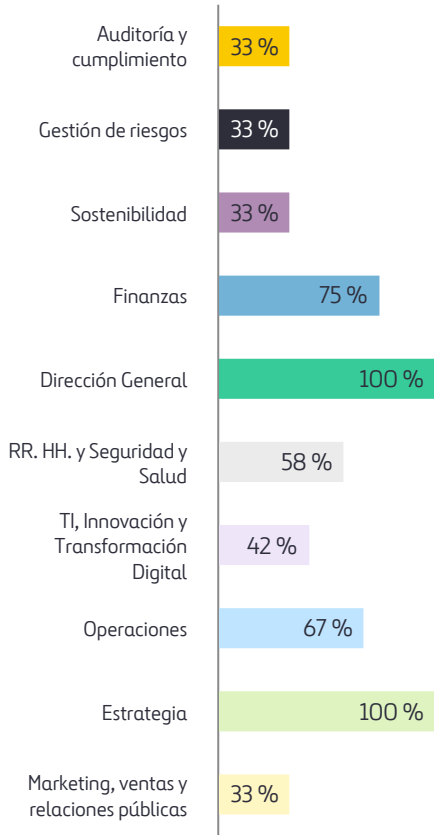
Funciones anteriores



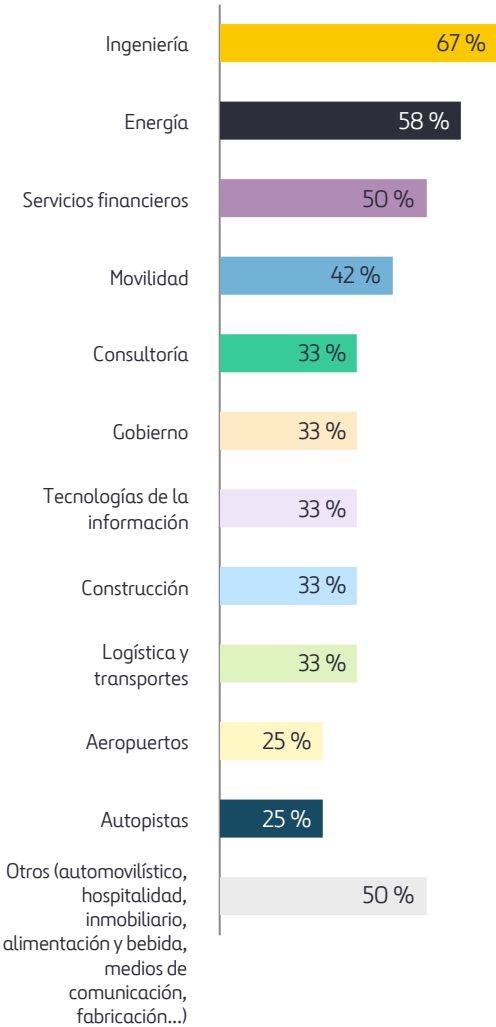
Experiencia internacional



Áreas funcionales



Experiencia en el sector



En este sentido, Ferrovial procura que sus directivos y miembros del Consejo de Administración cuenten con las competencias necesarias para abordar las cuestiones de sostenibilidad, bien a través de la formación continua, bien mediante el acceso a expertos externos, incluyendo alianzas estratégicas y programas de formación. El planteamiento de la empresa se basa en la premisa de que la experiencia en sostenibilidad no solo mitiga los riesgos normativos y de reputación, sino que también identifica oportunidades de innovación y mejora de la competitividad. Las capacidades del Consejo están integradas en el mapa de riesgos ESG, que facilita la identificación de impactos materiales y la toma de decisiones informada. En consecuencia, la experiencia de sostenibilidad dentro de la estructura de gobierno de Ferrovial está directamente relacionada con los impactos, riesgos y oportunidades materiales (IRO) de la Compañía:

- **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 reforzar su seguimiento de la transición de Ferrovial hacia una economía baja en carbono.
- **Derechos humanos y gestión de la cadena de suministro:** El Consejo de Administración 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 tales como Supplier 360 mejoran la gobernanza en este ámbito.
- **Reputación y acceso a mercados con elevadas normas ASG:** La formación en sostenibilidad permite al Consejo y a la Dirección tomar decisiones informadas sobre oportunidades de negocio en mercados exigen un alto cumplimiento ESG, reforzando la diferenciación competitiva de Ferrovial.

Comité 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). Al servir de enlace entre la empresa y la alta dirección, el Presidente del Comité informa periódicamente al Consejo de Administración, al Comité de Dirección y al Consejero Delegado con periodicidad mensual. A este respecto, el CEO desempeña un papel clave al incluir en su agenda mensual el seguimiento y la aplicación de iniciativas relacionadas con el cambio climático.

INFORMACIÓN Y ESTRUCTURA DE COMUNICACIÓN

Ferrovial estableció varios mecanismos estructurados que garantizan un flujo constante de información y una supervisión eficaz por parte de los órganos de administración, gestión y supervisión, basándose en los siguientes aspectos clave:

1. **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. Estas actualizaciones incluyen un informe de 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 del Comité de Dirección:** El Comité de Dirección supervisa el progreso cada cuatro meses, lo que garantiza que las cuestiones de sostenibilidad se supervisan de forma continuada a lo largo del año.
3. **Comité de Sostenibilidad:** Este Comité informa de los avances y resultados y propone medidas al Comité de Dirección y a otros departamentos. El Comité se reúne tres veces al año para revisar los avances, debatir las prioridades de sostenibilidad y alinear las acciones estratégicas, y el Presidente presenta un informe anual al Consejo de Administración.

En 2025, las principales cuestiones ESG tratadas por los organismos administrativos, de gestión y supervisión se corresponden con las siguientes líneas de actuación incluidas en la Estrategia de Sostenibilidad 2030 de Ferrovial:

TEMAS ESG ABORDADOS EN 2025	
Medio ambiente	Estrategia Climática 2030: seguimiento de los objetivos de reducción de emisiones fijados para 2030 y 2050, en consonancia con la iniciativa Objetivos Científicos (SBTi).
	Huella hídrica: objetivo de reducir el consumo de agua (Índice Hídrico Empresarial) en un 20 % para 2030 (en comparación con 2017 como año base).
	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: centrándose en la gestión de residuos y el uso eficiente de materiales en los procesos de la empresa.
Social	Igualdad de oportunidades: promoción de la igualdad de oportunidades, la cultura de pertenencia y la inclusión, de conformidad con la legislación aplicable.
	Seguridad, Salud y Bienestar en el trabajo: reducción de los accidentes laborales.
Gobernanza	Buena gobernanza: supervisión de la ética empresarial y el cumplimiento de las normas.
	Cadena de suministro: evaluación de los resultados ESG en toda la cadena de suministro en términos de ética e integridad, cumplimiento, transparencia, salud y seguridad, medio ambiente y derechos humanos.

La información sobre temas materiales específicos de cada entidad (Innovación, Ciberseguridad y Finanzas Sostenibles) sigue la misma estructura y enfoque de reporte.

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.

Objetivos anuales de Retribución variable (AVR, por sus siglas en inglés):

Por el Presidente:

- Objetivo AVR equivalente al 125% de la retribución fija (RF), con un máximo del 190% de la RF.
- Distribución de objetivos:
 - 80% de objetivos cuantitativos:
 - › Ingresos netos (55%)
 - › Flujo de caja (45%)
 - 20% Objetivos cualitativos y ESG (como gobierno corporativo, plan de sucesión y representación institucional). Los objetivos ESG representan el 60% de los objetivos, evaluando aspectos como la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero con un peso total para este objetivo del 6,7%.

Para el CEO:

- Objetivo AVR equivalente al 100% de la retribución fija (FR), con un máximo del 150% de la FR.
- Distribución de objetivos:
 - 70% de objetivos cuantitativos:
 - › Ingresos netos (55%)
 - › Flujo de caja (45%)
 - Objetivo 30% cualitativo y ESG (como seguridad y salud, innovación, la sostenibilidad y la responsabilidad social corporativa, el desarrollo de equipos profesionales, gestión de riesgos y relaciones con las partes interesadas). Los objetivos ESG representan el 61 % de estos objetivos, evaluando aspectos como la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, con un peso total para este objetivo del 2,7 %.

Incentivos a largo plazo (para el Presidente y el Consejero Delegado):

- Máximo del 150% de la retribución fija, centrada en métricas de rendimiento estratégico.
- Para el periodo 2023-2025:
 - 40% flujo de tesorería de la actividad.
 - 50% TSR relativo.
 - 10% de métricas ESG, incluidos los objetivos de reducción de emisiones (5%), pertenencia e inclusión, y salud y seguridad en el trabajo.
- 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:

- AVR:
 - Los objetivos anuales de remuneración variable están vinculados a métricas ESG y otras métricas cualitativas (se aplica un 20% para el Presidente y un 30% para el Consejero Delegado).
- Incentivos a largo plazo:
 - El 10% de los objetivos están directamente relacionados con la sostenibilidad, tanto para el Presidente como para el CEO.

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 materiales:

- **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.
- **Pertenencia 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 remuneración, 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.

ACERCA DE ESTE INFORME

BASES GENERALES PARA LA ELABORACIÓN DEL INFORME

El Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado (en adelante, "el informe") se ha elaborado de conformidad con los requisitos de información no financiera establecidos por las siguientes regulaciones y normas internacionales: el NEIS de forma voluntaria, al no haberse producido aún la transposición holandesa a la legislación nacional, la Ley española 11/2018, el Reglamento (UE) 2020/852, la Directiva (UE) 2022/2464 del CSRD y el Reglamento (UE) 2023/2772. También se tuvieron en cuenta las directrices de la TCFD, la TNFD y el SASB.

Ferrovial SE ha encargado a PwC que realice una revisión limitada del presente Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado teniendo en cuenta los criterios NEIS que anteceden y la taxonomía UE.

Este enfoque integrado garantiza que la información presentada está en línea con los marcos normativos y las mejores prácticas internacionales en materia de sostenibilidad empresarial.

El informe se ha elaborado de acuerdo con el perímetro de consolidación financiera y abarca todas las sociedades sobre 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. En consecuencia, todas las filiales incluidas en el perímetro de consolidación financiera están exentas de elaborar informes de sostenibilidad, con la salvedad de Budimex, S.A., filial de Ferrovial Construction International SE. En este caso, aunque su información está plenamente integrada en el informe, 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. Por lo tanto, está sujeta a requisitos de información independientes en Polonia. Ferrovial reconoce esta obligación y garantiza que Budimex cumpla con los requisitos de divulgación independientes, manteniendo al mismo tiempo el cumplimiento del marco general de sostenibilidad y las prácticas de presentación de información del Grupo. Para más información sobre la lista de entidades incluidas en el perímetro, véase la sección 6.11 Apéndices de los Estados Financieros, que detalla la lista completa de entidades.

Por otra parte, las sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia se consideran, a efectos de este informe, como otras relaciones de la cadena de valor, por lo que su información no se incluye en el ámbito del informe.

REQUISITO MÍNIMO DE INFORMACIÓN

Ninguna métrica ha sido validada por un organismo externo distinto del proveedor de garantía externa.

Todos los Requisitos Mínimos de Divulgación (MDR, por sus siglas en inglés) se han abordado íntegramente en sus capítulos correspondientes, con la salvedad de los siguientes:

En la actualidad, el enfoque de la Compañía para gestionar e informar las inversiones relacionadas con la sostenibilidad se centra en un análisis agregado del total de CapEx asignado a iniciativas alineadas con nuestros objetivos estratégicos y compromisos de sostenibilidad. No obstante, la Compañía no dispone todavía de un desglose detallado del CapEx y de los recursos financieros actuales y futuros a nivel de acción individual. Ferrovial trabaja en la mejora de sus sistemas de recogida y análisis de datos, con el objetivo de implantar un modelo que permita calcular y comunicar este indicador con mayor detalle en futuros ejercicios de información. Este desarrollo permitirá a la Compañía ofrecer una mayor transparencia y alinearse con las mejores prácticas en materia de sostenibilidad y gobierno corporativo.

COBERTURA DE 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 enfoque garantiza una cobertura completa y una gestión transparente de los datos, desde la adquisición de materiales hasta la interacción con los usuarios finales de la infraestructura.

Ferrovial reconoce la importancia de evaluar a fondo toda su cadena de valor, tanto aguas arriba como aguas abajo. En consecuencia, el análisis de doble materialidad incorpora impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la cadena de valor. Ferrovial tiene un compromiso con la mejora continua en este sentido. En concreto, en el caso de los proveedores relacionados con Ferrovial Construcción (que suponen el 91% del total de las compras de Ferrovial), se está llevando a cabo un análisis sistemático de los proveedores Tier 1, que representan una parte sustancial de las relaciones de suministro de Ferrovial. Asimismo, en situaciones específicas que lo requieren, también se incluyen determinados proveedores Tier 2 para

garantizar una comprensión más detallada de los impactos relacionados. Hay tres criterios para seleccionar a los proveedores Tier 2: no competencia, volumen de compras elevado y presencia de riesgos altos relacionados con criterios ESG.

La Compañía es consciente de que ampliar esta evaluación a niveles más profundos representa una oportunidad para reforzar aún más la trazabilidad y la gestión de riesgos en todas sus operaciones. Por ello, Ferrovial trabaja en el desarrollo de herramientas y metodologías que permitan recopilar y analizar datos de forma más eficiente y detallada, 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 de presentación de información, 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 la Compañía sigue trabajando para integrar gradualmente una evaluación más amplia en futuros informes y procesos.

Además, todas las políticas, acciones y objetivos recogidos en este informe detallan si se aplican a la cadena de valor ascendente y descendente de Ferrovial.



OMISIONES DE INFORMACIÓN

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. No obstante, no se han detectado en este informe omisiones que afecten a la transparencia o la calidad de la información divulgada.

Exención de divulgación de acontecimientos

Ferrovial no ha aplicado exenciones para la divulgación de información prospectiva o sensible al precio, tal como establece la Directiva 2013/34/UE. Por lo tanto, toda la información incluida es completa y no está sujeta a tales restricciones.

Exclusión de datos no materiales sobre recursos humanos

229 empleados de cinco empresas de Budimex (BUDIMEX SA en Varsovia, sucursal checa, BUDIMEX SA en Varsovia, sucursal de Bratislava, BUDIMEX SA en Varsovia, sucursal letona, BUDIMEX SA en Varsovia, sucursal estonia, y CIRCULAR CONSTRUCTION SA) que representan el 1% de la plantilla total, han sido excluidos del informe de métricas de Recursos Humanos porque no se dispone de información completa sobre ellos, ya que no existían sistemas para recopilar dicha información.

INFORMACIÓN RELATIVA A CIRCUNSTANCIAS ESPECÍFICAS

Definición de horizontes temporales

Ferrovial hace uso de diferentes horizontes temporales, establecidos en función de las definiciones del NEIS, 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 un año. En este marco, los riesgos y las oportunidades tienden a manifestarse rápidamente.
- A medio plazo: Generalmente cubre los próximos cinco años a partir del año del informe, un periodo clave para la planificación estratégica relacionada con los riesgos, oportunidades y tendencias de la sostenibilidad.
- A largo plazo: Por encima de los cinco años. Este horizonte permite anticiparse a los cambios estructurales e integrar estrategias resilientes en los planes de sostenibilidad.

Gestión de la incertidumbre y fuentes de estimación

En cuanto a la cadena de valor, el parámetro calculado por Ferrovial a partir de fuentes indirectas, como medias del sector y variables proxy, corresponde a las emisiones de Alcance 3, debido a la complejidad inherente a la recopilación de datos primarios. Esto es especialmente relevante para el Alcance 3 Categoría 1, donde Ferrovial aplica factores de emisión a los materiales y servicios adquiridos relacionados con la construcción identificados como materiales, excluyendo otros bienes y servicios adquiridos considerados no materiales debido a su menor intensidad de emisiones. En el capítulo pertinente del informe figura una explicación detallada de la metodología utilizada y las fuentes de datos.

Además, Ferroviario ha identificado los siguientes parámetros cuantitativos o importes monetarios divulgados, que pueden estar sujetos a un alto grado de incertidumbre debido a la ausencia de fuentes directas de información:

MÉTRICA	DESCRIPCIÓN DE LAS ESTIMACIONES
S1-13 Formación	El desglose de las horas de formación en materia de salud y seguridad se ha estimado en función del porcentaje de hombres y mujeres y de la categoría profesional para proporcionar el desglose exigido por la norma S1-13. Las horas de ciberseguridad no están desglosadas por género o categoría y representan el 1% del total de horas de formación, por lo que no se consideran materiales y se han excluido de este informe.
S1-16 Métricas de remuneración	Para calcular el salario medio por hora, se ha estimado el número anual de horas trabajadas por género a partir del total de horas reales trabajadas y el porcentaje de la plantilla por género a final de año.
S1-14 Salud y seguridad	El desglose por género se estima a partir de la proporción de hombres y mujeres en la plantilla a final de año para los siguientes indicadores: - Número de accidentes laborales con baja. Los índices de frecuencia y gravedad basados en estos datos también deben notificarse por sexo. - Número de casos de problemas de salud relacionados con el trabajo/enfermedades profesionales
E3-4: Consumo de agua	La huella hídrica incluye las estimaciones detalladas en el procedimiento metodológico de Ferroviario para la huella hídrica. Los vertidos calculados son: Vertido de aguas utilizadas con fines sanitarios. El cálculo incluye: - El número total de empleados de Ferroviario por empresa, filial, proyecto, país o región, según proceda. - Consumo medio de agua por empleado y día. - Número de días laborables al año. Vertido de agua utilizada para lavar vehículos o maquinaria. El cálculo incluye: - Número de vehículos en propiedad o bajo control de la empresa, filial, proyecto, país o región, según proceda. Solo se incluyen los vehículos o maquinaria lavados en instalaciones gestionadas por la empresa. - Consumo medio de agua por vehículo o máquina y por lavado. - Número de lavados al año y por vehículo o máquina.
E5-4 Entradas de recursos	Para el peso de los materiales adquiridos durante el periodo de referencia, la empresa aplica una conversión de precio a peso cuando no se dispone de datos directos sobre el peso. La conversión utiliza precios unitarios de referencia específicos por material y país derivados de datos históricos de compras e información sobre proveedores, ajustados para excluir los componentes no materiales de la factura (por ejemplo, logística, servicios, recargos). Las hipótesis y los factores de conversión se revisan periódicamente; las principales fuentes de incertidumbre en la medición incluyen la variabilidad de los precios, las facturas de artículos mixtos y los efectos de las divisas, que la empresa mitiga mediante pruebas retrospectivas con las cantidades comunicadas por los proveedores y actualizaciones de las referencias.

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.

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

Cambios metodológicos en la presentación de la información

Ferroviario mantuvo su metodología de elaboración de informes, alineada con la Directiva sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD) y NEIS. No obstante, se introdujeron varios cambios, que se describen a continuación:

- Remuneración:
 - Se ha actualizado la metodología de cálculo de la diferencia salarial entre hombres y mujeres, incorporando los datos reales de retribución variable anual en lugar del objetivo de retribución variable.
- Otros lugares prioritarios: El aumento del número de lugares clasificados como "Otros lugares prioritarios" se debe a la ampliación del número de contratos ejecutados durante el periodo de referencia.
- Salidas de recursos (residuos):
 - Los datos de residuos de 2024 se han reexpresado debido a la inclusión de los residuos de construcción y demolición de Webber. Estos datos se han extrapolado teniendo en cuenta los residuos de construcción y demolición de Webber de 2025 y el volumen de negocio de los años 2024 y 2025.
 - Este año se han incluido en la tabla de residuos totales las tierras de excavación y los residuos de construcción y demolición.
 - En 2025, en comparación con el año anterior, los indicadores relacionados con la ocupación de áreas naturales protegidas incluyen todos los proyectos que afectan a estas áreas, y no solo aquellos en los que se ejerce el control operativo y/o para los que se ha concedido una concesión de 20 años o más.

Errores de reporte de información en periodos anteriores

Biodiversidad:

- Número de emplazamientos (activos en propiedad, arrendados o gestionados) en zonas protegidas o clave para la biodiversidad o en sus proximidades: se modificó la metodología de comunicación de la información, pasando de la divulgación de las zonas protegidas al número de activos o infraestructuras situados en dichas zonas o en sus proximidades. Debido a cambios metodológicos, no fue posible obtener datos precisos de este indicador para 2024; por lo tanto, la información no es comparable con la del año anterior.

Salidas de recursos (tierras de excavación y residuos de construcción y demolición):

- Los datos sobre residuos de periodos anteriores se han reexpresado para corregir los siguientes errores de información detectados durante el proceso de revisión de 2025:
 - Las tierras de excavación no se incluían anteriormente en las cifras totales de residuos. Esta omisión se ha corregido y los datos del año anterior se han reexpresado en consecuencia.
 - Hasta ahora, Budimex había reportado dos veces los datos relativos a los materiales reciclados: una vez en la tabla de materiales reciclados y otra en la de residuos. Esta duplicación se ha identificado y eliminado, y se han reexpresado las cifras del ejercicio anterior afectadas.
 - Los residuos de construcción y demolición de Webber se han incorporado a los datos de residuos de 2024, que se han reexpresado para reflejar esta corrección.
 - Estos errores no se consideran materiales en el sentido de que no se espera que influyan en las decisiones de los usuarios de la información sobre sostenibilidad. No obstante, Ferrovial ha ajustado y reexpresado voluntariamente las cifras afectadas para garantizar la exactitud y coherencia de la información.

Recursos hídricos:

- Los datos de 2024 se han reexpresado debido a correcciones necesarias de los datos identificados durante el año de referencia. Este cambio no es relevante y no supera los umbrales de materialidad.

Horas de formación y desglose por categoría profesional:

- Ferrovial ha incorporado las horas de formación en materia de seguridad y salud y las horas de formación de la Universidad Ferrovial al desglose por categoría profesional exigido por la Ley 11/2018. Estas categorías de formación no se habían incluido anteriormente en el desglose debido a limitaciones en la estructura histórica y la extracción de datos de formación. La distribución de las horas de salud y seguridad se ha estimado utilizando la distribución del resto de horas.

Métricas de seguridad y salud exigidas por la Ley 11/2018:

- Ferrovial reportará el desglose por sexo del número de accidentes y enfermedades profesionales, así como de los correspondientes índices de frecuencia y gravedad, en cumplimiento de los requisitos de divulgación establecidos en la Ley 11/2018. Dado que esta información no se había recopilado históricamente –por no considerarse importante para la gestión interna ni para los informes externos–, se ha aplicado una metodología de estimación para las horas trabajadas. En concreto, el desglose se ha obtenido utilizando la distribución por género de la plantilla total.

Cumplimiento de las normas y marcos de información

El informe de sostenibilidad de Ferrovial está alineado con la CSRD y las NEIS, garantizando el rigor y el cumplimiento de los requisitos normativos y las expectativas de los grupos de interés. También cumple con la Ley 11/2018, reforzando el cumplimiento de la legislación española sobre divulgación de información no financiera y sobre diversidad (véase el Anexo de la Ley 11/2018 para obtener información adicional incluida en el informe).

Incorporación por referencia

La siguiente tabla incluye los requisitos de información de las NEIS que se han incluido como referencia a otros documentos del Grupo:

REQUISITOS DE INFORMACIÓN	DOCUMENTO DE REFERENCIA
BP-1: Filiales exentas de la obligación de presentar un informe de sostenibilidad	6.11 Anexos a los estados financieros

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

Ferrovial, en cumplimiento de los requisitos de la CSRD y NEIS 1, integra 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 los requisitos de divulgación establecidos en la norma NEIS 1 y demuestran un compromiso con la transparencia en las prácticas de sostenibilidad (incluidos los temas de ciberseguridad e innovación).

Para reforzar aún más el enfoque de 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 Memoria de Sostenibilidad, Ferrovial proporciona un mapa claro que detalla cómo los aspectos y pasos clave de su proceso de diligencia debida se alinean con los requisitos transversales establecidos en la NEIS 1. Este mapa 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 reflejadas con precisión. Este enfoque refuerza la transparencia y la trazabilidad, proporciona a las partes interesadas una visión clara y fiel del compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad y las operaciones éticas.

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

ELEMENTOS BÁSICOS DE LA DILIGENCIA DEBIDA	SECCIÓN DE LA DECLARACIÓN DE SOSTENIBILIDAD
Integración de la diligencia debida en la gobernanza, la estrategia y el modelo de negocio.	- Estrategia empresarial (Gestión y control de riesgos) - Gobierno corporativo (NEIS 2)
Compromiso con los grupos de interés afectados en todas las fases clave de la diligencia debida.	- Estrategia empresarial (interacción con las partes interesadas) - Gobierno corporativo (NEIS 2)
Identificación y evaluación de impactos adversos.	- Doble materialidad - Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio – SBM-3
Adopción de medidas para hacer frente a estos impactos adversos.	Se desarrolla a lo largo de los capítulos temáticos. Específicamente: - S2-4: Adopción de medidas relativa a impactos materiales sobre trabajadores en la cadena de valor y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor y eficacia de dichas actuaciones - Aplicación de los derechos humanos en los procedimientos de diligencia debida (NEIS 2 GOV-4) - NEIS 2 – SBM – 3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo o modelos de negocio - G1-2: Gestión de las relaciones con los proveedores - S3-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre las comunidades afectadas, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con las comunidades afectadas y eficacia de dichas medidas
Supervisar la eficacia de estos esfuerzos y de la comunicación.	Se desarrolla a lo largo de los capítulos temáticos (NEIS 2, S2, S3 y G1).

IRO-2 REQUISITOS DE DIVULGACIÓN DE LAS NEIS INCLUIDOS EN LA DECLARACIÓN DE SOSTENIBILIDAD DE LA COMPAÑÍA

El anexo "Índice de contenido de las NEIS" de este documento incluye una tabla en la que se recogen los requisitos de divulgación de las NEIS contemplados en la Declaración, que han sido seleccionados en función de los resultados del análisis de doble materialidad de Ferrovial (para más información sobre los umbrales establecidos para la identificación de IROs materiales, véase la sección "Doble materialidad"). También incluye una lista de todos los requisitos de datos incluidos en el Informe en respuesta a otra legislación europea aplicable.



Información medioambiental

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

	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Financiación sostenible, impulsando el modelo de negocio hacia una cartera taxonómica				
(-) Impacto	OP, CV	La mejora en las condiciones de financiación es tan limitada que no logra incentivar el interés de las empresas por recurrir a este tipo de financiación para sus proyectos.	Actual	C
Riesgo	CV	Empeoramiento de las condiciones de financiación en caso de incumplimiento de los criterios de sostenibilidad.		C
Oportunidad	CV	Muestra al mercado el compromiso de la empresa con la sostenibilidad, también en el ámbito financiero.		C

*OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; Cl: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

TAXONOMÍA UE

HIPÓTESIS DEL ANÁLISIS

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 Reglamento Delegado 2021/2139 de la Comisión sobre el Clima, el Reglamento Delegado Complementario 2022/1214 sobre el Clima, el DR 2023/2485² (que incluye modificaciones del Reglamento Delegado 2021/2139 sobre el Clima), y el Reglamento Delegado 2023/2486³, el informe de 2025 debe revelar el porcentaje de Facturación Neta, CapEx (gastos de capital) y OpEx (gastos de explotación), derivados de las actividades de la Empresa que correspondan a los requisitos de la Taxonomía de la UE a través de los formatos normalizados y los requisitos de información previstos en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión y el Reglamento Delegado (UE) 2023/2486 de la Comisión Europea.

La siguiente sección cumple con estos requisitos establecidos por el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 que especifica el contenido, la presentación de la información y la metodología que deben divulgar las empresas sujetas a los artículos 19 bis o 29 bis de la Directiva 2013/34/UE, basándose en los datos de actividad del periodo de información 2025.

CONCEPTOS:

- Elegibles (tablas de Facturación Neta y CapEX):** referidas a actividades con potencial de elegibilidad incluidas en los objetivos de la Taxonomía de la UE, mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático, 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 (Reglamento Delegado) (UE) 2021/2139, Reglamento Delegado 2022/1214, Reglamento Delegado 2023/2486 y Reglamento Delegado 2023/2485.
- No elegible (Facturación neta y CapEX):** se refiere a actividades no incluidas en los documentos de la Comisión Europea.
 - a. Intrínsecamente asociada a un impacto negativo significativo en los objetivos de la UE debido a la naturaleza de la actividad.
 - b. Carece de potencial para contribuir sustancialmente a cualquiera de los objetivos de la Taxonomía de la UE.
 - c. Está sujeto a la integración en futuros desarrollos, revisiones de la Taxonomía de la UE o aprobaciones del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Elegibles y alineados (tablas de Facturación Neta y CapEX):** se refiere a las 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 los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos Humanos (Salvaguardas mínimas sociales).
- Elegibles pero no Alineados (Tablas de Facturación Neta y CapEX):** Actividades elegibles que no cumplen ninguno de los requisitos de las fases de análisis de alineación descritas anteriormente (CCS, DNSH y Salvaguardas).

¹Reglamento (UE) 2020/852: [Reglamento - 2020/852 - ES - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)
²Reglamento Delegado 2023/2485: [Reglamento Delegado - UE - 2023/2485 - ES - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)
³Reglamento Delegado (UE) 2023/2486: [Reglamento Delegado - UE - 2023/2486 - ES - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

POSICIÓN DE FERROVIAL

La posición de Ferrovial:

Ferrovial desempeña un papel clave en el desarrollo de infraestructuras sostenibles, esenciales para las estrategias de mitigación y adaptación al cambio climático. El Plan Estratégico de la empresa 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 políticos de la UE. En el ámbito de la digitalización, se están implantando soluciones innovadoras que, junto a los compromisos de descarbonización, apoyan desplazamientos más seguros y tiempos de viaje más fiables, aspectos demandados por los usuarios de las infraestructuras. Un ejemplo de estas prácticas es el despliegue de carriles exprés, que demuestran la eficiencia operativa al tiempo que apoyan los objetivos medioambientales, con implantaciones probadas 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.

Gestión de la implantación de la Taxonomía de la UE en Ferrovial:

Como en años anteriores, la Empresa ha llevado a cabo el proceso de evaluación de la Taxonomía de la UE para identificar las actividades económicas subvencionables y no subvencionables, teniendo en cuenta todas las empresas en las que tiene control económico. Durante este proceso se identificaron 30 (32 en 2024) realizadas por Ferrovial, incluidas en los Anexos I y II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 para objetivos de mitigación y adaptación, así como en el Reglamento Delegado 2023/2485, que amplía las actividades para objetivos de mitigación y adaptación, y en el Reglamento Delegado 2023/2486, que incluye el resto de objetivos ambientales. La mayoría de las actividades identificadas en los cuatro objetivos restantes se corresponden en su descripción con las ya comunicadas por la Compañía.

Para garantizar la trazabilidad y reforzar la solidez del cálculo de los indicadores de la taxonomía, en 2025 se siguió desarrollando una solución informática para racionalizar y garantizar un análisis adecuado a nivel de los contratos. Para ello ha contado con la colaboración de los responsables de cada empresa (más de 300), que además han recibido formación sobre el terreno para poder realizar esta evaluación de la forma más precisa.

De acuerdo con los requisitos regulatorios, en 2025 Ferrovial informa sobre la Taxonomía de la UE (elegible y alineada) en relación con los seis objetivos del reglamento.

En cuanto al objetivo de protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas, Ferrovial no ha identificado contratos que se ajusten a la descripción de elegibilidad de las dos actividades incluidas en el Reglamento Delegado (UE) 2023/2486.

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

A partir de la fecha del presente informe, y en consonancia con las aclaraciones publicadas por la Comisión Europea, se aplica la siguiente interpretación técnica a las principales actividades identificadas como admisibles y alineadas desde el punto de vista taxonómico:

ENERGÍA:

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de la elegibilidad de la taxonomía, se han considerado las obras y servicios relacionados (incluyendo construcción y explotación) asociados a las 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), por haber sido identificadas como las actividades más relevantes dentro 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 medioambientales sobre el uso del agua, la economía circular, la contaminación y la biodiversidad.

Cumplimiento del criterio de contribución sustancial para el cálculo de la alineación de las vías de mitigación y adaptación. Como no es posible trazar financieramente los elementos específicos que deben incluirse en el itinerario de adaptación, la alineación para este objetivo es, por tanto, 0. Se han tenido en cuenta los criterios de aplicación de cada una de las actividades y se ha solicitado información sobre los indicadores exigidos por los criterios de contribución sustancial. Dentro de este grupo, destacan los proyectos Parque Solar Casilla (CCM4.1/CCA4.1) y Liberty Project en Estados Unidos (CCM4.1/CCA4.1), ya que los criterios de contribución sustancial indican que la actividad debe ser efectivamente una actividad de producción de electricidad mediante energía solar fotovoltaica. También se incluyen los proyectos de instalación y construcción de líneas de transmisión eléctrica en Chile (CCM4.9/CCA4.9) en los que los análisis demuestran que más del 67% de la generación eléctrica procede de fuentes renovables y la construcción de una central hidroeléctrica en Los Córdores (CCM4.5/CCA4.5) en la que se evidencia que la densidad de potencia de la instalación de generación eléctrica es superior a 5 W/m².

En los casos en los que se ha solicitado información adicional 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 director del proyecto a través del canal de comunicación dedicado a la taxonomía.

ABASTECIMIENTO DE AGUA, SANEAMIENTO, GESTIÓN DE RESIDUOS Y ACTIVIDADES DE DESCONTAMINACIÓN:

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de la elegibilidad de la taxonomía para los objetivos de mitigación del cambio climático, adaptación, uso y protección de los recursos hídricos y marinos, economía circular y contaminación, las obras y servicios relacionados con la construcción, ampliación y explotación o renovación de los sistemas de recogida, depuración y distribución de agua (CCM5.1/CCA5.1/WTR2.1, CCM 5.2/ CCA5.2 /WTR 2.1), 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) se han considerado conformes a los criterios técnicos. La construcción y el funcionamiento del sistema de drenaje urbano sostenible están integrados en el sistema de drenaje urbano y de tratamiento de aguas residuales, como se demuestra mediante un plan de gestión del riesgo de inundación o de otras herramientas de planificación urbana pertinentes. Asimismo, el diseño del sistema de drenaje urbano sostenible consigue al menos uno de los siguientes efectos(i) un porcentaje cuantificado del agua de lluvia en la zona de captación del sistema de drenaje se retiene y se vierte con un retraso escalonado a las masas de agua receptoras; (ii) un porcentaje cuantificado de contaminantes, incluidos aceites, metales pesados, productos químicos peligrosos y microplásticos, se elimina de la escorrentía urbana antes de su vertido a las masas de agua receptoras; (iii) el caudal máximo de escorrentía, con un periodo de retorno acorde con los requisitos de los planes de gestión del riesgo de inundación u otras disposiciones locales vigentes, se reduce en un porcentaje cuantificado. Debido a la naturaleza de esta actividad empresarial, en muchos casos la gestión de contratos puede abarcar todo el ciclo del agua. En estos casos, se ha clasificado como subvencionable la actividad considerada más relevante dentro de la instalación, basándose en criterios empresariales o en la actividad económica indicada explícitamente en el contrato. Además, también se han identificado actividades en el ámbito de la gestión de residuos, correspondientes a la recogida y el transporte de residuos no peligrosos segregados en origen (CCM 5.5/CCA 5.5/CE 2.3), el compostaje de biorresiduos (CCM5.8/CCA5.8), la recuperación de materiales a partir de residuos no peligrosos (CCM 5.9/CCA 5.9/CE 2.7), la captura y el 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 ser posible trazar financieramente los elementos específicos que se incluirán en la vía de adaptación, la alineación para este objetivo es 0), se han tenido en cuenta los criterios de contribución sustancial establecidos en las actividades de tratamiento y depuración de aguas. Estos criterios se refieren principalmente al consumo energético de estos sistemas y se han comparado con los datos de consumo energético de las plantas explotadas 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 centrales también se han analizado utilizando sus datos en fase de diseño, considerándose algunos proyectos en fase de construcción, siempre que se cumplan todos los criterios DNSH restantes y los parámetros de diseño se sitúen dentro de los umbrales definidos en los criterios de contribución sustancial.

En el caso de los proyectos desarrollados en el ámbito de la gestión de residuos, el cumplimiento de criterios técnicos de selección tales como la preparación de residuos no peligrosos para operaciones de reutilización y reciclado, la separación de biorresiduos compostados, el aprovechamiento de gas para la generación de electricidad o calor como el 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, lo que se ha corroborado con pruebas contractuales y requisitos gubernamentales. Las actividades realizadas en el Reino Unido se llevan a cabo de acuerdo con las normas de calidad más exigentes y su cumplimiento está sujeto a revisiones periódicas por parte de las autoridades medioambientales locales.

TRANSPORTE

Ejercicio de elegibilidad

Se toma como punto de partida la definición de "actividad subvencionable" que figura en el Reglamento sobre Taxonomía de la UE. Según el Anexo I (Mitigación del Cambio Climático), las actividades subvencionables incluyen la construcción y explotación de infraestructuras para la movilidad personal, la logística de bicicletas (CCM 6.13/ CCA 6.13), el transporte ferroviario (CCM6.14/CCA6.14), así como el transporte por vías navegables interiores (CCM6.16/CCA6.16) y las infraestructuras aeroportuarias con bajas emisiones de carbono (CCM6.17/CCA6.17).

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

Ejercicio de alineación

Contribución a los criterios de contribución sustancial, por ejemplo en el punto 6.14 cuando la infraestructura esté electrificada o en el caso del punto 6.13 cuando la infraestructura se dedique por completo a la movilidad personal. El tipo de infraestructura y su finalidad (por ejemplo, transporte de mercancías o de pasajeros, así como si existe un plan de electrificación) se han verificado a través del informe técnico del proyecto.

A través del informe técnico del proyecto, también se verifica que no se dedica exclusivamente al almacenamiento o transporte de combustibles fósiles para las actividades CCM6.14/CCA6.14. Por lo tanto, no se considera que las infraestructuras de uso general, que pueden servir tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías, se dediquen exclusivamente al transporte o almacenamiento de combustibles fósiles, y se considera que en estos casos se cumple el criterio de contribución sustancial. En los casos en que exista un uso exclusivo dedicado a los combustibles fósiles que no supere el 25% del uso global de la infraestructura, este porcentaje se deducirá de los indicadores de la Taxonomía correspondientes. Este umbral se fija de acuerdo con la FAQ #72 de las Notas explicativas de diciembre, y es coherente con otras normas medioambientales.

CONSTRUCCIÓN Y PROMOCIÓN INMOBILIARIA

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de la subvencionabilidad, se han tenido en cuenta las actividades relacionadas con 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).

Además, se han identificado contratos y servicios relacionados con 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 relacionados con el uso del agua, la contaminación y la biodiversidad.

Ejercicio de alineación

En el cálculo de la alineación se han tenido en cuenta las actividades correspondientes a los objetivos de mitigación y adaptación (como se ha indicado anteriormente, al no ser posible esbozar financieramente los elementos específicos que deben incluirse en el itinerario de adaptación, la alineación para este objetivo es, por tanto, 0) de construcción de nuevos edificios residenciales y no residenciales (CCM 7.1/CCA7.1/CE3.1) que cumplan los criterios técnicos en cuanto a eficiencia energética del edificio construido al menos un 10% por debajo del umbral establecido en relación con los requisitos para edificios de consumo de energía casi nulo y renovación de edificios existentes (CCM7.2/CCA7.2/ CE3.2)) que cumplan los criterios técnicos del % de la superficie de la envolvente del edificio renovada o con la reducción de una demanda de energía primaria al menos del 30%. Dentro de este grupo de actividad, las infraestructuras de almacenamiento de combustibles fósiles quedaron excluidas durante la fase de elegibilidad.

Contribución a los criterios de contribución sustancial: La aplicación de los criterios de contribución sustancial para los edificios presenta actualmente varios retos de aplicación a fecha de este informe. Por un lado, la definición de edificios de consumo de energía casi nulo (NZEB) propuesta por la Taxonomía de la UE se basa en la versión posterior a 2020 de los códigos de construcción nacionales, lo que significa que una parte significativa de los proyectos de construcción actuales no incorporaron estos requisitos en la fase de diseño, lo que hace imposible verificar los umbrales de reducción de emisiones exigidos por el reglamento.

Por este motivo, los esfuerzos se han centrado en aquellos proyectos de construcción desarrollados después de esa fecha y con características o requisitos singulares, lo que ha dado lugar a un bajo grado de alineación. Para estos proyectos, el análisis se ha basado en la información recogida por otras certificaciones de edificios sostenibles y se ha llevado a cabo una revisión de las medidas de ahorro energético establecidas en los códigos de edificación que transponen 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 estos requisitos se determinan a partir de la fase de diseño y, por tanto, o bien no se dispone de esta consideración, o bien no es posible acceder a las pruebas necesarias. La Compañía está trabajando en el sistema adecuado para capturar las evidencias necesarias y ha realizado formación específica con los departamentos relacionados con la construcción, por lo que se espera que su grado de alineamiento aumente a medida que se desarrollen herramientas en el sector para este fin.

Las buenas prácticas de construcción de la empresa le permiten cumplir muchos de los criterios de la DNSH aplicables a las actividades de construcción. No obstante, algunos de estos criterios quedan fuera del ámbito de la fase de construcción, y en determinados casos se han considerado no aplicables, de acuerdo con la FAQ #9 de las Notas Explicativas publicadas por la Comisión Europea el 19 de diciembre de 2024, a efectos de avanzar en el análisis. Por ejemplo, se ha supuesto que el DNSH relacionado con la biodiversidad no se aplica en los casos de nuevas construcciones en entornos urbanos y edificadas en suelo urbanizable en virtud de las mencionadas FAQ.

El análisis de los contaminantes enumerados en el apéndice C del Reglamento Delegado y la integración de estos criterios en los procedimientos internos y de compra de la empresa son especialmente relevantes. En consecuencia, el cumplimiento de los criterios de la Taxonomía de la UE, a falta de referencias sectoriales detalladas, por lo general solo puede lograrse en proyectos de construcción singulares, que en muchos casos exigen requisitos más estrictos que los establecidos en la normativa de construcción estándar y suelen estar respaldados por certificaciones sectoriales reconocidas como BREEAM, LEED o WELL.

INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN:

Ejercicio de elegibilidad

Se han identificado contratos y servicios relacionados con 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 relacionadas con los el uso del agua, la economía circular, la contaminación y la biodiversidad.

Ejercicio de alineación

Para que el tratamiento de datos, el alojamiento y las actividades relacionadas contribuyan de forma significativa a mitigar el cambio climático, deben cumplirse dos criterios principales de selección técnica:

- Aplicación de las prácticas establecidas en la versión más reciente del Código de Conducta Europeo sobre el Rendimiento Energético 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 publicado en diciembre de 2022, la Comisión Europea aclaró los criterios aplicables al cumplimiento y la verificación del código de conducta en relación con una actividad determinada. Según esta respuesta, se espera que a principios de 2024 se establezca un marco de evaluación que complemente el código de conducta con el fin de establecer un marco para la verificación externa del cumplimiento de las prácticas establecidas en el código de conducta.

Ferrovial ha llegado a la conclusión de que no es posible informar sobre el cumplimiento de los criterios técnicos en relación con el ejercicio 2025, ya que aún no se dispone del marco correspondiente.

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

BLOQUE DE INTERPRETACIONES TRANSVERSALES:

Criterios DNSH restantes:

Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios aplicables a las actividades de los grupos mencionados, se ha evaluado de forma activa 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.

Adaptación Criterio 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 para proponer programas de adaptación que presenten medidas para mitigar los impactos asociados.

Esta metodología tiene en cuenta la 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 distintos 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 amenaza, la exposición y la vulnerabilidad de los activos en diferentes horizontes temporales y escenarios climáticos.

ADAPTARE es la herramienta informática propia desarrollada para automatizar esta metodología y facilitar el análisis y la interpretación de la información, permitiendo el cumplimiento de este criterio a nivel contractual. Para una descripción más detallada de ADAPTARE, consulte la sección: “SBM-3: Impactos riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio”. Para las medidas de adaptación, consulte la sección “E1-3: ACTUACIONES Y RECURSOS EN RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO”.

Salvaguardas sociales mínimas:

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

La empresa cuenta con procedimientos de diligencia debida para evaluar la integridad ética de proveedores, clientes, socios y candidatos, con el objetivo de prevenir conductas delictivas, 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 2025, Ferrovial ha recibido 1 (21.087€) nueva sanción medioambiental significativa (ver nota 6.5 de Estados Financieros Consolidados para más información).

CONSIDERACIONES FINANCIERAS:

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

Debido al nivel de 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 actividad taxonómica. Este ejercicio se ha automatizado dentro de los sistemas contables de Ferrovial, lo que permite una mejor trazabilidad de los datos. En este sentido, se han asignado a las áreas financieras y de sostenibilidad de las distintas empresas de Ferrovial los porcentajes de Importe Neto de la Cifra de Negocio, CapEX y OpEX que se ajustan a la descripción de las actividades incluidas en los documentos de la Comisión Europea, en función de la naturaleza de los contratos, obras o servicios activos.

Para evitar el cálculo de transacciones entre empresas, estos porcentajes se han asignado a las cifras contables consolidadas de las empresas analizadas. Esta asignación a nivel de entidad permite conciliar los indicadores de la Taxonomía con las cifras consolidadas del Grupo que figuran en los estados financieros anuales, evitando así un doble reconocimiento financiero.

Para el análisis de las actividades alineadas con la Taxonomía, la Empresa ha evaluado todos los contratos en función de todos los objetivos medioambientales pertinentes aplicables a cada contrato. En la actualidad, la Sociedad sigue trabajando para establecer y diferenciar, con el nivel de precisión necesario, la proporción de actividades subvencionables por la Taxonomía que contribuyen sustancialmente al objetivo de adaptación al cambio climático. Por consiguiente, las actividades comunicadas por Ferrovial se consideran subvencionables, pero no cumplen actualmente los criterios de alineación con el objetivo de adaptación al cambio climático.

Para el cálculo de los indicadores de la Taxonomía divulgados en esta sección, se ha recopilado información cualitativa y cuantitativa de los proyectos elegibles según los criterios de cada actividad de la Taxonomía identificada para determinar las cantidades monetarias que deben incluirse en los denominadores y numeradores requeridos.

Cálculo y resultados por KPI analizados

A la luz de lo anterior, y con el fin de cumplir con los requisitos de información del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 y del Reglamento Delegado (UE) 2023/2486, los datos publicados en las plantillas de información de la Comisión Europea que se presentan se han calculado de acuerdo con los siguientes criterios:

Porcentaje del importe neto de la cifra de negocios:

- Cálculo del numerador elegible: suma de los productos resultantes de aplicar los % asociados a las actividades de la Taxonomía identificadas bajo los objetivos ambientales de mitigación del cambio climático, adaptación, uso y protección de los recursos hídricos y marinos, transición a una economía circular, contaminación, prevención y control y biodiversidad, con los valores de Importe Neto de la Cifra de Negocios consolidados de las empresas analizadas.
- Cálculo del numerador alineado: suma del producto resultante de aplicar los % asociados a las actividades de la Taxonomía identificadas en la descripción de los Anexos correspondientes y que se estén desarrollando de acuerdo con los criterios de contribución sustancial, criterios DNSH y salvaguardas sociales ajustados a los valores consolidados del Importe Neto de la Cifra de Negocios (INCEN) consolidado de las empresas analizadas.
- Cálculo del denominador: valor contable del Importe Neto de la Cifra de Negocio total consolidado de Ferroviario, 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 los 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: calculado como el CapEX total de las empresas de Ferroviario 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 incluyen las adiciones a activos materiales e inmateriales resultantes de combinaciones de negocios. Las adiciones se reflejan en los estados financieros en las Notas 3.2 "Inmovilizado inmaterial", 3.3 "Inversiones en proyectos de infraestructuras", concretamente 3.3.1 "Activos en modelos inmateriales", 3.3.2 "Total adiciones en modelos de concesión", 3.4 "Inmovilizado material" y 3.7 "Derechos de uso de activos arrendados y pasivos asociados". Asimismo, para el cálculo del CapEX se han tenido en cuenta los costes contabilizados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas en virtud del Reglamento (CE) 1126/2008.
 - NIC 16 Inmovilizado material, párrafo 73(e)(i) y (iii);
 - NIC 38 Activos intangibles, párr. 118(e)(i);
 - NIIF 16 Arrendamientos, párr. 53(h).

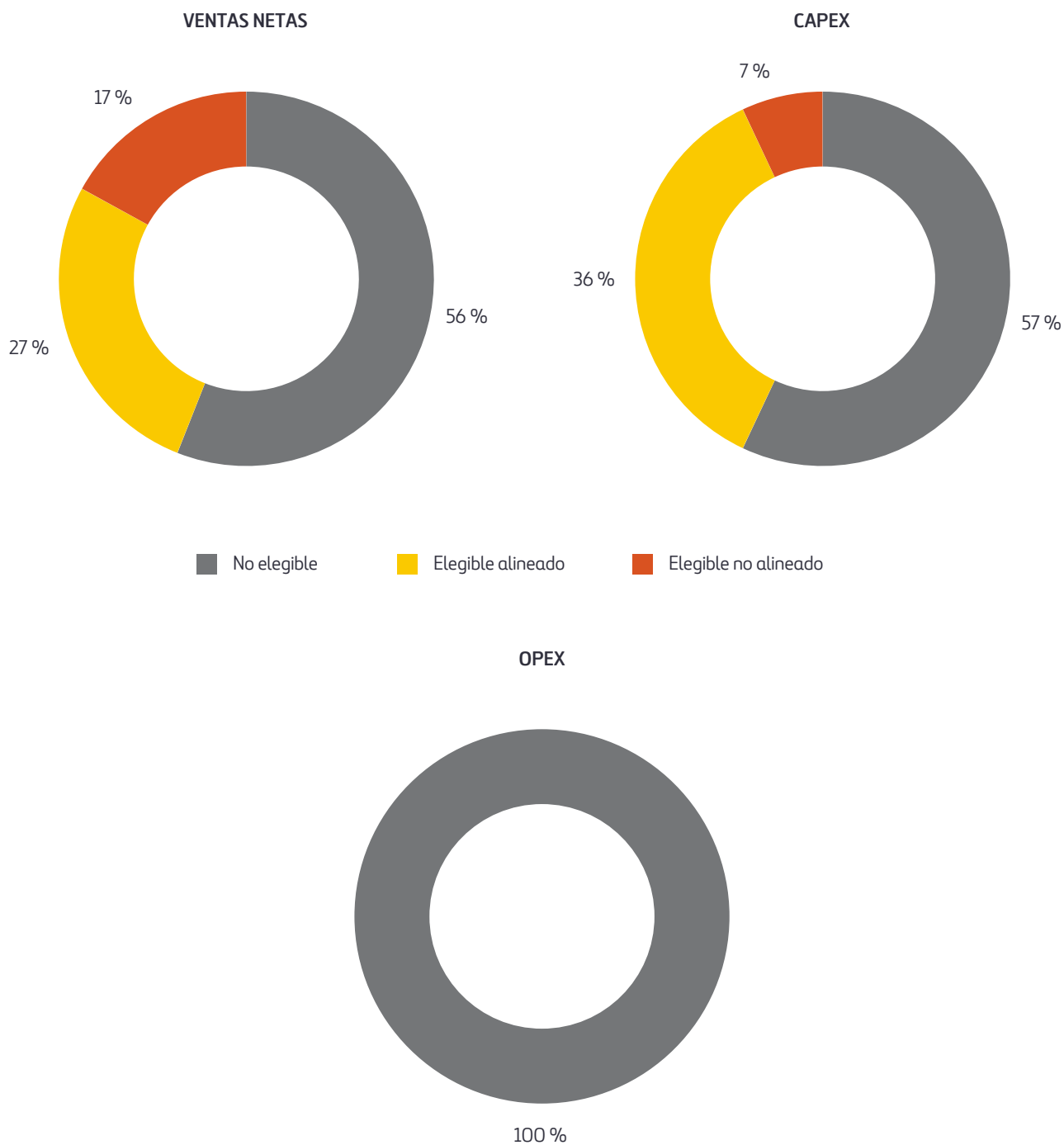
Porcentaje OpEX:

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 costes directos relacionados con el mantenimiento cotidiano de los activos del inmovilizado material; por parte de la Sociedad o de un tercero al que se subcontraten actividades, y que sean necesarios para garantizar el funcionamiento eficaz y continuado de dichos activos.

Cuando los gastos de explotación no sean significativos para el modelo de negocio de las empresas no financieras, la norma permite omitir los citados costes directos no capitalizados, siempre que se evalúe y explique la falta de materialidad de los gastos de explotación para su modelo de negocio.

Ferroviario ha realizado el cálculo comparativo de sus costes totales de explotación y de los gastos "relacionados con la taxonomía". Del total de costes de explotación para 2025 (8.170 millones de euros), el denominador OpEx, tal como se especifica en el Reglamento, representa el 5,1% (417,5 millones de euros), por lo que se considera intangible 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.

El denominador de OpEx tiene 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.

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LA TAXONOMÍA DE LA UE:**Elegibilidad y alineación de las actividades económicas:**

VENTAS NETAS (Facturación)

Ejercicio 2025	Año	Criterios de contribución sustancial	Criterios para la ausencia de daño significativo ("No significant harm")					Categoría actividad de transición			
								Categoría de actividad facilitadora	Proporción del INCN conforme a la taxonomía (A.1.) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2024 (%)		
Actividades económicas	CÓDIGOS		Biodiversidad	Economía circular	Contaminación	Agua	Adaptación al cambio climático	Mitigación del cambio climático	Garantías mínimas		
									Biodiversidad		
									Economía circular		
									Contaminación		
									Agua		
			Adaptación al cambio climático	Mitigación del cambio climático							

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A1. Actividades medioambientales sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	CCM 4.1	90,10	0,9 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,1 %	
Energía eólica	CCM 4.3	42,55	0,4 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,5 %	
Energía hidroeléctrica	CCM 4.5	—	0,0 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,4 %	
Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4.9	74,66	0,8 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,5 %	E
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	CCM 4.15	5,75	0,1 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Construcción y explotación de ETAP e IDAM / Suministro de agua	CCM 5.1 / WTR 2.1	286,84	3,0 %	Y	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	3,4 %	
Construcción y explotación de EDAR / Tratamiento de aguas residuales urbanas	CCM 5.3 / WTR 2.2	70,63	0,7 %	Y	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,4 %	
Renovación de EDAR / Tratamiento de aguas residuales urbanas	CCM 5.4	0,04	0,0 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Recogida y transporte de residuos no peligrosos / Recogida y transporte de residuos no peligrosos y peligrosos	CCM 5.5 / CE 2.3	69,69	0,7 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,6 %	
Compostaje de biorresiduos / Recuperación de biorresiduos mediante digestión anaeróbica o compostaje	CCM 5.8 / CE 2.5	7,53	0,1 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,1 %	
Recuperación de residuos no peligrosos / Recuperación de biorresiduos mediante digestión anaerobia o compostaje	CCM 5.9 / CE 2.5	22,46	0,2 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,2 %	
Captura y uso del biogás de vertederos	CCM 5.10	0,58	0,0 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Infraestructura peatonal	CCM 6.13	5,39	0,1 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,4 %	E
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6.14	1.259,08	13,1 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	16,7 %	E
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16	0,06	0,0 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,2 %	
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17	—	0,0 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	2,0 %	
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CE 3.1	349,56	3,6 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	2,9 %	
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CE 3.1	2,31	0,0 %	N	N/EL	N/EL	N/EL	S	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Rehabilitación de edificios	CCM 7.2 / C.E 3.2	94,95	1,0 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,0 %	T
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	51,19	0,5 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,5 %	E
Instalación y mantenimiento de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en edificios	CCM 7.4	5,21	0,1 %	Y	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	CCM 7.5	36,51	0,4 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,3 %	E
Instalación y mantenimiento de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	12,88	0,1 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	E
Servicios profesionales relacionados con la eficiencia energética de los edificios	CCM 9.3	0,07	0,0 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	
Desalinización	CCA 5.13	1,39	0,0 %	N/EL	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,0 %	E
Sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS)	WTR 2.3	2,16	0,0 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,1 %	
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	69,92	0,7 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,6 %	
INCN de actividades medioambientales sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		2.561,51	26,6 %	25,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,7 %	0,0 %	S	S	S	S	S	S	S	34,1 %	
De los cuales permiten		1.439,71	56,3 %	56,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	S	S	S	S	S	S	S		F
De las cuales de transición		94,95	3,7 %							S	S	S	S	S	S	S		T

A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	CCM 4.1	29,77	0,3 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,5 %	
Energía solar de concentración	CCM 4.2	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	
Energía eólica	CCM 4.3	0,28	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	
Energía hidroeléctrica	CCM 4.5	16,48	0,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %	

Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4.9	17,95	0,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	CCM 4.15	2,35	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Construcción y explotación de ETAP e IDAM / Suministro de agua	CCM 5.1 / WTR 2.1	26,96	0,3 %	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,1 %
Renovación de ETAP e IDAM / Suministro de agua	CCM 5.2 / WTR 2.1	2,44	0,0 %	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Construcción y explotación de EDAR / Tratamiento de aguas residuales urbanas	CCM 5.3 / WTR 2.2	80,86	0,8 %	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,9 %
Renovación de EDAR / Tratamiento de aguas residuales urbanas	CCM 5.4	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL		0,0 %
Recuperación y transporte de residuos no peligrosos	CCM 5.5/ CE 2.3	0,85	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		0,1 %
Compostaje de biorresiduos	CCM 5.8	0,11	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Recuperación de residuos no peligrosos	CCM 5.9	61,58	0,6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,9 %
Desalinización	CCA 5.13	12,79	0,1 %	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,1 %
Infraestructura peatonal	CCM 6.13	9,03	0,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,2 %
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6.14	351,70	3,7 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		1,8 %
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16	57,88	0,6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,1 %
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL		0,0 %
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CE 3.1	684,39	7,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		5,8 %
Rehabilitación de edificios	CCM 7.2 / C.E 3.2	69,19	0,7 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		0,4 %
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,11	0,0 %	EL	N/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	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL		0,0 %
Instalación y mantenimiento de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL		0,0 %
Tratamiento de datos, alojamiento y actividades conexas	CCM 8.1	9,25	0,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,2 %
Sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS)	WTR 2.3	6,26	0,1 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	307,00	3,2 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		2,3 %
INCEN de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		1.747,22	18,1 %	14,8 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	3,2 %	0,0 %		13,4 %
A. INCEN de las actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		4.308,73	44,8 %	40,6 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	3,9 %	0,0 %		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA											
INCEN de las actividades no elegibles según la taxonomía		5.318,73	55,2 %								
TOTAL		9.627,47	100 %								

Proporción del INCEN total/INCEN		
que se ajusta a la Taxonomía por objetivo (Alineados y elegibles)	elegible según la taxonomía por objetivo	
CCM	25,8 %	40,6 %
CCA	0,0 %	0,1 %
CE	0,7 %	16,7 %
BIO	0,0 %	0,0 %
WTR	0,0 %	4,9 %



CAPEX

Ejercicio 2025	Año	Criterios de contribución sustancial	Criterios de ausencia de daño significativo ("No significant harm")														
			Categoría actividad de transición	Categoría actividad facilitadora	Proporción del INCN conforme a la taxonomía (A.1.) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2024 (%)	Garantías mínimas	Biodiversidad	Economía circular	Contaminación	Agua	Adaptación al cambio climático	Mitigación del cambio climático	Biodiversidad	Economía circular	Contaminación	Agua	
Actividades económicas	CÓDIGOS	Proporción de capex año 2025(%)															
	CAPEX (MILL. €)																

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A1. Actividades medioambientales sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	CCM 4.1	119,19	15,34 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	20,57 %		
Energía eólica	CCM 4.3	0,14	0,02 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,02 %		
Energía hidroeléctrica	CCM 4.5	0,00	0,00 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,11 %		
Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4.9	23,70	3,05 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	5,68 %	E	
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	CCM 4.15	0,52	0,07 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		
Construcción y explotación de ETAP e IDAM / Suministro de agua	CCM 5.1 / WTR 2.1	0,10	0,01 %	Y	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,08 %		
Construcción y explotación de EDAR / Gestión de residuos urbanos	CCM 5.3 / WTR 2.2	0,67	0,09 %	Y	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,07 %		
Recogida y transporte de residuos no peligrosos / Recogida y transporte de residuos no peligrosos y peligrosos	CCM 5.5 / CE 2.3	3,89	0,50 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,03 %		
Compostaje de biorresiduos / Recuperación de biorresiduos mediante digestión anaeróbica o compostaje	CCM 5.8 / CE 2.3	0,12	0,02 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,01 %		
Recuperación de residuos no peligrosos	CCM 5.9 / CE 2.5	0,42	0,05 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,04 %		
Captura y uso del biogás de vertederos	CCM 5.10	0,01	0,00 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		
Infraestructura peatonal	CCM 6.13	0,08	0,01 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,02 %	E	
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6.14	59,42	7,65 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	5,82 %	E	
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16	0,00	0,00 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,02 %		
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17	0,00	0,00 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,18 %		
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CE 3.1	1,90	0,24 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,23 %		
Rehabilitación de edificios	CCM 7.2 / CE 3.2	0,58	0,07 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,12 %		T
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	5,07	0,65 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,16 %	E	
Instalación y mantenimiento de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en edificios	CCM 7.4	2,06	0,27 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	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	3,18	0,41 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,04 %	E	
Instalación y mantenimiento de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,04	0,01 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		
Desalinización	CCA 5.13	0,02	0,00 %	N/EL	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	E	
Sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS)	WTR 2.3	0,00	0,00 %	N/EL	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,34 %		
CAPEX de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		221,10	28,5 %	28,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	S	S	S	S	S	S	S	35,6 %		
De las cuales: facilitadoras		67,75	30,6 %	30,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	S	S	S	S	S	S	S		F	
De las cuales: de transición		0,58	0,3 %	0,3 %						S	S	S	S	S	S	S			T

A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	CCM 4.1	0,09	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,2 %		
Energía eólica	CCM 4.3	0,01	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
Energía hidroeléctrica	CCM 4.5	0,29	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4.9	0,15	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	CCM 4.15	0,04	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
Construcción y explotación de ETAP e IDAM / Suministro de agua	CCM 5.1 / WTR 2.1	0,42	0,1 %	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
Renovación de ETAP e IDAM / Suministro de agua	CCM 5.2 / WTR 2.1	0,03	0,0 %	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
Construcción y explotación de EDAR / Tratamiento de aguas residuales urbanas	CCM 5.3 / WTR 2.2	0,93	0,1 %	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,4 %		
Recuperación y transporte de residuos no peligrosos	CCM 5.5/ CE 2.3	0,10	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,2 %		
Compostaje de biorresiduos / Recuperación de biorresiduos mediante digestión anaeróbica o compostaje	CCM 5.8 / CE 2.3	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %		
Recuperación de residuos no peligrosos	CCM 5.9	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,3 %		
Desalinización	CCA 5.13	0,03	0,0 %	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
Infraestructura peatonal	CCM 6.13	0,10	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1 %		
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6.14	7,98	1,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,4 %		

Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16	0,29	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,5 %
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,53	0,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CE 3.1	3,44	0,4 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		1,6 %
Rehabilitación de edificios	CCM 7.2 / CE 3.2	0,92	0,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		0,2 %
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,01	0,0 %	EL	N/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	0,00	0,0 %	EL	N/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	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,1 %
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	6,08	0,8 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Tratamiento de datos, alojamiento y actividades conexas	CCM 8.1	0,04	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,0 %
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	8,55	1,1 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		2,4 %
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		30,02	3,9 %	2,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,1 %	0,0 %		7,4 %
A. CapEx de las actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		251,12	32,3 %	31,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,1 %	0,0 %		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA											
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía		525,66	67,7 %								
TOTAL		776,78	100,0 %								

CapEx/Ratio total CapEx	
que se ajusta a la Taxonomía por objetivo (Alineados y elegibles)	elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	28,5 % 31,2 %
CCA	0,0 % 0,0 %
CE	0,0 % 2,6 %
WTR	0,0 % 0,3 %

OPEX

FY2025	Año			Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de daño significativo ("No significant harm")								
Actividades económicas	CÓDIGOS	CAPEX (MILL. €)	Proporción de OPeX año 2025(%)	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), año 2024 (%)	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A1. Actividades medioambientales sostenibles (que se ajustan a 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 %		
De las cuales: facilitadoras	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %							0,0 %	F	
De las cuales: de transición	-	0,0 %	0,0 %														0,0 %		T
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a 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 %		
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 %		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
OPEX de actividades no elegibles según la taxonomía		417,50	100,0 %																
TOTAL		417,50	100,0 %																

Proporción del total de OPEx/OPEx		
	que se ajusta a la Taxonomía por objetivo (Alineados y elegibles)	elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	0,0 %	0,0 %
CCA	0,0 %	0,0 %
CE	0,0 %	0,0 %
WTR	0,0 %	0,0 %

NUCLEAR Y GAS FÓSIL

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA ENERGÍA NUCLEAR		
La Compañía lleva a cabo, financia o tiene exposición a la investigación, el desarrollo, la demostración y el despliegue de instalaciones innovadoras de generación de electricidad que producen energía a partir de procesos nucleares con un mínimo de residuos 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 Compañía lleva a cabo, financia o tiene exposición a la construcción u operación de instalaciones de generación de electricidad que producen electricidad utilizando combustibles fósiles gaseosos.		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)¹

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, Ferrovial ha decidido establecer un marco de financiación vinculado a la sostenibilidad para conectar sus futuras financiaciones con sus objetivos de sostenibilidad, con el fin de impulsar un rendimiento sostenible y contribuir al futuro del planeta y de las generaciones venideras.

La operación se completó con la emisión de bonos a siete años vinculados a la sostenibilidad por un valor total de 500 millones de euros (ver nota 5.2.2 de los Estados Financieros Consolidados para más información). A través de esta emisión de bonos, la empresa se compromete ante los inversores a cumplir los objetivos relacionados con la sostenibilidad, habiendo definido los siguientes indicadores clave de rendimiento:

- Reducción de las emisiones absolutas de GEI de alcance 1 y 2.
- Reducción parcial de las emisiones absolutas de GEI de alcance 3.

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	2024	2025	2028	2030
Total alcance 1&2 tCO ₂ eq	601.893	335.876	284.009	409.660	389.425
Bono sostenible (objetivo) - Alcance 3 ²	2015	2024	2025	2028	2030
1 Bienes y servicios adquiridos	1.746.399	869.564	980.085		
4 Transporte y distribución aguas arriba	605.289	265.439	229.313		
5 Residuos generados en las operaciones	226.828	303.293	273.870		
Alcance total 3 (tCO₂ eq)	2.578.516	1.438.296	1.483.268	2.063.031	2.007.273

¹ SLB sujeto al objetivo de reducción alineado con el 2°.

² Like for like de acuerdo al Scope SLB Framework.

NEIS E1 CAMBIO CLIMÁTICO

SBM-3: INCIDENCIAS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES DE IMPORTANCIA RELATIVA Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO

	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Adaptación al cambio climático				
(+) Impacto	OP	Desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que proporcionen soluciones para la adaptación al cambio climático.	Actual	C
Riesgo	OP	Aumento del mantenimiento y las reparaciones extraordinarias en las infraestructuras como consecuencia de fenómenos meteorológicos extremos.		L
Oportunidad	OP	Nuevas oportunidades para el desarrollo de infraestructuras y servicios sostenibles y resilientes que apoyen la adaptación al cambio climático, generando potencialmente ventajas competitivas a través de soluciones diferenciales.		C
Mitigación del cambio climático y energía				
(+) Impacto	CV	Promover prácticas sostenibles destinadas a reducir la huella de carbono y contribuir a un medio ambiente más limpio y saludable.	Actual	C
(+) Impacto	OP, S	Mejora del desempeño medioambiental de los proyectos de Ferrovial (eficiencia energética, reducción de emisiones, etc.) mediante la implementación de nuevas tecnologías en el proceso de producción y herramientas de gestión digital que permiten cuantificar el impacto.	Actual	C
(-) Impacto	CV	Emisiones de gases de efecto invernadero generadas por las actividades de la empresa.	Actual	C
Riesgo	CV	Aumento y/o incumplimiento de los requisitos u objetivos legislativos relacionados con el cambio climático y falta de disponibilidad de nuevas tecnologías.		L
Oportunidad	OP, CL	Desarrollo de infraestructuras energéticas, servicios de eficiencia energética, generación de energía renovable y soluciones para mitigar las emisiones relacionadas con la movilidad.		C

*OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; CL: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

Ferrovial aplica las recomendaciones del TCFD en el proceso de identificación, análisis y gestión de riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático para realizar un análisis de resiliencia de la Compañía; para más información ver IRO-1 en la sección de NEIS 2 Información General.

La Compañía evalúa y cuantifica periódicamente los riesgos relacionados con sus propias operaciones de las todas sus unidades de negocio y geografías para distintos horizontes temporales (corto, medio y largo plazo: 2025, 2030 y 2050) y escenarios climáticos. Estos escenarios reflejan supuestos fundamentales sobre cómo influirá la transición a una economía baja en carbono y resistente en las tendencias macroeconómicas relacionadas, el consumo y la combinación de energías, así como el desarrollo tecnológico previsto. La Compañía cuenta con una serie de medidas para adaptarse y mitigar los posibles efectos adversos de los riesgos identificados, como la adaptación del diseño de las infraestructuras al cambio climático, el desarrollo de planes de mantenimiento con mayor frecuencia y consideraciones climáticas, el establecimiento de una senda de descarbonización de la Compañía con palancas claras y objetivos ambiciosos y la apuesta por personal experto y el fomento continuo de la innovación en el ámbito de las infraestructuras, entre otras medidas. Los proyectos de infraestructuras sostenibles y resilientes se diseñan para mitigar los riesgos a los que la Compañía está expuesta y garantiza la estabilidad operativa a largo plazo. Así, a través del análisis de escenarios mencionado y de las medidas puestas en marcha por Ferrovial, se asegura que la estrategia y el modelo de negocio de la compañía sean resilientes y adaptables a las condiciones climáticas futuras.

La metodología para los riesgos climáticos se basa en la metodología Ferrovial Risk Management (FRM). Este enfoque evalúa la probabilidad de ocurrencia del 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, por sus siglas en inglés). 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 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, por sus siglas en inglés). Muestra un itinerario viable aunque con retos en el que el sector energético mundial logra emisiones netas de CO₂ para 2050, mientras las economías avanzadas alcanzan este 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 (RCP, por sus siglas en inglés).

- RCP 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.
- RCP 8.5. Las emisiones siguen aumentando hasta duplicarse en 2050, lo que se refiere la 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 Ambiental 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: riesgos relacionados con el clima, vulnerabilidad (sensibilidad y 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 infraestructura y proyecciones climáticas, modelando riesgo climático que describe 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 los activos de infraestructuras con concesión a largo plazo o propiedad de la Sociedad; considerando los horizontes temporales seleccionados, la Sociedad puede identificar los principales riesgos climáticos a lo largo del ciclo de vida de sus activos y aplicar medidas de adaptación, que no están vinculadas de forma individual, sino que se aplican a múltiples riesgos, ya que una única acción de mitigación puede abordar varios diferentes para desarrollar 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:

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, incluyendo daños directos a los activos o impactos indirectos causados por interrupciones en la cadena de producción.

Escenarios físicos	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
- Vías de Concentración Representativas (VCR) 4.5 - Vías de Concentración Representativas (VCR) 8.5	Se realizó un análisis de riesgos físicos. En primer lugar, se identificaron los siguientes riesgos climáticos que podrían afectar a determinados activos de infraestructura dentro de diferentes líneas de negocio: - En relación con la temperatura: - Olas de calor (agudo) - Temperaturas cálidas (crónico) - Altas temperaturas (crónico) - Estrés térmico (crónico) - Incendios forestales (agudo) - Expansión térmica (agudo y crónico) - En relación con el agua: - Sequía (agudo) Estos peligros climáticos podrían conllevar riesgos de aumento de las necesidades de mantenimiento, paradas y/o reparaciones extraordinarias. Encontrará más información sobre la evaluación de riesgos en la IRO-1 de la sección NEIS 2 Información general.	- ADAPTARE: aplicación de una metodología y una herramienta para la identificación y el análisis de los riesgos climáticos físicos que tiene en cuenta las proyecciones climáticas a corto, medio y largo plazo del IPCC a nivel de proyecto. - Existen múltiples medidas para garantizar la resistencia de las infraestructuras al cambio climático, definidas a través de décadas de experiencia en el diseño (como el uso de materiales con mayor resistencia a las altas temperaturas), la consideración de las variaciones en las condiciones climáticas, así como el desarrollo de planes de continuidad de la actividad y planes de mantenimiento adaptados (como los planes de invierno). Además, Ferroviario transfiere estos riesgos mediante un alto nivel de cobertura de seguros.

Riesgos de transición: La transición a una economía con bajas emisiones de carbono puede dar lugar a posibles cambios políticos, legales, tecnológicos y de mercado destinados a abordar los requisitos de mitigación y adaptación relacionados con el cambio climático. Dependiendo de la naturaleza, velocidad y alcance de estos cambios, los riesgos de transición pueden implicar riesgos financieros y/o de reputación en diversos grados.

Escenarios de transición	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
- Escenario político declarado (STEPS, por sus siglas en inglés). - Escenario de Compromisos Anunciados (APS, por sus siglas en inglés). - Escenario de emisiones netas cero para 2050 (NZE, por sus siglas en inglés).	- Impacto en la cotización de Ferroviario. Resultados 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 los requisitos de información sobre emisiones y otros aspectos medioambientales. - Pérdida de competitividad en los procesos de licitación por incumplimiento de los requisitos o compromisos medioambientales. - Nuevas normativas que limitan o modifican el uso de determinados medios de transporte.	- 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 de la Deep Decarbonization Path (DDP), un plan para reducir las emisiones internas mediante el

- Falta de disponibilidad de nuevas tecnologías.
 - Cambios en el comportamiento de los clientes y/o usuarios en el uso del transporte.
 - Aumento del coste de la electricidad y de otras materias primas específicas de la actividad.
 - Penalización o coste adicional por incumplimiento de los objetivos asociados al Bono Sostenible (Sustainability Linked Bond).
 - Pago de una prima sobre el margen de endeudamiento de la línea de crédito debido al incumplimiento de la puntuación DJSI ESG.
 - Donaciones potenciales en el programa de pagarés de empresa en euros (ECP) por incumplimiento de cada objetivo de sostenibilidad.
 - Estos riesgos podrían repercutir en los ingresos, la cotización de las acciones de la empresa o el acceso a nuevos contratos.
- uso de energías renovables, la generación de electricidad in situ, la eficiencia energética, el uso de combustibles alternativos o la sustitución de maquinaria y vehículos.

 - Diseño y aplicación de mecanismos de tarificación del carbono en la sombra para nuevas inversiones.
 - Previsión del aumento de los costes operativos asociados al cambio climático en los procesos de licitación.
 - Búsqueda de soluciones tecnológicas innovadoras para reducir el consumo de energía y las emisiones.
 - Estudio y colaboración con las principales partes interesadas en el desarrollo de proyectos que apoyen la transición a una economía baja en carbono.

**Los riesgos se han clasificado 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).*

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

Oportunidades relacionadas con el cambio climático			
Movilidad	Agua	Energía	Infraestructuras
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. • Managed Lanes: Un servicio de movilidad ofrecido en corredores urbanos congestionados. La estructura de tarificación dinámica descongestiona el tráfico y permite circular 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.	Cadagua ha abordado los efectos del cambio climático sobre los recursos hídricos, centrandó su negocio en el diseño, construcción, explotación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de agua, mejorando la disponibilidad en el medio natural y para el consumo humano. • 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 una serie de procesos aplicados a las aguas superficiales o subterráneas para obtener agua. • Plantas desalinizadoras de agua de mar: la desalinización ofrece una solución a los problemas de abastecimiento, sobre todo en las zonas con escasez de agua.	Soluciones integrales para el desarrollo, construcción, gestión , y explotación de infraestructuras energéticas, así como servicios de gestión de la energía. • Servicios de eficiencia energética: ahorro sostenido y mejora continua de las instalaciones, reduciendo el consumo de energía y las emisiones. • Construcción y mantenimiento de infraestructuras de energías renovables: servicios avanzados de ingeniería, construcción, instalación y mantenimiento eléctrico y técnico para los sectores de las energías renovables. • Generación de energía renovable: desarrollo de centrales solares fotovoltaicas, parques eólicos e instalaciones de cogeneración en plantas de tratamiento de residuos, así como proyectos PPA (Power Purchase Agreement). La Compañía apuesta por la generación de energías renovables para acelerar la transición energética. • Electrificación: soluciones para el desarrollo y la gestión de redes de transporte de electricidad. • Renovación del edificio: transformación de los edificios mediante soluciones constructivas que reduzcan la demanda energética y faciliten el uso de energías renovables.	Nuevas oportunidades para el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones de adaptación al cambio climático, proporcionando ventajas competitivas a través de soluciones diferenciales. ADAPTARE. La Compañía, en colaboración con un experto del IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático), ha desarrollado una metodología propia 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.

E1-1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

Ferrovial cuenta desde 2011 con una Estrategia Climática 2030, que forma parte del plan estratégico de la compañía y está alineada con su estrategia de sostenibilidad.

El **Comité 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 el foro donde se debaten los resultados relacionados con los proyectos de cambio climático, se toman decisiones, se definen y revisan iniciativas, así como 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 de Sostenibilidad Corporativa, 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 2030 fue aprobada y es supervisada anualmente por el Consejo de Administración. Desde 2022 (ejercicio 2021), la Compañía 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 este modo, en 2017 se convirtió en la primera compañía española en emprender este compromiso, y la primera de su sector a escala mundial.

Uno de los pilares angulares de la estrategia es el 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. Desde 2017, la Estrategia Climática 2030 de Ferrovial cuenta con objetivos de reducción validados por la Science Based Target Initiative (SBTi), la organización más reconocida para el establecimiento de objetivos de reducción de emisiones. En 2025, Ferrovial obtuvo nuevos objetivos validados por SBTi alineados con una trayectoria de 1,5 °C, cuya información puede encontrarse en la sección NEIS E1-4: Metas Relacionadas Con La Mitigación Del Cambio Climático Y La Adaptación Al Mismo.*

**Ferrovial no es objeto de exclusión de los criterios de referencia alineados con el Acuerdo de París.*

La Estrategia Climática establece una hoja de ruta para descarbonizar las actividades empresariales y, a través de la Deep Decarbonization Path (DDP), Ferrovial fija las palancas de mitigación sobre las que trabajar para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de 2030. Las palancas incluyen el uso de electricidad renovable, medidas de eficiencia energética, exploración de alternativas tecnológicas para maquinaria pesada baja en carbono, transición a una flota de vehículos eléctricos y más eficientes, y fomento de los biocombustibles. Estas acciones de descarbonización se integran en la toma de decisiones empresariales, garantizando una transición estructurada mediante la promoción de soluciones bajas en carbono en toda la cadena de valor. Para más información sobre las palancas de descarbonización incluidas en el Deep Decarbonization Path (DDP), véase la sección "NEIS E1-3: Actuaciones Y Recursos En Relación Con Las Políticas En Materia De Cambio Climático."

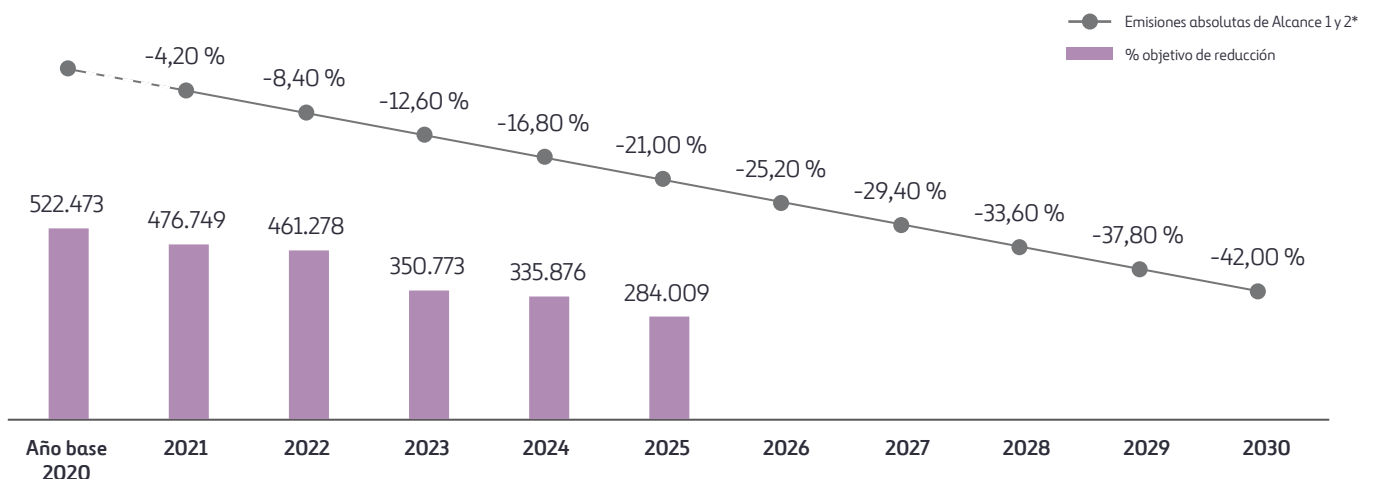
Emisiones bloqueadas:

Ferrovial considera las emisiones relacionadas con los procesos de gestión y tratamiento residuos de los activos en el Reino Unido y Polonia como emisiones bloqueadas en 2030. Estas emisiones se tienen en cuenta a la hora de desarrollar el plan de descarbonización (incluida la reducción de emisiones por efecto palanca) y de establecer los objetivos de reducción de emisiones, de modo que no comprometan el cumplimiento de las acciones y objetivos relacionados con el plan de transición alineado con una senda de 1,5 °C.

Las emisiones de tráfico relacionadas con las concesiones de la empresa no se consideran emisiones bloqueadas, Ferrovial no incluye estas emisiones generadas por los clientes en su inventario de la huella de carbono; se consideran emisiones indirectas de la fase de uso y se clasifican como emisiones fuera del alcance. No obstante, la empresa seguirá informando y verificando estas emisiones cuando lo considere oportuno y trabajará, en la medida de lo posible, para reducirlas aunque no se encuentren dentro de sus objetivos de reducción.

Avances en la aplicación del Plan de Transición:

OBJETIVOS ABSOLUTOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE ALCANCE 1 Y 2



**Las emisiones de Alcance 2 se basan en el mercado.*

E1-2: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA ADAPTACIÓN AL MISMO

Políticas	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, aprovechando el talento, la integridad, la seguridad, la excelencia y la innovación y garantizando el 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 emisiones de gases de efecto invernadero.
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 infraestructuras y servicios con bajas emisiones de carbono.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	- Impactos materiales: Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y compensación de la huella de carbono, desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes, y emisiones de GEI generadas por las actividades de la empresa. - Oportunidades: Desarrollo de infraestructuras energéticas, servicios de eficiencia energética, soluciones de generación renovable y mitigación de emisiones relacionadas con la movilidad, y desarrollo de infraestructuras y servicios sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones para la adaptación al cambio climático. - Riesgos: Aumento y/o incumplimiento de los requisitos u objetivos legislativos relacionados con el cambio climático, disponibilidad limitada de nuevas tecnologías y aumento del mantenimiento y las reparaciones extraordinarias de las infraestructuras debido a fenómenos meteorológicos graves.
Proceso de seguimiento y remediación	Ferrovial despliega sus políticas a través de las estrategias de sostenibilidad de cada unidad de negocio, que establecen marcos de gobernanza e indicadores de desempeño, con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten controlar y evaluar de forma continua la gestión de los aspectos relacionados con la mitigación y adaptación al cambio climático.
Ámbito de la política	
Partes interesadas	La visión de esta política es crear valor para la Compañía y 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 fomentar sinergias, compartir experiencias y buenas prácticas, y aprovechar las oportunidades que permitan a la Compañía crear valor. En relación con el ámbito de aplicación, esta política se aplica a: - 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 en cualquiera de las compañías 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 existen exclusiones de aplicación.
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	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, y el Comité de Calidad y Medio Ambiente es responsable de su aplicación.
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política se elabora de acuerdo con las recomendaciones 2.1.5 y 2.1.6 del Código de Gobierno Corporativo holandés y está alineada con el Código Ético y de Conducta Empresarial y las Políticas de Derechos Humanos, Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de Ferrovial.
Compromiso de las partes interesadas	Ferrovial garantiza el intercambio continuo y permanente de información a través de canales de comunicación eficaces, aprovechando las nuevas tecnologías y manteniendo la cooperación y la transparencia con las autoridades competentes y los reguladores.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través de los canales de comunicación interna.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios.

E1-3: ACTUACIONES Y RECURSOS EN RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO

A continuación se exponen las principales acciones en materia de cambio climático, según cada una de las palancas de descarbonización:

Palancas de descarbonización:

La estrategia climática establece la hoja de ruta para descarbonizar las actividades empresariales mediante el uso de energías renovables en lugar de combustibles fósiles, al tiempo que desarrolla nuevas líneas de negocio dirigidas a lograr la descarbonización de la economía y combatir los efectos del cambio climático.

El Deep Decarbonization Path (DDP), que establece las líneas de mitigación que deben abordarse para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de 2030, se basa en:

- Flota de vehículos eléctricos y más eficientes (reducción prevista: 17.000-22.000 tCO₂eq).
- Reducción de las emisiones asociadas a la maquinaria de construcción mediante la aplicación de medidas de eficiencia energética para 2030 (reducción prevista: 800-3.000 tCO₂eq).
- Reducción de las emisiones de las plantas de asfalto mediante la eficiencia energética para 2030 (reducción prevista de 7.000-12.000 tCO₂eq).
- Uso de combustibles más limpios: fomento de los biocombustibles (reducción prevista: 13.000-18.000 tCO₂eq).
- Consumo del 100% de electricidad procedente de fuentes renovables: autogeneración y adquisición de energía renovable (100% de electricidad procedente de fuentes renovables - objetivo para 2025) (reducción prevista: 30.000-40.000 tCO₂eq).

Ferrovial espera poder reducir las emisiones del Alcance 1 en 37.000 - 55.000 tCO₂eq y las emisiones de Alcance 2 en 30.000 - 40.000 como resultado de estas palancas de descarbonización en 2030 (vs 2020).

El Grupo gestiona de forma proactiva su proceso de adquisiciones, 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 de la estrategia de descarbonización para las emisiones de Alcance 3 son:

- La promoción de productos bajos en carbono, en particular cemento y hormigón - Ferrovial trabaja en colaboración con sus proveedores más importantes para integrar progresivamente el cemento bajo en carbono a escala industrial. Ferrovial ha puesto en marcha un Programa de Colaboración con Proveedores para trabajar con ellos y conocer mejor sus perfiles de emisiones.
- El desarrollo de nuevas materias primas con menos carbono incorporado, utilizando nuevas tecnologías y enfoques innovadores (por ejemplo, reducir el contenido de carbono del betún asfáltico modificando introduciendo materiales reciclados).
- La utilización de un catálogo de contratación ecológica para promover la adquisición de productos sostenibles.
- El uso de diseño de ingeniería para reducir el uso de las materias primas más intensivas en carbono, lo que eficiencia 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, siempre que sea posible, animando a los proveedores clave a acelerar su adopción del transporte con bajas emisiones de carbono.
- Se esperan que estas acciones reduzcan 500.000-540.000 tCO₂eq.
- Utilización de un catálogo de contratación ecológica para promover la adquisición de productos sostenibles (reducción prevista: 15.000-20.000 tCO₂eq).
- La Compañía, a través de su Plan de Economía Circular, pretende aumentar las oportunidades de reciclaje y reutilización, especial 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 (reducción prevista: 80.000-85.000 tCO₂eq).

Ferrovial espera poder reducir sus emisiones de Alcance 3 entre 595.000 - 645.000 tCO₂eq como resultado de estas palancas de descarbonización en 2030 (vs 2020).

El despliegue 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, véase la sección NEIS 2 Información general, Requisitos mínimos de divulgación (MDR-A).

Las inversiones realizadas por Ferrovial al amparo del Reglamento Delegado 2021/2178 no están directamente relacionadas con el Deep Decarbonization Path (DDP), ya que están asociadas al desarrollo de proyectos o actividades de terceros que tienen un impacto fuera del perímetro de la huella de Ferrovial mientras que la actividad principal de la compañía no es la gestión o explotación de activos sino su construcción.

Además de las acciones descritas en el marco del DDP, la Compañía evalúa continuamente oportunidades de colaboración con grupos de interés clave con el objetivo de identificar, promover y desarrollar proyectos estratégicos que contribuyan significativamente a la reducción de emisiones, en línea con los compromisos corporativos en materia de sostenibilidad y acción por el clima.

E1-4: METAS RELACIONADAS CON LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA ADAPTACIÓN AL MISMO

La Estrategia Climática 2030 de Ferrovial tiene objetivos ambiciosos alineados con los acuerdos internacionales, y establece la hoja de ruta para la descarbonización de las actividades de la Compañía a través de objetivos de reducción de emisiones avalados por la Science Based Target Initiative (SBTi).

Desde julio de 2024, Ferrovial se ha embarcado en el proceso de obtención de nuevos objetivos alineados a 1,5 °C, que fueron validados por el SBTi en febrero de 2025. La Compañía trató de aumentar el nivel de ambición de los objetivos a corto plazo y se fijó la meta de lograr cero emisiones netas en 2050 o antes.

Los objetivos validados 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 3³ 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.

Los nuevos objetivos se presentaron al órgano de gobierno. El Informe sobre la Estrategia Climática 2025, que incluye estos nuevos objetivos, se someterá a votación consultiva en la Junta General de Accionistas Anual.

El alcance de los objetivos es el mismo que el de las emisiones de GEI recogidas en la sección E1 – 6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales, y se basan en las emisiones basadas en el mercado. Además, los valores objetivo y las emisiones del año de referencia también se detallan en esta sección.

Para más información sobre los escenarios climáticos considerados para determinar las palancas de descarbonización, véase la sección IRO-1 en NEIS 2 Información general y SBM-3.

Ferrovial tiene objetivos de reducción de alcance 1, 2 y 3 desde 2017. En 2024, con la actualización de sus objetivos de reducción para todas las áreas siguiendo las directrices del SBTi, se estableció 2020 como nuevo año base, representativo de la actividad de la Compañía en todas las áreas. Los objetivos se establecieron de acuerdo con los principios de la Política de Calidad y Medio Ambiente, centrándose en la gestión del carbono y los riesgos y oportunidades climáticos en las actividades de la Empresa dirigidas al desarrollo de infraestructuras y servicios con bajas emisiones de carbono.

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 evaluación internas.

E1-5: CONSUMO Y COMBINACIÓN ENERGÉTICOS

Consumo y combinación de energía	2024	2025
(1) Consumo de combustible procedente del carbón y de sus derivados (MWh)	56.301,23	47.002,17
(2) Consumo de combustible de petróleo crudo y productos petrolíferos (MWh)	713.552,39	822.305,28
(3) Consumo de combustible procedente del gas natural (MWh)	12.193,02	15.051,87
(4) Consumo de combustible procedente de otras fuentes fósiles (MWh)	0,00	166,38
(5) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes fósiles (MWh)	49.219,86	2.821,36
(6) Consumo total de energía fósil (MWh) (calculado como la suma de las líneas 1 a 5)	831.266,50	887.347,05
Proporción de fuentes fósiles en el consumo total de energía (%)	85,62 %	80,84 %
(7) Consumo de fuentes nucleares (MWh)	2.227,30	1.585,09
Proporción de consumo de fuentes nucleares en el consumo total de energía (%)	0,23 %	0,14 %
(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	1215,66
(9) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes renovables (MWh)	89.206,87	153.574,67
(10) Consumo de energía renovable autogenerada que no se utilice como combustible (MWh)	48.147,79	53.989,86
(11) Consumo total de energía renovable (MWh) (calculado como la suma de las líneas 8 a 10)	137.354,65	208.780,18
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de energía (%)	14,15 %	19,02 %
Consumo total de energía (MWh) (calculado como la suma de las líneas 6, 7 y 11)	970.848,45	1.097.712,33

Nota: El consumo de carbón y productos del carbón para 2024 se ha ajustado utilizando valores caloríficos específicos para cada tipo de combustible notificado.

Intensidad energética por ingresos	2024	2025	2025 VS 2024
Consumo total de energía procedente de actividades en sectores con un impacto climático elevado por ingresos netos procedentes de actividades en sectores con un impacto climático elevado (MWh/M€)	106,14	114,02	+7,4%

Nota: La energía incluida como consumo eléctrico procedente de fuentes renovables cuenta con los correspondientes certificados de garantía de origen renovable establecidos con las empresas comercializadoras de electricidad. El consumo y la proporción de consumo de fuentes nucleares se calculan a partir de la mezcla 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 (según 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 de 2024 se han ajustado debido a un nuevo cálculo del consumo de carbón.

Los ingresos se toman del importe de la cuenta de resultados consolidada (véase la nota 2.1 de los Estados Financieros Consolidados para más información).

Producción de energía	2024	2025	2025 frente a 2024
Energía renovable (MWh)	96.229	53.990	-43,9 %
Energía no renovable (MWh)	1.876	1.571	-16,3 %

Nota: La producción de energía renovable y no renovable para 2024 se han ajustado según una actualización de los datos de Budimex. En 2025, la producción de energía renovable no incluye la energía procedente de Thalia debido a la falta de acceso a la información.

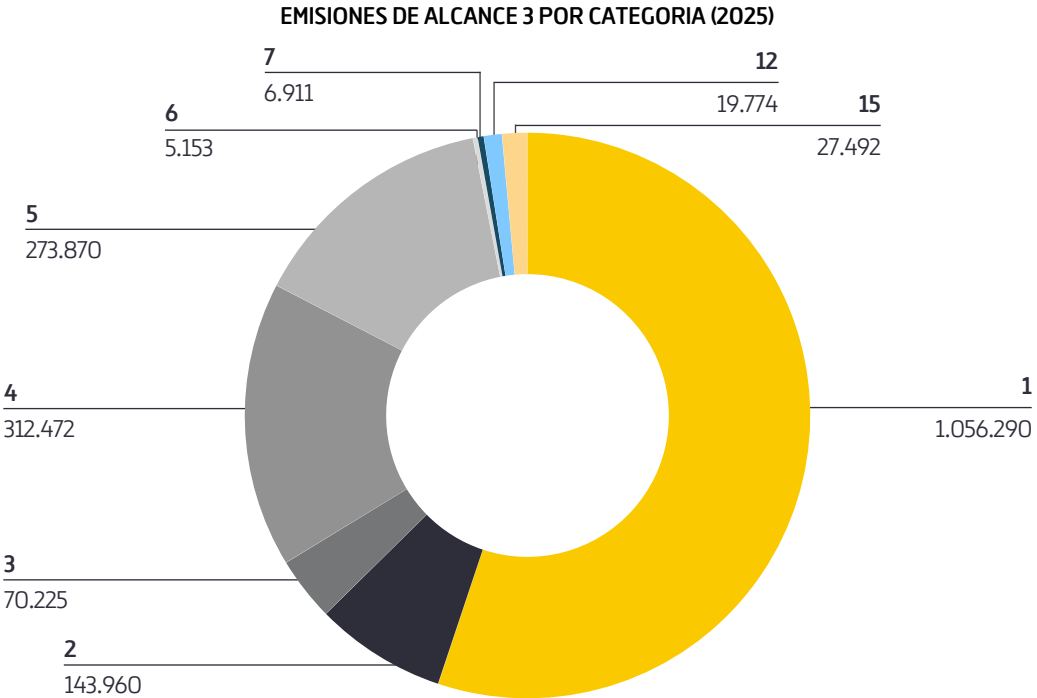
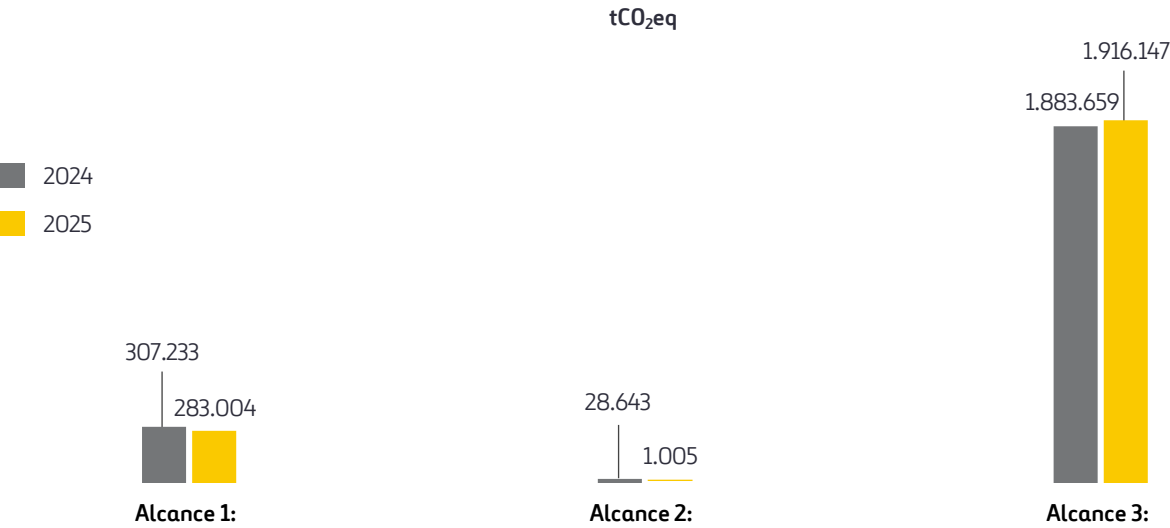
³ Incluye bienes y servicios adquiridos, transporte aguas arriba, residuos generados en las operaciones y combustible y energía. Los objetivos de alcance 1 y 2 están alineados con la limitación del aumento de la temperatura global a 1,5 °C. El objetivo de alcance 3 se sitúa en el umbral de "well below 2°C".

E1 - 6: EMISIONES DE GEI BRUTAS DE ALCANCE 1, 2 Y 3 Y EMISIONES DE GEI TOTALES

Hitos retrospectivos y años objetivo							
	Año base 2020	2024	2025	2025 VS 2024	2030	2050	Objetivo anual %/ año base
Emisiones de GEI de Alcance 1							
Emisiones de GEI brutas de alcance 1 (tCO ₂ eq)	475.415	307.233	283.004	-8 %	303.034	47.542	3,63 %
Porcentaje de emisiones de GEI de alcance 1 procedentes de regímenes regulados de comercio de derechos de emisión (%)	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	
Emisiones de GEI de Alcance 2							
Emisiones de GEI brutas de alcance 2 basadas en la ubicación (tCO ₂ eq)	75.974	68.654	66.789	-3 %	37.625	7.597	
Emisiones de GEI brutas de alcance 2 basadas en el mercado (tCO ₂ eq)	47.058	28.643	1.005	-96 %	0	0	10 %
Emisiones de GEI significativas de Alcance 3							
Emisiones de GEI indirectas brutas totales (alcance 3) (tCO ₂ eq)	2.458.654	1.883.659	1.916.147	2 %	1.559.011	245.865	3,66 %
1 Bienes y servicios comprados	1.384.872	920.787	1.056.290	15 %	1.286.512	138.487	
2 Bienes de capital	309.106	153.622	143.960	-6 %	n/a	30.911	
3 Actividades relacionadas con los combustibles y la energía (no incluidas en el Alcance 1 o Alcance 2)	72.338	79.984	70.225	-12 %	65.399	7.234	
4 Transporte y distribución aguas arriba	405.463	361.213	312.472	-13 %	n/a	40.546	
5 Residuos generados en las operaciones	214.557	303.293	273.870	-10 %	207.100	21.456	
6 Viajes de negocios	1.159	5.303	5.153	-3 %	n/a	116	
7 Desplazamientos de los trabajadores	16.851	16.504	6.911	-58 %	n/a	1.685	
8 Activos arrendados aguas arriba	n/a	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	n/a	
10 Tratamiento de los productos vendidos	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
11 Uso de los productos vendidos	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
12 Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos	29.176	21.685	19.774	-9 %	n/a	2.918	
13 Activos arrendados aguas abajo	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
14 Franquicias	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
15 Inversiones	25.132	21.267	27.492	29 %	n/a	2.513	
Emisiones totales de GEI							
Emisiones de GEI totales (basadas en la ubicación) (tCO ₂ eq)	3.010.043	2.259.545	2.265.940	0,3 %	1.899.670	301.004	3,69 %
Emisiones de GEI totales (basadas en el mercado) (tCO ₂ eq)	2.981.127	2.219.534	2.200.155	-0,9 %	1.862.045	293.407	3,75 %
Emisiones biogénicas							
Emisiones biogénicas brutas (tCO ₂ eq)	1.029.851	138.927	161.152	16 %			
Emisiones fuera del ámbito de aplicación							
Emisiones brutas fuera del ámbito (tCO ₂ eq)	1.405.895	2.288.243	2.637.663	15 %			

Nota:

- 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 aguas arriba.
- No se incluye la información sobre emisiones de GEI del proyecto HS2 Main Works, operado conjuntamente, en el que Ferrovial tiene una participación del 15% y que se consolida por el método de integración proporcional. Esta información no representa una desviación relevante en las métricas divulgadas.
- Para el cálculo de las emisiones en las categorías 1, 4 y 12, se ha aumentado el tipo de materiales considerados. Para la categoría 7, se amplió el alcance del cálculo incluyendo las oficinas centrales en Polonia. Por consiguiente, las emisiones asociadas a estas categorías se han vuelto a calcular para los años anteriores.



Intensidad de GEI por ingresos	2023	2024	2025	2025 VS 2024
Emisiones de GEI totales (basadas en la ubicación) por ingresos (tCO ₂ eq/M€)	324,59	235,37	235,4	-5 %
Emisiones de GEI totales (basadas en el mercado) por ingresos (tCO ₂ eq/M€)	321,2	228,54	228,56	-6 %

Nota: 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 2025. Las cifras de 2024 se han actualizado debido a los nuevos cálculos del Alcance 3.

Metodología

Desde 2009, la huella de carbono (alcance 1 y 2) se ha calculado y comunicado para el 100% de actividades bajo el enfoque de control operativo como límite organizativo. En relación con los requisitos de NEIS, el alcance de la huella de carbono incluye todo el perímetro de consolidación financiera, con la excepción de dos empresas conjuntas operadas por la Compañía en el Reino Unido, cuyo impacto no se considera material. Las emisiones de GEI de Alcance 1 y Alcance 2 incluyen todas las entidades 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 aplican metodologías adicionales para abordar aspectos específicos del negocio, como la metodología DEFRA del Reino Unido y las operaciones de Alcance 3, y la metodología EPER para estimar las emisiones difusas de los vertederos.

Como parte de su procedimiento de Huella de Carbono, Ferrovial recalcula su inventario siempre que se producen cambios estructurales o nuevas actividades relevantes para la empresa, cambios en la metodología de cálculo (factores de emisión, enfoque, etc.) o cambios en el consumo anual, con el fin de garantizar la comparabilidad de la información entre los distintos años.

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 fuentes estacionarias para producir electricidad, calor o vapor, incluida la incineración de residuos sólidos.
- Combustión de combustibles en vehículos propiedad de la Compañía o bajo su control.
- Emisiones difusas: emisiones no atribuibles a una única fuente puntual, como las emisiones de biogás de los vertederos.
- Emisiones fugitivas: emisiones de refrigerantes.

EMISIONES INDIRECTAS (ALCANCE 2)

Generadas como resultado del consumo de compras de electricidad, calor y refrigeración a otras compañías 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.

Las emisiones procedentes de los créditos o derechos de carbono comprados, vendidos o transferidos no se han incluido en el cálculo de las emisiones indirectas de GEI al generar energía (Alcance 2). En cuanto al alcance 2, consumo de electricidad, calefacción y refrigeración: el 23,2% procede de Certificados de Atributo Energético (CAE), el 25,7% de electricidad autoconsumida de fuentes 100% renovables, el 49,8% de contratos de electricidad renovable con proveedores y el 1,3% de suministro de calefacción urbana no renovable.

EMISIONES INDIRECTAS (ALCANCE 3)

Desde 2012, Ferrovial calcula todas las emisiones de Alcance 3 siguiendo las directrices establecidas en el Estándar Corporativo de Contabilidad y Reporte de la Cadena de Valor (Alcance 3) publicado por GHG Protocol Initiative, WRI y 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. El 92% de las emisiones GEI de Alcance 3 se han calculado utilizando datos primarios. Las categorías que no se aplican son:

- **Transporte y distribución aguas abajo.** Ferrovial no vende productos transportados o almacenados.
- **Transformación 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 arriende a otras compañías.
- **Franquicias.** Ferrovial no actúa como franquiciador.
- **Uso de los productos vendidos:** Ferrovial no tiene emisiones directas en la fase de uso de los productos o servicios vendidos por la Compañía.
- **Activos arrendados aguas arriba:** Ferrovial no explota activos arrendados por la empresa en el ejercicio objeto del informe y que no estén ya incluidos en los inventarios de Alcance 1 o 2 de la Compañía declarante.

La metodología de cálculo aplicada a las categorías pertinentes es la siguiente:

Categoría	Descripción	Metodología de cálculo de las categorías aplicables:
1	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 betún, el hormigón, el acero, los áridos, el cemento y el aglomerado asfáltico. La metodología consiste en aplicar un factor de conversión específico de Defra a la cantidad de estos materiales comprados.
2	Bienes de capital	Esta categoría incluye todas las emisiones anteriores (es decir, de la cuna a la puerta) procedentes de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la empresa en el año, incluidas las adiciones netas totales, las instalaciones y la maquinaria, las instalaciones, los accesorios, las herramientas y el mobiliario. Se utilizan factores de conversión económica específicos del sector de la EPA (Agencia de Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos).
3	Actividades relacionadas con el combustible y la energía (no se incluye en el Alcance 1 o Alcance 2):	En este apartado se considera la energía necesaria para producir los combustibles y la electricidad que consume la Empresa, así como las pérdidas por transporte y distribución de electricidad. Para calcular las emisiones correspondientes a los combustibles (gasolina, gasóleo, gas natural, propano, GLP...) y la electricidad, se aplican los factores de emisión DEFRA <i>well-to-tank</i> (WTT). 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.
4	Transporte y distribución aguas arriba	Las emisiones de esta categoría están relacionadas con el transporte y la distribución de los materiales adquiridos por Ferrovial que se incluyen en la categoría de bienes y servicios adquiridos. Los factores de conversión DEFRA se aplican a cada tipo de transporte teniendo en cuenta la distancia recorrida.

5	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 durante el año. Los factores de emisión DEFRA se aplican 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 depositada en vertederos.
6	Viajes de negocio	Esta categoría incluye las emisiones asociadas a los viajes de negocios, ya sea 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. Los factores de emisión DEFRA se aplican a estos datos para obtener las emisiones asociadas a cada tipo de viaje. Se incluyen las emisiones de <i>well-to-tank</i> (WTT) y de <i>tank-to-wheel</i> (TTW).
7	Desplazamientos de los trabajadores	Esta categoría incluye las emisiones de los empleados que se desplazan entre su domicilio y el lugar de trabajo. Ferrovial calcula las emisiones de los empleados de las funciones de construcción, infraestructuras y oficinas centrales de todo el Grupo Ferrovial en España y Polonia. La información requerida es: - Número de empleados. - Distancia del domicilio de los empleados a la oficina. - Tipo de transporte utilizado cuando no se desplaza a pie: coche, moto, metro, autobús o tren. Para obtener información sobre el tipo de modos de transporte utilizados y las distancias, se realizaron encuestas sobre la movilidad de los empleados. Los factores de emisión DEFRA se aplican a estos datos para calcular las emisiones relacionadas con cada tipo de viaje. Se incluyen las emisiones del pozo al depósito (WTT, o 'well to tank') y del depósito a la rueda (TTW, o 'tank to - wheel').
12	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 basarse en la mano de obra, no generan emisiones asociadas a esta categoría. En cuanto a los productos vendidos, corresponden a activos de infraestructura construidos. 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, las barreras, el asfalto y el hormigón. Por tanto, al final de la vida útil de las infraestructuras, los residuos que deben gestionarse les corresponden. Estos productos están sujetos a los factores de emisión DEFRA para obtener las emisiones procedentes de la eliminación de los residuos generados al final de la vida útil de la infraestructura.
15	Inversiones	Contabiliza las emisiones de GEI de Alcance 1 y Alcance 2 relacionadas con inversiones en autopistas sobre las que Ferrovial no tiene control operativo.
	Emisiones biogénicas	Según el IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático) y el Protocolo para la cuantificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de actividades de gestión de residuos, el CO ₂ 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 de 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 empresa se ha fijado el objetivo de alcanzar las emisiones netas cero en 2050 o antes a través del SBTi para las emisiones directas mediante la reducción de las emisiones y la compensación voluntaria de las que no puedan reducirse. La compensación se lleva a cabo mediante acciones de neutralización y mitigación fuera 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	2024	2025
Total (tCO₂eq)	26.842	29.062
Proporción de proyectos de eliminación (%)*	6,5 %	7,5 %
Proporción de proyectos de reducción (%)	93,5 %	92,5 %
Verra VCS (%)	86,5 %	23,2 %
Gold Standard (%)	12,2 %	75,3 %
Otros**	1,3 %	1,5 %
Proporción de proyectos dentro de la UE (%)	1,3 %	1,5 %
Proporción de créditos de carbono que pueden considerarse ajustes correspondientes (%)	0	0

*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).

Los créditos de carbono que Ferrovial espera cancelar en periodos futuros ascienden a 63.973 tCO₂eq para 2026 en función de los acuerdos contractuales. Esta futura cancelación 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 también lleva a cabo 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 restaura tierras degradadas a la vez que fomenta el empleo 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 acuerdo con los requisitos, principios y metodologías establecidos por el MITECO para el registro de proyectos de eliminación de GEI.

Cabe destacar que el Ministerio español para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha concedido a Ferrovial en 2025 el máximo nivel de reconocimiento por su labor de "Calculo, "Reduzco" y "Compenso".



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 utilizando la modalidad de Shadow Carbon Pricing con el fin de factorizar este impacto en las nuevas inversiones. La herramienta tiene en cuenta las emisiones de Alcance 1 y Alcance 2, y aquellas de Alcance 3 que sean relevantes para el proyecto, aplicando precios variables por tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de dióxido de carbono. El proceso de cálculo es necesario a la hora de evaluar nuevas inversiones e implica:

1. Determinar los precios del carbono actuales o vigentes 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 (IEA) 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 2025, el precio medio del carbono es de 34 euros por tonelada de CO₂*.

Ferrovial ha implantado 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 Alcance 2. Tras un estudio caso por caso, las emisiones asociadas a las emisiones de Alcance 3 se incluyen cuando procede.

Esta herramienta contiene algoritmos y una base de datos que calculan el Precio Sombra del Carbono del proyecto a partir de la información descrita anteriormente, sobre una base anual y durante todo el periodo de concesión.

Más concretamente, permite calcular:

- i. la huella de carbono neta del proyecto (definida como el aumento o la 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 horizonte 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 tarificación del carbono en la sombra se referían a inversiones futuras, no se han identificado emisiones bloqueadas para este periodo de referencia. Este precio se utiliza como información de apoyo a la toma de decisiones sobre nuevas inversiones y no se reconoce en los estados financieros.*

HORIZONTES TEMPORALES

2030 - 2040 - 2050

TIPO DE PROYECTO

- Aeropuertos
- Autopistas
- Gestión de residuos
- Gestión del agua
- Activos energéticos (gas natural)
- Centros de datos
- Construcción

GEOGRAFÍAS*



**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
62€	118€	178€

NEIS E3 AGUA Y RECURSOS MARINOS

GESTIÓN DE IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES, ASÍ COMO MÉTRICAS Y OBJETIVOS EN EL MARCO NEIS E3.

	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Agua				
(+) Impacto	OP, S, Com	Aumento de la disponibilidad de agua, uso eficiente del agua y mejora de la calidad del agua a través de las operaciones de Cadagua.	Actual	C
Oportunidad	CV	A través de Cadagua, Ferrovial contribuye a abordar los impactos del cambio climático en los recursos hídricos, enfocando sus actividades empresariales en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de agua, apoyando así la disponibilidad de recursos en el entorno natural y para el consumo humano.		C
(-) Impacto	OP, S, Com	Extracción, consumo y vertido de agua en zonas de estrés hídrico (incluidas aguas superficiales y recursos marinos).	Actual	C

* OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; Cl: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

E3 - 1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON AGUA Y RECURSOS MARINOS

Política	Política del agua
Descripción	Ferrovial, a través de su Política del Agua, reconoce el agua como un recurso natural finito e insustituible y el acceso al agua como un derecho humano fundamental, directamente relacionado con el cambio global y un elemento necesario y clave dentro de la economía circular. Una vez identificado su valor tanto para los procesos de la empresa como para 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 encuentra. La Política del Agua, tal y como se muestra en la tabla, aborda las siguientes cuestiones: • Cumplimiento de la legislación y reglamentación aplicable en materia de agua, así como las especificaciones de las normas internacionales de referencia y las establecidas internamente por la organización, orientando su gestión hacia la consecución de los más altos estándares de calidad. • Apoyo al desarrollo de marcos normativos orientados al uso eficiente y sostenible del agua. • Gestión responsable y eficiente del recurso, teniendo en cuenta su ciclo integral, fomentando 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 expuestas a riesgos relacionados con el agua. • Identificación de soluciones a la creciente demanda de agua potable y al deterioro de su calidad debido a la contaminación.
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	• Impactos materiales: Aumento de la disponibilidad de agua, consumo eficiente y mejora de la calidad del agua, y extracción, consumo y vertido de agua en zonas de estrés hídrico (aguas superficiales y recursos marinos). • Oportunidad: diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de aguas, y apoyo a la disponibilidad del recurso en el entorno natural y para el consumo humano.
Proceso de seguimiento y remediación	Ferrovial despliega sus políticas a través de las correspondientes estrategias, que a su vez definen esquemas de gobernanza e indicadores con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten monitorizar 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	Ferrovial promueve los principios de la Política del Agua entre todos sus grupos de interés. En términos de ámbito de aplicación, esta política se aplica a: • Ferrovial SE y las empresas del Grupo, independientemente de su actividad, ubicación geográfica u operaciones; • Miembros de los órganos de gobierno de Ferrovial SE o de otras sociedades del Grupo (incluidos los consejos de supervisión u órganos equivalentes); • Empleados en cualquiera de las compañías del 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 de valor.
Exclusiones a la aplicación	No existen exclusiones de aplicación.

Flujo de aprobación de la política

Parte responsable	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 (la aplicación de ambas políticas es supervisada por el Comité de Calidad y Medio Ambiente).
Otras cuestiones a reportar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política de agua de Ferrovial está alineada con estándares reconocidos internacionalmente, adhiriéndose a los principios establecidos 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 empresa para calcular e informar sobre su huella hídrica, garantizando un análisis exhaustivo de los riesgos y oportunidades relacionados con el agua en todas sus operaciones.
Compromiso de las partes interesadas	La Política del Agua de Ferrovial incorpora los intereses de los grupos de interés abordando los requisitos normativos, el uso sostenible 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 reporte del uso del agua de acuerdo con marcos reconocidos, garantizando la transparencia a inversores, clientes y otras partes interesadas.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través de los canales de comunicación interna.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios.

Para ello, se han establecido indicadores, objetivos, procedimientos de seguimiento y estrategias que permiten un control y evaluación continuos de la gestión del agua 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 tiene en cuenta el factor de estrés hídrico de cada región en la que opera, asignando un mayor impacto a las captaciones de las zonas con mayor estrés hídrico, haciendo especial hincapié en las prácticas de gestión implantadas en las mismas. Además, tal y como consta en la Política del Agua de Ferrovial, la Compañía respalda el desarrollo y uso de nuevas tecnologías que permitan un uso más eficiente de los recursos hídricos (más información en la sección E3-2).

La Política de Calidad y Medio Ambiente incluye el cumplimiento de la normativa medioambiental, centrándose en minimizar el impacto en la Compañía y en prevenir la contaminación. A tales efectos, se aplican las mejores prácticas para prevenir la contaminación del entorno en el que se desarrollan las actividades de la Compañía y se establecen planes de contingencia cuando es necesario.

En un contexto de creciente demanda de agua potable y deterioro de la calidad debido a la contaminación, la Compañía, a través de su filial Cadagua, 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, la Compañía respalda el desarrollo de infraestructuras que fomentando el acceso a derechos básicos como el agua a comunidades vulnerables a través de las iniciativas de infraestructuras sociales, que proporcionan acceso a agua potable y saneamiento a poblaciones de países en desarrollo.

Con el fin de minimizar aquellos IRO negativos identificados en el Análisis de Doble Materialidad, la Política del Agua ya contiene algunos principios para llevar a cabo dicha mitigación:

- La gestión responsable y eficiente de los recursos de agua, teniendo en cuenta todo su ciclo integral, promueve el desarrollo social y la conservación del ecosistema.
- Se ha integrado el uso y la gestión del agua en la estrategia de gestión de riesgos de la Compañía.
- Se han establecido indicadores, objetivos, procedimientos de seguimiento y estrategias que permiten una gestión eficiente del ciclo integral del agua, y su uso responsable en las operaciones directas de la Compañía se supervisa y evalúa, optimizando el equilibrio 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 extracciones de fuentes de agua como los destinos de vertido para minimizar impacto ambiental. Los proyectos aplican medidas locales destinadas a reducir el consumo de agua a lo largo del ciclo de vida de la infraestructura, fomentando la reutilización de agua. Todo ello incluye la adopción de estrategias para evitar la contaminación del agua durante las fases de construcción y operativas de edificios e infraestructuras. Como ejemplo de estas acciones, puede incluirse la instalación y el mantenimiento de dispositivos y mecanismos necesarios para garantizar la calidad del agua que puede verse afectada por las actividades, como las balsas de retención de contaminantes y las barreras de sedimentos.

E3 - 2: ACTUACIONES Y RECURSOS RELACIONADOS CON AGUA Y RECURSOS MARINOS

Como usuario de recursos hídricos y proveedor de recursos relacionados con el agua, la Compañía gestiona el agua de forma responsable y eficiente, teniendo en cuenta 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 afrontar importantes 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 aquellos contaminantes que suscitan más preocupación, así como las bacterias resistentes a los antibióticos.

La Compañía ha puesto en marcha acciones para hacer frente a los retos medioambientales relacionados con los recursos hídricos, algunas en zonas de alto estrés hídrico. La propia metodología de huella hídrica de Ferrovial obtiene los factores de estrés hídrico de cada país en el que opera a partir de la herramienta Aqueduct Water Risk Atlas. Las zonas categorizadas como medio-alto o alto se consideran con estrés hídrico, mientras que las zonas categorizadas como extremadamente alto se consideran con estrés hídrico alto. Estas acciones principales se llevan a cabo de manera continua según el tipo de proyecto, y algunas de las principales buenas prácticas se detallan a continuación:

Actividades de construcción

- **LÍNEA CIRCULAR METRO OPORTO:** En las obras de construcción de la línea circular de metro de Oporto (Portugal), el agua generada durante las actividades de excavación y ejecución de túneles se reutiliza para diversas actividades de construcción. Entre ellas se incluyen los trabajos de cimentación y la mejora del suelo mediante *jet-grouting*, así como la limpieza general de la obra y el riego para suprimir el polvo.

Esta estrategia de reutilización pretende reducir el consumo de agua potable, minimizar los residuos y promover un proceso de construcción más sostenible. Desde el inicio del proyecto, se han reutilizado con éxito un total de 85.931 m³ de agua. En 2025, se han reutilizado 21.642 m³ de agua, lo que demuestra el compromiso del proyecto con la eficiencia de los recursos y los principios de la economía circular, aún más importantes en zonas con escasez de agua.

- **LÍNEA 8 METRO BARCELONA :** Ferrovial Construcción se encarga de la construcción de la Línea 8 del Metro de Barcelona (Cataluña, España). El proyecto se enfrenta al reto de operar en un contexto de sequía prolongada en Cataluña. En el marco del proyecto se propusieron medidas de ahorro de agua para reducir su consumo y contribuir así a mitigar la situación en la medida de lo posible.

En consecuencia, se decidió proponer cambios en los procedimientos de construcción de determinados elementos, como en el caso de los pilotes. El tipo de pilotes utilizados ha permitido una metodología de ejecución que se traduce en un ahorro estimado de 300 m³ de agua. Además, también se ha seleccionado un tipo diferente de lodo bentonítico para los trabajos de pilotaje, lo que reduce el consumo de agua necesario para su producción y aumenta la eficiencia en su uso, lo que supone un ahorro total estimado de más de 10.000 m³. Además, la tuneladora (TBM) utilizada para la construcción del túnel del metro requiere grandes volúmenes de agua, por lo que se están explorando alternativas como el uso de aguas subterráneas.

Cadagua, actividades de tratamiento de aguas

- **ETAP DEL TER:** 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.

En este contrato, cuyos trabajos avanzan satisfactoriamente, Cadagua está ejecutando un proyecto de innovación centrado en la incorporación del Carbón Activado y la Ozonización, tecnologías que garantizan la calidad y pretenden mejorar las propiedades sensoriales del agua, al tiempo que eliminan trazas de contaminantes emergentes, como los fármacos, presentes en las aguas superficiales influenciadas por la actividad antropogénica.

En cuanto a las actuaciones innovadoras, durante 2025 se completaron las pruebas de isoterma de adsorción en los laboratorios del centro tecnológico AINIA. Estas pruebas compararon hasta siete carbones activados diferentes frente a tres contaminantes emergentes distintos, proporcionando información clave sobre su capacidad de adsorción. Actualmente, se están realizando pruebas rápidas de columnas de filtración para determinar el punto de ruptura y evaluar qué carbones presentan un agotamiento más temprano, lo que permite seleccionar el material más eficaz para la fase final. Paralelamente, se han iniciado los trabajos de adaptación de la planta piloto de la depuradora, donde se llevará a cabo la tercera fase del proyecto de investigación de este importante contrato, con el objetivo de validar el rendimiento de los carbones seleccionados en condiciones reales de funcionamiento.

Para más información sobre las medidas correctoras relacionadas con las comunidades afectadas, véase la sección "NEIS S3-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que las comunidades afectadas expresen sus inquietudes"

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.

A finales de 2025, 277 empleados⁴ trabajaban en los distintos departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que representaba un gasto aproximado de 18,69 millones de euros.

La estrategia de gestión del agua tiene en cuenta los recursos hídricos en términos de disponibilidad (estrés hídrico), calidad y equilibrio de los ecosistemas sobre los que incide, por lo que las políticas y actuaciones descritas se aplican con el máximo rigor en todos los entornos naturales en los que opera la Compañía.

Además, en aquellas regiones y actividades en las que se requieren autorizaciones para el consumo de aguas superficiales o subterráneas, estas se obtienen teniendo en cuenta la explotación racional conjunta de los recursos y, por tanto, su concesión tiene en cuenta las previsiones establecidas en los planes hidrológicos aplicables.

E3 - 3: METAS RELACIONADAS CON AGUA Y RECURSOS MARINOS

Como se explica en el siguiente apartado, Ferrovial ha desarrollado una metodología basada en normas reconocidas internacionalmente para el cálculo de la huella hídrica, que permite realizar una gestión del agua a nivel geográfico.

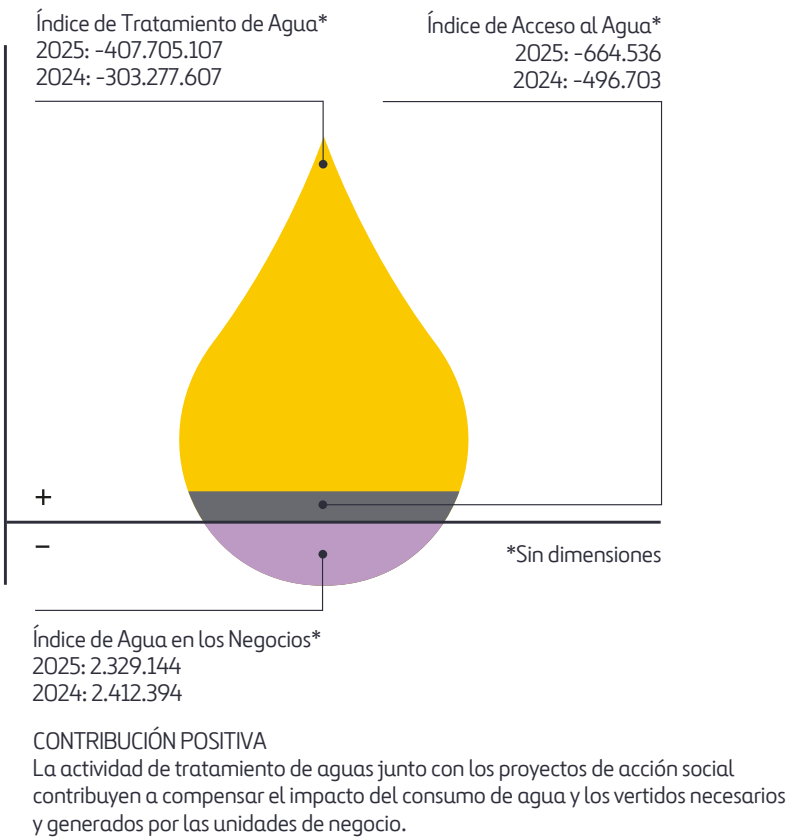
La Compañía ha establecido los siguientes objetivos en relación con su huella hídrica:

- Reducir el Índice de Agua en los Negocios (BWI) en un 20% para 2030 (los datos del año base 2017 son 3.110.263). En 2025, se logró una reducción del 25,1% respecto a 2017 (-3,5% respecto a 2024). El valor para el año objetivo es 2.488.210. Este objetivo implica la reducción del consumo de agua en todos los negocios de Ferrovial, así como de los vertidos, teniendo en cuenta el nivel de estrés hídrico de las regiones en las que opera.

⁴Este indicador no incluye Budimex (véase nota 2.2 de Estados Financieros Consolidados para más información)

- Compensación anual 70 veces el BWI [Índice de Tratamiento del Agua (WTI) + Índice de Acceso al Agua (WAI)] > 70 BWI . En 2025, 175 veces se ha compensado el BWI (126⁵ en 2024). Este objetivo tiene en cuenta la mejora de la calidad del agua, ya que la BWI se ve compensado por el impacto positivo del WTI y el WAI.

Los objetivos de Ferrovial se aplican al perímetro de consolidación financiera de la Compañía y fueron establecidos de manera voluntaria. A la hora de fijar estos objetivos se tuvieron en cuenta los análisis de tendencias, así como los requerimientos de analistas e inversores. También se establecieron objetivos acordes con los principios de la Política del Agua, centrados en el uso eficiente y responsable del agua y en la búsqueda de soluciones para reducir la huella hídrica. La Compañía evalúa continuamente la eficacia de sus objetivos e iniciativas relacionados con el agua mediante procesos de evaluación interna.



E3 - 4: CONSUMO DE AGUA

EXTRACCIÓN DE AGUA (INDICADORES ESPECÍFICOS DE LA ENTIDAD)

	2022	2023	2024	2025
	Extracción total de agua	Extracción total de agua	Extracción total de agua	Extracción total de agua
Red de abastecimiento (m³)	931.346	1.115.436	1.362.930	1.416.596
Agua dulce superficial (m³)	343.306	328.462	204.525	74.556
Agua subterránea (m³)	658.167	629.316	717.009	599.495
Agua de lluvia (m³)	6.580	181	0	2.882
Agua procedente de aguas residuales (m³)	0	0	21	0
Agua pretratada en Cadagua (m³)	4.699.448	4.321.764	4.668.729	4.328.765
Agua reciclada - reutilizada (m³)	21.899	43.765	65.960	45.023
Total	6.660.746	6.438.924	7.019.174	6.467.317

Nota:

- Los datos de 2024 se han reexpresado debido a correcciones necesarias en los datos encontrados durante el año de referencia. Para las aguas subterráneas, también se han reexpresado los datos de 2022 y 2023. Para más información, véase BP-2.
- La información relativa a los indicadores de extracción de agua de los proyectos operados conjuntamente HS2 Main Works y Ontario Transit Group Constructor GP, que se consolidan de forma proporcional, no está incluida.

⁵Para más información véase NEIS S2, BP-2

VERTIDO DE AGUA*

	2022	2023	2024	2025
Total (m³)	217.820	178.108	241.126	250.300

Nota: La información relativa a los indicadores de vertido de agua de los proyectos operados conjuntamente HS2 Main Works y Ontario Transit Group Constructor GP, que se consolidan de forma proporcional, no está incluida. Esta información no representa una desviación relevante en las métricas divulgadas.

CONSUMO DE AGUA*

	2022	2023	2024	2025
Consumo total de agua (m³)	6.442.927	6.260.816	6.778.048	6.217.017
Intensidad de consumo de agua (m³/€M) ¹	853,25	735,27	740,93	645,79
Consumo de agua en zonas de estrés hídrico (m³)	6.207.185	6.076.994	6.578.686	5.882.057

**Según la metodología de la huella hídrica, las zonas con estrés hídrico se refiere a los países en los que opera la Compañía: Australia, Chile, Colombia, España, Francia, Polonia, Portugal y Turquía.*

¹Este ratio se ha calculado a partir de los ingresos incluidos en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de los Estados Financieros de 2025.

Notas:

- Los datos de 2024 se han reexpresado debido a correcciones necesarias en los datos encontrados durante el año de referencia. Para el consumo total de agua, también se han reexpresado los datos de 2022 y 2023. Para más información véase BP-2.*
- La información relativa a los indicadores de consumo de agua de los proyectos operados conjuntamente HS2 Main Works y Ontario Transit Group Constructor GP, que se consolidan de forma proporcional, no está incluida. Esta información no representa una desviación relevante en las métricas divulgadas.*

Ferrovial tiene un compromiso 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 zona geográfica, teniendo en cuenta el nivel de estrés hídrico específico de cada país. A nivel local, se evalúan tanto la extracción de fuentes de agua como los destinos del vertido para minimizar impacto ambiental. Además, los proyectos aplican medidas para reducir el consumo de agua y fomentar su reutilización, incluidas medidas para prevenir su contaminación.

La metodología de cálculo es propiedad de Ferrovial y se ha desarrollado de acuerdo con los principios de The Water Footprint Assessment Manual (WFM) y la Global Water Tool (GWT), dos referencias reconocidas internacionalmente para el cálculo de la evaluación de la huella hídrica. 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:

- Índice de Agua de los Negocios (BWI): mide el impacto negativo por actividades como consecuencia del consumo de agua y los vertidos generados.
- Índice de Tratamiento de Agua (WTI): mide el impacto positivo de los procesos de tratamiento de aguas llevados a cabo en las plantas de Cadagua.
- Índice de Acceso al Agua (WAI): 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 los distintos sistemas de información existentes, dada la diversidad de actividades operativas. Los datos se consolidan a nivel corporativo con la herramienta de huella hídrica utilizada para elaborar este informe. A efectos de reporte, el límite organizativo considerado es el control financiero. En relación con los requisitos de la NEIS, el alcance de la huella hídrica incluye todo el perímetro de consolidación financiera según este enfoque, la 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 empresa.



NEIS E4 BIODIVERSIDAD Y ECOSISTEMAS

SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO 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 impactan negativamente en áreas 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 ubicaciones prioritarias para toda la Compañía.

	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Factores de incidencia directa sobre la pérdida de biodiversidad				
(-) Impacto	OP, S, CL	Pérdida de biodiversidad y capital natural en la construcción y zonas circundantes como consecuencia de proyectos de infraestructuras a gran escala.	Actual	C
(+) Impacto	OP, S	Conservación y respeto del entorno natural, bajo el principio de “no pérdida neta de biodiversidad”, buscando minimizar y compensar los impactos negativos de las actividades gracias a la planificación ambiental y a los compromisos asumidos.	Actual	C
Incidencias sobre los servicios ecosistémicos y dependencias de estos servicios				
Riesgo	OP, S	Escasez de determinados servicios ecosistémicos de los que depende la compañía para llevar a cabo sus actividades, así como la alteración en la extensión y el estado de los ecosistemas.		C

*OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; CL: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

Lugares prioritarios

En la actualidad, Ferrovial opera en 8 países en los que interactúa con la naturaleza, bien porque están clasificados como lugares prioritarios, bien porque interactúa con otros espacios naturales, aunque no estén en sus proximidades.

Las ubicaciones prioritarias son definidas por diferentes y reconocidas normas internacionales (TNFD, GRI) como aquellas que están situadas en zonas sensibles o cerca de ellas (dependiendo del tipo de infraestructura, entre 60 metros y 1 kilómetro). Las zonas sensibles son:

- Zonas de importancia para la biodiversidad
- Zonas de alta integridad de los ecosistemas
- Zonas de estrés hídrico
- Zonas importantes para la prestación de servicios ecosistémicos (comunidades indígenas y sistemas del patrimonio agrícola de importancia mundial de la FAO).

Estas ubicaciones prioritarias son aquellos activos de infraestructuras en los que Ferrovial es promotor, propietario y/o concesionario a largo plazo (más de 20 años). Se han localizado geográficamente para identificar posteriormente su relación con las zonas sensibles. En consecuencia, Ferrovial tiene las siguientes localizaciones 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 los lugares prioritarios, 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. Estas otras localidades que podrían verse afectadas incluyen aproximadamente 254 localidades (154 en 2024). Puede accederse a información detallada al respecto en la siguiente sección. Más información sobre la evolución de otros lugares que interactúan con la naturaleza en la sección BP-2.

Impactos y dependencias

Dentro de los impactos negativos identificados mediante el análisis de doble materialidad, los principales impactos sobre la biodiversidad y los ecosistemas que pueden generar las actividades de Ferrovial son:

- Emisiones de GEI
- Uso u ocupación del suelo, que puede dar lugar a:
 - Degradación del suelo
 - Deterioro del estado del ecosistema
 - Fragmentación del hábitat
- Generación de grandes volúmenes de residuos

Estas actividades también dependen de los servicios ecosistémicos, que apoyan la ejecución de proyectos y la resiliencia operativa, principalmente en:

- Recursos naturales clave, como el agua.
- Y servicios ecosistémicos relacionados con la regulación del clima, la estabilidad del suelo (control de la erosión) y la protección contra inundaciones y tormentas.

Para más información sobre las zonas sensibles afectadas en términos de impacto sobre la biodiversidad y las especies en peligro de extinción, véase la sección "E4-5 Requisitos de divulgación: Métricas relacionadas con la biodiversidad y los cambios en los ecosistemas".

Cabe mencionar que la Compañía cuenta con un procedimiento denominado "Go / No Go" que fue aprobado para definir una serie de criterios medioambientales (basados en la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, conocida como UICN), la Lista Verde de Zonas Protegidas y Conservadas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas y la Lista del Patrimonio Mundial de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)) que deben tenerse en cuenta a la hora de tomar decisiones sobre la implantación o no de un nuevo proyecto. De este modo, la empresa evalúa la validez de la ubicación del proyecto en el contexto de determinadas zonas protegidas:

- Zonas Patrimonio Mundial de la UNESCO: Los proyectos situados en un lugar declarado Patrimonio de la Humanidad, de categoría IX y/o X, o que lo atraviesen o sean adyacentes a él, requieren una diligencia debida y un análisis adicionales.
- Áreas protegidas de la UICN: Si un proyecto se ubica dentro, atraviesa o es adyacente a alguna de las siguientes áreas protegidas de la UICN, será necesario realizar una mayor diligencia debida y análisis adicional:
 - Reserva natural estricta (Ia)
 - Área silvestre (Ib)
 - Parque Nacional (II)

E4-1: PLAN DE TRANSICIÓN Y CONSIDERACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS EN LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO

Consciente del papel clave que desempeña la biodiversidad en la prestación de servicios que sustentan la economía y el bienestar social, Ferrovial reconoce su responsabilidad con la naturaleza y se compromete con su protección y conservación. El objetivo de la Política de Biodiversidad 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.

De este modo, la empresa integra las consideraciones relacionadas con 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
- Soluciones basadas en la naturaleza
- Integración del capital natural en la gestión de riesgos
- "No pérdidas netas", trabajando para lograr un "impacto positivo neto"

ANÁLISIS DE RESILIENCIA

Para analizar su resiliencia, Ferrovial ha seguido las recomendaciones del TNFD, para lo que se ha desarrollado una metodología basada en el enfoque LEAP (Localizar, Evaluar, Valorar, 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 identificó sus ubicaciones prioritarias y para ello consideró los activos de infraestructuras de los que es promotor, propietario o tiene una concesión a largo plazo (superior o igual a 20 años) y evaluó su interacción con la naturaleza (las denominadas áreas sensibles a la biodiversidad). Estas infraestructuras corresponden a las diferentes actividades de la Compañía (las localizaciones prioritarias se pueden encontrar en este informe en la sección "NEIS E4 E4 Requisito de divulgación: impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio").

Los impactos y las dependencias se identificaron y evaluaron utilizando herramientas públicas como ENCORE o el WWF Risk Filter, junto con la experiencia de los expertos ambientales de la Compañía. Los impactos y las 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, de transición 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 este marco define una serie de futuros plausibles definidos por incertidumbres críticas y basados en el cumplimiento del Marco Mundial para la Biodiversidad de Kunming-Montreal. Estos escenarios son los siguientes:

#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.

Alineación de fuerzas de mercado y no de mercado

+

#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.

Degradación moderada de los servicios ecosistémicos

—

Grave degradación de los servicios ecosistémicos

+

- 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.

Desajuste entre las fuerzas del mercado y las ajenas a él

—

- 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 relacionados con la naturaleza y están alineados con los horizontes analizados para los riesgos climáticos. De este modo, se estudia la interacción clima-naturaleza y se mejora la capacidad de recuperación de la empresa.

Tras el análisis de resiliencia realizado, Ferroviario ha identificado los riesgos relacionados con la naturaleza, así como las medidas implantadas por la compañía para mitigar sus impactos:

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
- Ahead of the game - Go fast or go home - Sand in the gears - Back of the list	Infraestructuras afectadas por fenómenos extremos y factores físicos externos: tormentas extremas, corrimientos de tierras o escorrentías. Estos riesgos podrían repercutir en los costes operativos o en los costes extraordinarios ordinarios.	Ferroviario 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
- Ahead of the game - Go fast or go home - Sand in the gears - Back of the list	- 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. Estos riesgos podrían repercutir en los costes operativos, en los costes extraordinarios o en la cotización de las acciones de la Compañía.	- Evaluación Integrada del Capital Natural (INCA o Integrated Natural Capital Assessment): para garantizar una gestión responsable de la biodiversidad, Ferroviario 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. - Ferroviario 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 empresa gestiona sus riesgos e impactos a través de su proceso FRM. Además, Ferroviario cuenta con una Política de Biodiversidad que aborda 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 "no pérdida neta" trabajando hacia un "impacto neto positivo".

FORMULACIÓN DE SUPUESTOS

Las principales hipótesis formuladas por Ferroviario en relación con la resiliencia de su estrategia y modelo de negocio respecto a la biodiversidad y los ecosistemas son las siguientes:

- Impacto sobre el capital natural:** Se espera que los proyectos e infraestructuras de Ferroviario tengan un impacto en el capital natural, incluida la biodiversidad y los ecosistemas. Para minimizar estos impactos, la empresa es consciente de que es posible adoptar medidas que sigan la jerarquía de mitigación, encaminadas a evitar los impactos, minimizarlos, restaurar los ecosistemas afectados y compensar los efectos que no puedan evitarse.
- Jerarquía de mitigación y "no pérdida neta":** Ferroviario asume que la gestión medioambiental debe orientarse al principio de "no pérdida neta" de biodiversidad, trabajando hacia el "impacto positivo neto". Según este supuesto, se considera que los efectos negativos sobre la biodiversidad

pueden neutralizarse mediante una compensación eficaz de los impactos, que se integra en el desarrollo de los proyectos tras la aplicación, en su caso, de las Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA).

- 3. **Metodología INCA:** La Compañía se guía por la premisa de que es posible evaluar eficazmente las alternativas de diseño y selección de emplazamientos utilizando la metodología INCA (Evaluación Integrada del Capital Natural). Esta herramienta permite a la empresa 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 mitigen los impactos sobre los ecosistemas.
- 4. **El cambio climático como factor adicional:** El cambio climático se considera un elemento que agrava la vulnerabilidad de los ecosistemas y la biodiversidad. Este escenario incluye una 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.
- 5. **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. La participación de los grupos de interés tiene lugar principalmente a través de consultas cuando Ferrovial desempeña un papel de promotor, y a través de la colaboración, especialmente en proyectos en los que la empresa actúa como constructora, garantizando que las perspectivas locales se integren en los procesos de toma de decisiones.

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
	Ferrovial, a través de su Política de Biodiversidad, busca proteger y promover la biodiversidad como elemento esencial para el bienestar social y económico, aplicando sus principios a todas las empresas y subcontratistas del Grupo. La política 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 las prácticas de gestión de riesgos y el establecimiento de objetivos claros de seguimiento, abordando así los principales impactos y riesgos de la empresa asociados a la naturaleza. También promueve la educación, las acciones de concienciación y la colaboración con las partes interesadas para avanzar en la conservación y protección de la biodiversidad a escala mundial. En cuanto al uso responsable de los recursos naturales, Ferrovial promueve la eficiencia y garantiza la trazabilidad en toda la cadena de valor de los productos y materias primas utilizados en sus proyectos. Como parte de su compromiso con la lucha contra la deforestación, la empresa establece como principio la adquisición de madera certificada, lo que garantiza que los materiales proceden de fuentes sostenibles y responsables, así como la restauración y reforestación de zonas degradadas. La Política de Biodiversidad también aborda la formación, las acciones de sensibilización y la divulgación como elementos clave para la protección de la biodiversidad. Ferrovial promueve la educación y concienciación de los grupos de interés en todas las fases de sus proyectos, garantizando que tanto los empleados como los socios estratégicos comprendan y apliquen los principios de la política. La Compañía también refuerza la colaboración con distintos grupos de interés, como gobiernos, comunidades locales y organizaciones conservacionistas, para desarrollar estrategias y acciones globales que promuevan la concienciación, conservación y protección del capital natural y la biodiversidad. Las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), aplicables a determinados proyectos que pueden tener impactos sobre la biodiversidad, tienen en cuenta los impactos sociales derivados de la alteración del medio ambiente y recaban la colaboración de los grupos de interés para el desarrollo del proyecto. Ferrovial velará por que los principios establecidos en la presente política se apliquen en todas las filiales en las que tenga participaciones. La empresa se esfuerza por evitar, minimizar y compensar cualquier impacto negativo sobre la biodiversidad, incluyendo actividades que buscan combatir la deforestación, preservar los ecosistemas afectados por sus operaciones (como la degradación del suelo) y proteger la fauna afectada, todo ello a través de medidas y acciones específicas. Esta política contempla aspectos relacionados con el cambio climático, la economía circular y el uso del agua, ya que deriva de la Política de Calidad y Medio Ambiente que incluye todos los aspectos ambientales de la Compañía.
Descripción	
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.

Política	
Política de Biodiversidad	
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	- Impactos materiales: la conservación, la protección y el respeto del entorno natural, de acuerdo con el principio de "no pérdida neta", minimizando y compensando los impactos negativos de las actividades, los impactos sobre las zonas protegidas y las especies amenazadas, el principio de "no pérdida neta", la integración de los riesgos para la biodiversidad y el capital natural, y el seguimiento de las estrategias y la mejora continua de los procesos de gestión. - Riesgos: riesgos jurídicos, tecnológicos y/o de reputación, y dependencias (escasez de determinados servicios ecosistémicos, como recursos naturales, regulación del clima y estructura del suelo).
Proceso de seguimiento y remediación	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 una supervisión y evaluación continuas de la gestión de la biodiversidad. Estas incluyen medidas para reducir los impactos, así como para restaurar y compensar los efectos negativos sobre los ecosistemas, aplicando una jerarquía de mitigación que prioriza evitar, minimizar, restaurar y compensar los impactos.
Ámbito de la política	
Grupos de interés	La visión de esta política es crear valor para la Compañía y sus clientes, inversores y empleados. También fomenta el compromiso y la colaboración con distintas partes interesadas para promover estrategias y acciones globales de concienciación y protección de la biodiversidad. En términos de ámbito de aplicación, esta política se aplicará a: - 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 supervisión u órganos equivalentes); - Empleados en cualquiera de las compañías del Grupo.
Áreas geográficas	Global. 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 Director de Calidad y Medio Ambiente, está integrada en el sistema de gestión y rige los procesos operativos de todos los contratos.
Aplicación en la cadena de valor	El objetivo de la Política de Biodiversidad 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.
Exclusiones a la aplicación	No existen exclusiones de aplicación.
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	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 Biodiversidad (la aplicación de ambas políticas es supervisada por el Comité de Calidad y Medio Ambiente).
Otras cuestiones a reportar (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).
Compromiso de las partes interesadas	Fomento de la relación con las distintas partes interesadas para promover estrategias y acciones globales de sensibilización, medidas de conservación y protección de la biodiversidad.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través de los canales de comunicación interna correspondientes.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios.

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**, que orienta las acciones de la Compañía 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.

La política se aplica a todas las actividades de la empresa y extiende sus principios a toda la cadena de suministro a través del Código Ético para Proveedores, que refuerza el compromiso de Ferrovial con la conservación de la biodiversidad, especialmente en lugares sensibles. Como se indica en su objeto, define y establece los principios y criterios que rigen las actuaciones en el ámbito de la biodiversidad, integrando el capital natural en la toma de decisiones mediante la identificación y evaluación sistemática de dependencias, impactos, riesgos y oportunidades en toda la cadena de valor.

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

En relación con la Política de Biodiversidad, Ferrovial aplica en sus proyectos criterios de mitigación y conservación para garantizar la protección y restauración de los ecosistemas afectados, que constituyen los principios básicos para reducir el impacto ambiental de sus actividades.

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 aplica las medidas requeridas de acuerdo con la jerarquía de mitigación de impactos, algunas de las cuales son compensatorias. Sin embargo, Ferrovial no ha aplicado ninguna medida de compensación de biodiversidad como parte de sus planes de acción hasta la fecha. Estas acciones se llevan a cabo de forma continua en función del tipo de proyecto.

Destacan las siguientes acciones llevadas a cabo en 2025:

Integración ambiental de taludes de hormigón con sustratos y proyecciones especiales de hidrosiembra en el túnel de Oural (entre Monforte y Lugo)

La presencia de taludes y desmontes recubiertos de hormigón proyectado y, ocasionalmente, de otros sistemas de sostenimiento, es habitual en los proyectos de infraestructuras de transporte de todo el mundo. En muchos casos, simplemente se dejan sin tratar y, en el mejor de los casos, se someten a medidas de integración ambiental o paisajística, que suelen consistir en tratamientos de tinción u oxidación de la superficie del hormigón (para que se mimetice con el entorno) y, en otras ocasiones, se instalan mallas y/o geoceldas rellenas de sustrato orgánico y vegetación adecuada (esta solución requiere un mantenimiento continuo e intensivo para que la superficie del hormigón sea más armónica y no se desprenda o desenganche). Además, con el paso de los años, los sustratos utilizados en las geoceldas como base nutritiva para la vegetación plantada se lavan y agotan. Como resultado, los taludes de hormigón proyectado suelen tener un impacto visual significativo y ofrecen un potencial muy limitado para la restauración de la vegetación a largo plazo.

Ferrovial ha puesto en marcha un nuevo tratamiento innovador para su aplicación en taludes de hormigón proyectado con el objetivo de lograr su integración ambiental y paisajística, abordando las limitaciones descritas en el párrafo anterior y encontrando una solución más sostenible que la ofrecida por los métodos actuales. Las condiciones para la supervivencia de las plantas en estas superficies de hormigón son muy difíciles y complejas, por lo que la empresa lo diseñó basándose en los siguientes principios:

- El uso de un sustrato de alta adherencia, que permite una fijación eficaz a este tipo de superficie, al tiempo que proporciona los nutrientes y el entorno adecuados para el desarrollo inicial de las semillas.
- Definición de una mezcla de semillas compuesta por especies con menores necesidades nutricionales. El objetivo no es un crecimiento vegetativo "explosivo", sino una fijación estable y duradera en el sustrato sobre el hormigón que permita una integración medioambiental gradual del talud. La mezcla propuesta se basa en briofitas (musgos) y líquenes, ya que requieren menos humedad y sombra.

Este enfoque se ha denominado "hidrosiembra ecológica", ya que este tratamiento está diseñado para ser más estable y sostenible en el tiempo que las soluciones actuales, requiriendo poco mantenimiento, sin causar problemas de infraestructura y evitando la generación a largo plazo de plásticos y microplásticos en el medio ambiente asociada a las mallas o geomallas.

Se espera que la solución aplicada ofrezca resultados más significativos a medio y largo plazo, ya que se trata de especies de crecimiento lento. Sin embargo, dará lugar a una mayor consolidación de la cubierta vegetal, ya que la resiliencia y adaptabilidad de las criptógamas utilizadas puede permitir, con el tiempo, una colonización más estable y funcional del sustrato, contribuyendo a la retención de humedad y al establecimiento de microhábitats que faciliten la aparición a otros organismos pioneros.

Construcción de un arrecife artificial en el Port Olímpic de Barcelona

Las zonas costeras adyacentes a los grandes centros urbanos se enfrentan a una creciente presión medioambiental. La contaminación provocada por la escorrentía urbana, los vertidos de aguas residuales, el tráfico marítimo, la construcción costera y los microplásticos degrada significativamente los hábitats marinos, altera la biodiversidad y amenaza los servicios ecosistémicos que son esenciales tanto para el bienestar humano como para la resiliencia climática. En las ciudades costeras densamente pobladas, estos impactos suelen intensificarse, lo que provoca la pérdida de hábitats, la reducción de la calidad del agua y el declive de las especies marinas.

Para hacer frente a este reto, Ferrovial lidera la restauración de los ecosistemas marinos de Barcelona mediante la construcción de un innovador arrecife artificial en el Port Olímpic. El proyecto combina ingeniería avanzada, soluciones basadas en la naturaleza y seguimiento científico para mejorar la biodiversidad marina y apoyar la regeneración a largo plazo del entorno costero. El arrecife artificial se compone de biotopos prefabricados diseñados para integrarse perfectamente en el fondo marino y crear al mismo tiempo las condiciones adecuadas para que la vida marina lo colonice y prospere. Paralelamente, el proyecto incorpora infraestructuras específicas para seguir la evolución ecológica y evaluar su impacto regenerador a lo largo del tiempo. Fases del proyecto:

1. Diseño avanzado de biotopos:

Utilizando impresión 3D de hormigón y moldes prefabricados, se desarrollaron una serie de biotopos marinos con geometrías biorreceptivas y superficies texturadas diseñadas específicamente para favorecer el asentamiento de la fauna marina. Se crearon cinco configuraciones diferentes de biotopos para aumentar la diversidad de hábitats, fomentar la interacción entre especies y mejorar la resistencia general del ecosistema.

2. Construcción y logística sostenibles:

El proceso de instalación llevado a cabo en 2024 se planificó cuidadosamente para minimizar las perturbaciones medioambientales. Se definieron estrategias logísticas y de manipulación eficaces para garantizar la seguridad del transporte, la colocación precisa y el anclaje seguro de los biotopos en el lecho marino. Esto incluyó análisis detallados de las operaciones de elevación, las características del lecho marino y las condiciones marinas y meteorológicas para reducir los impactos durante la construcción y garantizar la estabilidad a largo plazo.

3. Seguimiento y evaluación del impacto regenerador:

Para evaluar la eficacia del arrecife artificial, se instalaron cámaras submarinas y sistemas de sensores junto a los biotopos. Esta infraestructura de seguimiento permite la observación continua de los procesos de colonización, la diversidad de especies y el desarrollo de los ecosistemas.

En 2025, apenas un año después de su instalación, los resultados han sido muy alentadores: ya se han identificado más de 100 especies marinas, lo que demuestra un impacto positivo significativo y rápido en la regeneración del ecosistema.

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. Las medidas implementadas por la empresa están directamente relacionadas con los impactos potenciales de la empresa sobre la naturaleza, siguiendo los principios de la Política de Biodiversidad de la empresa (como el principio de jerarquía de mitigación) y se centran en la consecución de los siguientes objetivos:

- Promover el uso de soluciones basadas en la naturaleza, incluida la restauración de los hábitats afectados.
- Integrar las cuestiones de biodiversidad y capital natural en la toma de decisiones, de acuerdo con las recomendaciones del TNFD.
- Aplicar medidas que aumenten la resistencia de la empresa a los riesgos que puedan generar los impactos.
- Preservar las zonas de especial interés para la protección dada la importancia de su conservación.

Se han tenido en cuenta los conocimientos locales específicos sobre las especies que deben protegerse y fomentarse, así como la comunidad local. Sin embargo, debido a la ubicación de los procedimientos, no se localizan poblaciones indígenas.

Para la información relativa a los empleados que trabajan en los departamentos de Calidad y Medio Ambiente, véase Sección E3-2: Acciones y recursos relacionados con el agua y los recursos marinos, Cadagua, actividades de tratamiento de agua.

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 y conecta 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 solo incluye, sino que interconecta todas las dimensiones medioambientales.

Por este motivo, Ferrovial se ha fijado múltiples objetivos vinculados a los principales factores medioambientales de cambio que afectan al estado de la naturaleza. Estos objetivos están relacionados con la reducción de las emisiones de GEI, la neutralización del 100 % de las emisiones residuales de GEI para 2050 mediante soluciones basadas en la naturaleza, objetivos de huella hídrica y objetivos relacionados con la economía circular y el uso eficiente de los recursos (para más información, véanse las secciones E1-4, E3-3 y E5-3). Además, la Compañía se ha fijado objetivos específicos relacionados con la naturaleza:

1. **OBJETIVO 1:** Iniciar y profundizar las divulgaciones sobre la naturaleza alineadas con el TNFD en el ejercicio 2025, integrando las consideraciones relativas a la naturaleza en la gobernanza, la estrategia, la gestión de riesgos y las métricas en consonancia con su Política de Biodiversidad. El objetivo abarca las operaciones globales y las actividades materiales de la cadena de valor ascendente y descendente, y los avances se miden con respecto a una base de referencia de 2024, cuando se publicó el primer informe alineado con el TNFD, y 2025 se centra en perfeccionar las divulgaciones en virtud del Marco Global de Biodiversidad de Kunming-Montreal (GBF) y las recomendaciones del TNFD (incluido su enfoque LEAP).

Dado el compromiso de Ferrovial con la lucha contra la deforestación y la protección y conservación de especies y ecosistemas (principios y objetivos de la Política de Biodiversidad), Ferrovial publicó su primer informe en 2024 siguiendo las recomendaciones del TNFD. Durante 2025, el TNFD reconoció los esfuerzos de Ferrovial por integrar la naturaleza en los procesos de toma de decisiones, y el informe de la empresa fue aprobado e incluido en la lista de ejemplos de informes del TNFD, destacando los avances de Ferrovial en la integración de la biodiversidad en sus decisiones estratégicas.

2. **OBJETIVO 2:** neutralización al 100% de las emisiones residuales de gases de efecto invernadero para 2050 mediante soluciones basadas en la naturaleza.

Ferrovial, firmemente comprometida en la lucha contra la deforestación, se fijó el objetivo de promover soluciones basadas en la naturaleza para compensar sus emisiones residuales. En la actualidad, Ferrovial desarrolla proyectos de absorción de emisiones (proyectos de reforestación en zonas afectadas por incendios o usos agrícolas, como el Proyecto Compensa en Torremocha del Jarama, Madrid) y otros proyectos de compensación basados en la naturaleza que, a su vez, mejoran la biodiversidad local, teniendo en cuenta las necesidades reales del ecosistema y de las comunidades locales (proyectos de conservación y gestión forestal sostenible).

Este objetivo se revisa anualmente en función del porcentaje de emisiones compensadas durante el ejercicio con proyectos basados en la naturaleza (como conservación, gestión forestal sostenible, proyectos de reforestación, etc.) y no tiene año base. En 2025, Ferrovial ha compensado 29.062 tCO₂e, de las que el 24,7% corresponden a proyectos de soluciones basadas en la naturaleza.

3. **OBJETIVO 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 está comprometida con la protección y conservación de especies y ecosistemas (principios y objetivos de la Política de Biodiversidad) los impactos potenciales relacionados con la ocupación de áreas protegidas, Ferrovial se marcó el objetivo de 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. Este procedimiento evalúa la validez de la ubicación del proyecto en el contexto de determinadas zonas protegidas (para más información sobre este procedimiento, véase

la sección "NEIS E4 SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO").

Este objetivo se revisa anualmente mediante la identificación de los proyectos susceptibles de ser sometidos a este procedimiento (por el tipo de proyecto en función de un presupuesto determinado) y, debido a su naturaleza, no tiene hitos, objetivos intermedios ni año base.

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 evaluó y alineó estos objetivos con impactos, dependencias y riesgos significativos, tales como:

- Impacto en las emisiones de GEI
- Ocupación de zonas protegidas
- Impacto sobre las 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 el ecosistema tienen un alcance global en todas las geografías en las que opera la Compañía y están directamente relacionados con los aspectos más significativos identificados a través del análisis de doble materialidad, que a su vez tuvo en cuenta la participación de los grupos de interés (tal y como se describe en la sección "Requisito de divulgación relacionado con la divulgación NEIS E4 IRO-1: descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas". La Compañía analiza las tendencias y exigencias de analistas e inversores, que tiene en cuenta a la hora de fijar estos objetivos, y evalúa continuamente la eficacia de sus objetivos e iniciativas en materia de biodiversidad y ecosistemas mediante evaluaciones internas.

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 significativo.
	Objetivos de reducción de emisiones de GEI.
	Objetivos de la huella hídrica: Reducción del Índice de Agua de los Negocios (BWI).
Minimización	Objetivos relacionados con la economía circular y el uso eficiente de los recursos: • Recuperación del 70% de los residuos no peligrosos de construcción y demolición procedentes de las actividades de construcción. • Objetivo anual del 80% de reutilización del suelo.
	Compromiso de iniciar divulgaciones alineadas con las recomendaciones del TNFD para el ejercicio 2025.
Restauración y rehabilitación	Neutralización al 100% de las emisiones residuales de gases de efecto invernadero para 2050 mediante soluciones basadas en la naturaleza.
Compensaciones o contrapartidas	Neutralización al 100% de las emisiones residuales de gases de efecto invernadero para 2050 mediante soluciones basadas en la naturaleza.
	Objetivos de la huella hídrica: compensación anual de 70 veces el Índice de Agua de los Negocios.

Para desarrollar estos objetivos, Ferrovial utilizó el Marco Global de Biodiversidad (GBF) de Kunming-Montreal, así como la Estrategia de Biodiversidad 2030 de la UE; sin embargo, no se aplicaron 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 de biodiversidad a la hora de fijar objetivos.

Puede accederse a más información sobre estos objetivos en la sección "Requisito de divulgación E1-4": Objetivos relacionados con la mitigación y adaptación del cambio climático", "Requisito de Divulgación E3-3: Objetivos relaciondos con agua y recursos marinos"" y "Requisito de Divulgación E5-3: Objetivos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular".



E4-5: MÉTRICAS RELACIONADAS CON LOS CAMBIOS DE LA BIODIVERSIDAD Y DE LOS ECOSISTEMAS

Las métricas relacionadas con los principales impactos son las siguientes:

- 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	2024		2025	
	Lista Roja de la UICN	Lista regional o local	Lista Roja de la UICN	Lista regional o local
En peligro crítico (CR)	15		14	
En peligro (EN)	25		20	
Vulnerable (VU)	35		41	
Casi amenazada (NT)	46		41	
Preocupación menor (LC)	407		436	
Otras categorías		102	4	114
TOTAL	528	102	556	114

Lugares prioritarios

Ferrovial identificó los lugares prioritarios y otros lugares que interactuaban con la naturaleza, analizando si se encontraban dentro o cerca de zonas sensibles desde el punto de vista de la biodiversidad. En 2025, Ferrovial detectó 113 emplazamientos dentro o cerca de áreas protegidas o clave para la biodiversidad, con un total de 9.457 hectáreas.⁶ Para más información sobre cómo se definen los lugares prioritarios, véase la sección NEIS SBM-3: Impactos, Riesgos y Oportunidades Materiales y Su Interacción Con La Estrategia y el Modelo De Negocio.

Lugares 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	Ecological Corridor of the Guadiana River	España
Parkhurst Forest	Reino Unido	Groves and Mejanas del Ebro	España
Floodplain Forest Nature Reserve	Reino Unido	El Castellar	España
Hoces del Jalón and Jalón River Gorges	España	Calamocarro-Benzú	España
Muelas del Jiloca: El Campo and La Torreta	España	Maritime-terrestrial area of Monte Hacho	España
Sierra de Vicort	España	Rocky Run Stream Valley	EE.UU.
Montes de Alfajarín - Saso de Osera	España	Cub Run Stream Valley	EE.UU.
Sant Llorenç del Munt i l'Obac	España	Dalaman Wetland	Turquía
Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat	España	Dalaman Plain Irrigation	Turquía
Otros lugares en los que se interactúa con la naturaleza			
Ubicación	País	Ubicación	País
Yacimiento arqueológico	Chile	The buffer zone of the Tri-City Landscape Park	Polonia
Yacimiento arqueológico HA-DG-02	Chile	The Middle Vistula Valley	Polonia
Cerro Santa Inés and Costa de Pichidanguí	Chile	The valley of the Sota River	Polonia
Chilean Palm Area of Monte Aranda	Chile	The Warta and Lower Noteć Valleys	Polonia
Choapa River Mouth	Chile	Tri-City Landscape Park with buffer zone	Polonia
Choros Island – Damas Island	Chile	Trzebiatów Coast	Polonia
Conchalí Lagoon	Chile	Tuchola Forest	Polonia
Estero Derecho	Chile	Vistula Landscape Park	Poland
Fray Jorge Forests	Chile	Warsaw Protected Landscape Area	Polonia
Gaviota Island	Chile	Warta Valley Poznań section	Polonia
Historical Monument "Pampa Unión"	Chile	West Pomeranian Coasts	Polonia
Humboldt Penguin	Chile	Bosques del oeste de Zielona Góra	Polonia
Lagunillas Gorge (Adelaide Lagoon)	Chile	Wisłok Śródkowy with tributaries	Polonia
Los Almendros Gorge to Pachingo Gorge (Tongoy Bay)	Chile	Zakol Zakroczymskie	Polonia
Mouth of the Limarí River	Chile	91EO Florestas aluviais of Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	Portugal

⁶ Debido a cambios metodológicos, no fue posible obtener datos precisos de este indicador para 2024. Para más información, véase Acerca de este informe, sección BP-2 - Errores de reporte de información en periodos anteriores.

Pichasca	Chile	9230 Carvalhais gallego-portugués de Quercus robur y Quercus pyrenaica	Portugal
Reserva Marina de Punta Choros	Chile	92AO Bosques-galerías de Salix alba y Populus alba	Portugal
Punta Teatinos - Caleta Hornos	Chile	Río Guaynabo	Puerto Rico
Punta Teatinos a la ría de El Culebrón	Chile	Río Puerto Nuevo	Puerto Rico
Quebrada de Culimo	Chile	1410 Pastizales salinos mediterráneos (Juncetalia maritimi)-hábitat de interés	España
Quebrada Llau	Chile	1510 Estepas salinas mediterráneas (Limonietalia)-hábitat de interés	España
Desembocadura del río Quilimarí	Chile	1520 Vegetación gipsícola ibérica (Gypsophiletalia)-hábitat prioritario	España
Raja de Manquehua - Poza Azul	Chile	4090 Endémico oro-mediterráneos endémicos con hábitats de aliaga de interés	España
Glaciar rocoso en el municipio de Salamanca	Chile	5330 Matorrales termomediterráneos y preestépico	España
Garganta de Socotoco	Chile	6220 Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea-hábitat de interés	España
Colina Talinay	Chile	6310 Pastizales periófilos de Quercus spp-hábitat de interés	España
Las Chinchillas	Chile	6430 Megaforbia higrófila eutótrofa de los bordes de llanura y de los pisos montano a alpino	España
El Salar de Huentelauquén	Chile	92AO Bosques-galerías de Salix alba y Populus alba	España
Estuario de Tongoy y quebrada El Romeral	Chile	9340 Encinares de Quercus ilex y Quercus rotundifolia	España
Humedales de Tongoy	Chile	Arroyo de la Salina y río Almanzora.	España
TSB-3 huella tropera	Chile	Riberas del río Arlanzón y afluentes (ES4120072)	España
Vegas de Quebrada Las Hualtatas	Chile	Riberas del río Tebas y afluentes	España
Vegas de Tambo	Chile	Arroyos Barbaon y Calzones (Arroyo Grande)	España
Geoparque Nacional de las Montañas de Hierro	República Checa	Barranco de La Aldea	España
Parque Natural del Valle de Krounky y Novohradky	República Checa	Barranco de La Palma	España
Biocentro local en MVN Kutřín	República Checa	Barranco del Risco. Lomo de los Canarios-Playa del Risco	España
Biocentro regional Šilingův dům	República Checa	Barranquillo de los Moros	España
Biocorredor regional Šilingův důl - Otradov	República Checa	Cabezo Gordo	España
El valle aluvial del arroyo Končinský	República Checa	Zona marítima de Cabo Roig	España
Curso de agua y bosque	República Checa	Campo de Cartagena	España
3150-2 Brazo muerto y pequeñas masas de agua	Polonia	Acantilados del Monte Hacho	España
6510-1 Pradera de ryegrass	Polonia	Colada de la Gloria	España
91E0-3 Bosque ribereño de tierras bajas	Polonia	Colada de las Galeras	España
Bosque de Augustów Valle de Biebrza	Polonia	Colada del Camino Real	España
Bosque de Augustów-Borecka	Polonia	Colada del Llano de Llevas	España
Bahía de Puck	Polonia	Cordel de L Pozalvez	España
Biała Łądecka	Polonia	Cordel de la Pinilla	España
Marismas de Biebrza	Polonia	Cordel del Priego	España
Parque Nacional de Biebrza	Polonia	Cuenca Alta del Parque Regional del Manzanares	España
Refugio de Biebrza	Polonia	Parque Natural del Estuario de Domingo Rubio	España
Valle de Biebrza	Polonia	Río Ebro	España
Valle de Biebrza-Bosque de Borecka	Polonia	Brezales secos europeos (4030)	España
Valle de Biebrza-Bosque de Knyszyn	Polonia	Gaztelugatxe Doniene/San Juan de Gaztelugatxe	España
Valle de Bóbr	Polonia	Geoparque de Granada	España
Bosque Borecka - Bosque Piska	Polonia	Zona arqueológica de Guayedra (BIC)	España
Bosques de Brodnica - Valle del Vístula	Polonia	Barranco de Guayedra	España

Valle de Brzozówka	Polonia	Ruta Guayedra de Valor Histórico	España
Bosque de Bydgoszcz	Polonia	Monumento Natural de la Montaña de Guaza	España
Valle Central de Wietcisa	Polonia	Barranco de Gūi - Gūi Grande	España
Parque paisajístico de Chełmno	Polonia	Meseta Ibérica	España
Composiciones paisajísticas cistercienses de Rudy Wielkie	Polonia	Parque Nacional de Kaminowski	España
Bosques de Czernikowskie	Polonia	Parque Natural de La Mata	España
Valle de Dolna Sota	Polonia	Parque Natural de las Lagunas de Palos y las Madres	España
Distritos lacustres de Drawskie y Połczyńskie	Polonia	Arroyo de las Andas, río Dilar	España
La naturaleza de Dresde	Polonia	Colada de lava del Link Branch	España
Río Drwęca	Polonia	Lava de Gabia la Chica a Granada	España
Valle del Drwęca	Polonia	Lomo de La Aulaga	España
Zona Oriental Protegida del Bosque de Tuchola	Polonia	Redil del barranco de Altabaca	España
Bosques orientales de Tuchola	Polonia	Mala Wash	España
Borde del Valle del Vístula Zona	Polonia	Cuenca del Manzanares	España
Distrito del Lago Ełk	Polonia	Área marina de la Ría de Mundaka-Cabo de Ogoño	España
Parque paisajístico de las montañas Elk	Polonia	Marjal dels Moros	España
Bosque en el río Gwda	Polonia	Lagunas de Mata y Torrevieja	España
Islas ribereñas de Głogów	Polonia	Praderas con molinos sobre sustratos calcáreos, turbosos o limoarcillosos (6410)	España
Praderas en Haćki	Polonia	Dunas del Odiel	España
Reserva de Kacze Łęgi	Polonia	Humedal protegido denominado Humedal de Baza (IHA614025)	España
Bosque de Kampinos	Polonia	Protección del Mar Menor	España
Parque Nacional de Kampinos	Polonia	Rambla de Azohía	España
Parque Nacional de Kampinos con zona tampón	Polonia	Rambla de Chela	España
Kampinos Valle del Vístula	Polonia	Rambla del Mergajón	España
Zona Paisajística Protegida de Kartuzy	Polonia	Rambla del Predrero	España
Kashubia	Polonia	Ribera del Jarama	España
Parque paisajístico de Kashubian	Polonia	Riera de Rubí	España
Kashubian Sur	Polonia	Royal Holm Oak String	España
Prados de Kazuńskie	Polonia	Rasca y Guaza	España
Reserva Kiełpińskie Ławice	Polonia	Río Sella	España
Bosque Knyszyńska - Bosque Augustów	Polonia	Serres de Busa-els Bastets-Lord	España
Refugio Kozienicka	Polonia	Parque Natural de Ses Salines	España
Colinas de Łębork	Polonia	Sierra Alto de Almagro	España
Zona Tampón Łosiowe Błota	Polonia	Sierra de la Culebra	España
Reserva Łosiowe Błota	Polonia	Sierra Escalona y Dehesa Campoamor	España
Zona Paisajística Protegida del Bajo Gwda	Polonia	Parque Regional del Suroeste de la Comunidad Autónoma de Madrid	España
Valle del Bajo Noteć	Polonia	Franja Costera Sumergida de la Región de Murcia	España
Valle del Bajo Vístula	Polonia	Parque Natural de Tamadaba	España
Media - centro Lubuskie	Polonia	Embalse Tibi	España
Mite	Polonia	Pueblo Torrepacheco	España
Fuertes de Modlin	Polonia	Reserva de la Biosfera de Urdaibai	España
Reserva Natural "Rotuz"	Polonia	Red fluvial de Urdaibai	España
Valle Vístula Nieszawska	Polonia	Ría de Urdaibai ko Itsasadarra/Urdaibai	España
Valle del Noteć	Polonia	Vereda de Cantarranas	España
Zona Paisajística Protegida del Valle del Noteć	Polonia	Vereda de la Cabra	España
Avenida del Roble - Reitweg	Polonia	Vereda de Lucena	España
Zona Paisajística Protegida del Valle del Oleckie	Polonia	Vereda Fuente Álamo	España
Polesie - Rostocze	Polonia	Vereda de los Villares	España
Estanques en Brzeszcze	Polonia	Corredor migratorio occidental gallego-cantábrico	España

Potametumpectianati comb knotweed syndrome en el río Gostynia	Polonia	Zona Especial de Protección Medioambiental de Fethiye-Göcek	Turquía
Zona Paisajística Protegida Powidzko-Bieniszewski	Polonia	Reserva Natural Local de Barnes Meadow	Reino Unido
Bosques de Powisle	Polonia	Parque Ecológico de Bow Creek SINC	Reino Unido
Pradolina Reda - Łeba	Polonia	Campamento 4 - Sitio de biodiversidad HAL	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida - Gawik	Polonia	Zona de excepcional belleza natural del Área de Chilterns	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida del Borde del Valle del Vístula	Polonia	East India Dock Basin SINC	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida de la Región de los Lagos de Etk	Polonia	El emplazamiento de Gravesend forma parte del Sitio de Especial Interés Científico (SEIC) y del Sitio Ramsar del Estuario y Marismas del Támesis	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida del Distrito de los Lagos de Watecki	Polonia	Mayfield Farm - Sitio de Biodiversidad HAL	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida de Przywidzki	Polonia	SEIC de Mid Colne Valley	Reino Unido
Valle de Radunia	Polonia	SEIC de Radstone and Helmdon Disused Railway	Reino Unido
Reserva del río Jar Radunia	Polonia	Hábitat del río Cherwell	Reino Unido
Riparian Stare Stawy	Polonia	Hábitat del río Great Ouse	Reino Unido
Valle de Rospuda (Bosque de Augustów - Bosque de Borecka)	Polonia	Hábitat del río Támesis	Reino Unido
Parque paisajístico de Śnieżnica	Polonia	Río Támesis y tributarios mareales - Sitio de Importancia para la Conservación de la Naturaleza	Reino Unido
Corredor Sur - Bosques de Pszczyna	Polonia	Muelle Royal Victoria	Reino Unido
Corredor Sur - Bosques de Racibórz-Bosques de Pszczyna	Polonia	Sitio de especial interés científico (SEIC) del bosque de Sheephouse	Reino Unido
Zona Especial de Conservación del Hábitat Embalse de Goczałkowicki - Estuario del Vístula y Bajerki	Polonia	Tilbury sealing end compound (SEIC) en el Local Wildlife Site (LWS) de la central eléctrica de Tilbury	Reino Unido
Bosques de Świętokrzyska - Valle del Vístula	Polonia	Upper Nene Gravel Pits	Reino Unido
Parque paisajístico de Szczepieszyn	Polonia	Upper Nene Valley Gravel Pits	Reino Unido
Szumleś	Polonia	Servicio de Pesca y Vida Silvestre de Estados Unidos (USFWS)	EE.UU.
Parque paisajístico de Tenczyński	Polonia	WOTUS - Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU	EE.UU.
Zona tampón del Parque Paisajístico Kozienice	Polonia	Reserva Nacional Pampa del Tamarugal	Chile

- Acciones de restauración relevantes para el valor ecológico 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 más allá de los requisitos mínimos.

En 2025, Ferrovial desarrolló 73 acciones de restauración (89 en 2024) (para más información, véase la sección "E4-3: Acciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas").

Proyectos con Declaración de Impacto Ambiental o documento equivalente: En 2025, Ferrovial trabajó en 30 nuevos proyectos (42 en 2024) sujetos a Declaración de Impacto Ambiental (o documento equivalente que contenga medidas para reducir el impacto sobre el medio ambiente), de acuerdo con el marco legal de cada país.

Cambio de uso del suelo

Dado que las actividades de Ferrovial tienen un impacto en el uso del suelo, la empresa puede contribuir al cambio de uso del suelo dependiendo de su papel en cada proyecto. En los casos en que Ferrovial no actúa como promotor, el cambio de uso del suelo no se atribuye a la empresa, ya que no tiene autoridad para tomar decisiones sobre la selección de emplazamientos o el diseño de infraestructuras.

Ferrovial identificó 9 activos en los que se había producido un cambio de uso del suelo desde el inicio de cada proyecto. La mayoría de los lugares en los que la empresa desempeña un papel decisorio no suponen cambios significativos en el uso del suelo, ya que los proyectos se sitúan principalmente en zonas urbanas. En las ubicaciones no urbanas, los principales cambios de uso del suelo identificados a lo largo del tiempo consistieron principalmente en transiciones de tierras de cultivo y forestales a asentamientos y, en menor medida, de pastizales a asentamientos.

NEIS E5 USO DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR

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

	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Entradas de recursos, incluida la utilización de los recursos				
(-) Impacto	OP, S	Aumento del consumo de materias primas y mayor generación de residuos en la construcción.	Actual	C
Residuos				
(+) Impacto	OP, S	Uso eficiente de los recursos: reducción, reutilización o reciclado de residuos en la construcción.	Actual	C
Oportunidad	OP, S, CL	Nuevas vías de desarrollo del negocio de Ferrovial Construcción a través de la gestión autorizada de residuos.		C

*OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; CL: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

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. También trata de reducir los residuos generados por sus actividades, al tiempo que explora nuevas oportunidades de desarrollo de negocio en el campo de la gestión de residuos, promoviendo la mejora continua y la transparencia. Los principios 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 fomenta la transición hacia el abandono del uso de recursos vírgenes mediante el aumento del uso de recursos secundarios, el abastecimiento sostenible y el uso de recursos renovables.
Objetivo	La visión de la Política de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial es mejorar el futuro mediante el desarrollo y la explotación de activos de infraestructuras y ciudades sostenibles, al tiempo que se compromete 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 de su perímetro de consolidación. Estos principios y valores incluyen los relacionados con el uso de los recursos y la economía circular.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	- Impactos materiales: uso eficiente de los recursos, reducción, reutilización o reciclaje de residuos para la ejecución de las actividades de la empresa, y aumento del consumo de materias primas y generación de residuos. - Oportunidades: nuevas oportunidades de desarrollo de negocio mediante la gestión autorizada de residuos.
Proceso de seguimiento y remediación	Ferrovial despliega sus políticas a través de las estrategias específicas de negocio, que a su vez establecen esquemas de gobernanza e indicadores con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten monitorizar 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	La visión de esta política es crear valor para la Compañía y sus clientes, inversores y empleados. También promueve la creación de valor 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 términos de ámbito de aplicación, esta política se aplica a: - 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 supervisión 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 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 Operaciones de la Compañía y la cadena valor.

Exclusiones a la aplicación	No existen exclusiones de aplicación.
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	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, y el Comité de Calidad y Medio Ambiente es responsable de su aplicación.
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política se elabora de acuerdo con 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 las Políticas de Derechos Humanos, Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de Ferrovial.
Compromiso de las partes interesadas	Ferrovial garantiza el intercambio continuo y permanente de información a través de canales de comunicación eficaces, aprovechando las nuevas tecnologías y manteniendo la cooperación y la transparencia con las autoridades competentes y los reguladores.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través de los canales de comunicación interna correspondientes.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios.

E5 - 2: ACTUACIONES Y RECURSOS RELACIONADOS CON EL USO DE LOS RECURSOS Y LA ECONOMÍA CIRCULAR.

Plan de Economía Circular	
Objetivo	Establecer principios de economía circular en todos los procesos operativos de la Empresa, promoviendo la reutilización y el reciclaje de residuos, y el uso eficiente de los recursos aplicando criterios de circularidad, ya sea mediante la reutilización o el reciclaje de materiales en las actividades
Principios de jerarquía de residuos	La Política de Calidad y Medio Ambiente y el Plan de Economía Circular establecen los mecanismos para la aplicación de los principios de jerarquía de residuos bajo los cuales Ferrovial prioriza 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 último recurso, la eliminación de residuos.

Para contribuir a la consecución de los objetivos fijados en el Plan de Economía Circular, se llevaron a cabo una serie de acciones en el ámbito de la gestión de residuos y la economía circular, destinadas a reducir la generación de residuos y, en consecuencia, las emisiones de gases de efecto invernadero al evitar el transporte de materiales. Estas acciones principales se llevan a cabo de forma continuada en función del tipo de proyecto. A continuación, se detallan algunas de las principales buenas prácticas:

- **CERTIFICACIÓN DE RESIDUOS CERO:** Ferrovial, a través de su división de Construcción, ha renovado la certificación "Residuo Cero" en 2025 por su buen rendimiento en la gestión de residuos en proyectos en España, Portugal, Reino Unido, Australia y Estados Unidos. Este reconocimiento, concedido por la Société Générale de Surveillance (SGS), líder mundial en certificación y verificación, avala el compromiso de la empresa con la gestión responsable de los residuos y la economía circular.

Ferrovial ha demostrado una gestión trazable, eficiente y alineada con estrictas normas técnicas, cumpliendo requisitos como:

- Recuperación mínima del 90% de los residuos generados (máximo del 10% enviado a vertedero)
- Un inventario de residuos rastreable y detallado por tipo y tratamiento
- Definición de objetivos de reducción y recuperación respaldados por planes de acción
- Cumplimiento de la normativa
- Procedimientos documentados que garanticen el control y la mejora continua

Ferrovial ha incorporado herramientas digitales para la trazabilidad y el control de los residuos, reforzando la innovación tecnológica aplicada a la sostenibilidad. Además, este reconocimiento añade valor a los clientes y proyectos, mejorando la confianza y el cumplimiento de los criterios ESG, e implica a los proveedores y subcontratistas, extendiendo la cultura de la economía circular a lo largo de toda la cadena de valor.

Con este hito, Ferrovial reafirma que la gestión responsable de los residuos es posible, escalable y esencial para construir un futuro sostenible.

- **ECONOMÍA CIRCULAR, PROYECTO DEL TÚNEL ALBERTIA:** Un gran ejemplo de aplicación de la economía circular es la obra del Túnel de Albertia, que forma parte de la línea ferroviaria de alta velocidad vasca en los territorios de Álava y Gipuzkoa (País Vasco, España). Se identificaron medidas de economía circular que permitieron valorizar 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 trituradora móvil para triturar y cribar los residuos de hormigón generados. Este material triturado cumple con los requisitos técnicos del proyecto para ser utilizado como material de machaqueo en el relleno de los falsos túneles (cut-and-cover) del túnel de Albertia, cumpliendo con 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.

El proyecto finalizó en 2025 con el logro de reutilizar más de 15.000 toneladas de hormigón in situ. La recuperación 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 realizara con material adquirido en una cantera.

La acción más relevante en el sentido de reducir la huella hídrica ha consistido en un 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 planta de tratamiento in situ, lo que evita tener que utilizar agua procedente del medio ambiente. Según las necesidades específicas pendientes, se ha calculado que se han reutilizado 8.000.000 de litros de agua 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.

- **ALAMO NEX CONSTRUCTION I-35 (ANC):** En el proyecto de construcción de la I-35 de Alamo Nex Construction (ANC), en San Antonio (Texas, EE.UU.), se han aplicado varias prácticas de gestión de residuos:
 - **Reciclado de hormigón** – Se aplican varias medidas en el reciclado del hormigón usado. La medida de reciclaje más reciente consistió en obtener un permiso de trituradora de hormigón y triturar los restos de hormigón y utilizarlos in situ como base de flexión. La cantidad generada para su reutilización in situ por Concrete Crusher fue de 13.165 toneladas durante 2025.
 - **Reciclaje del asfalto** – Para dar paso a la nueva superficie y alineación de la carretera, se retira y fresa el asfalto. En 2025, se han fresado y reutilizado in situ 2.532 toneladas de asfalto.
 - **Reciclado de metales** – ANC ha realizado un esfuerzo concertado para garantizar que todo el metal generado durante el proyecto se recicle. Esto incluye, pero no se limita a, barras de refuerzo, barandillas y señalización. En 2025 se reciclaron 5.000 toneladas de metal.

Cadagua, actividades de tratamiento de aguas

- **PROYECTO BOKAR:** El proyecto BOKAR (iniciado este año y cuya finalización está prevista para 2027), liderado por CADAGUA, ejemplifica una fuerte apuesta por la energía circular y la reducción de la huella hídrica a través de la valorización de lodos de depuradora para la producción de biocarbón. Mediante procesos avanzados de pirólisis y carbonización hidrotérmica, CADAGUA, en colaboración con el centro tecnológico Tecnalia, transforma los lodos -tradicionalmente considerados un residuo problemático- en un recurso de alto valor: el biocarbón funcionalizado. Tras someterse a una activación fisicoquímica, este material adquiere propiedades de adsorción comparables a las del carbón activado de origen fósil, lo que permite su uso directo en plantas de tratamiento de aguas residuales para la eliminación eficaz de contaminantes emergentes como los productos farmacéuticos y los compuestos orgánicos persistentes.

Esta estrategia no solo reduce la dependencia de materias primas importadas y de origen fósil, sino que también cierra el ciclo de los recursos dentro de la propia planta de tratamiento, minimizando la generación de residuos y las emisiones asociadas al transporte y la eliminación. Además, el proyecto incluye la investigación sobre el uso del biocarbón como materia prima en aplicaciones de construcción, como el asfalto y el hormigón, lo que añade valor estratégico al permitir el secuestro biogénico de CO₂ y reducir aún más la huella de carbono de estos materiales. El uso de biocarbón contribuye así a la autosuficiencia de las instalaciones, mejora la calidad del agua tratada y facilita el cumplimiento de las normas medioambientales más estrictas.

En definitiva, BOKAR posiciona a CADAGUA como un referente en innovación y sostenibilidad, impulsando la economía circular en el sector del agua y demostrando que la gestión avanzada de lodos puede convertirse en una solución integral para la protección de los recursos hídricos y la transición hacia modelos productivos más responsables y eficientes.

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. Las medidas aplicadas por la empresa están directamente relacionadas con los impactos potenciales de la empresa, siguiendo los principios de la Política de Calidad y Medio Ambiente de la empresa, y se centran en la consecución de su objetivo de utilizar los recursos naturales y materiales de forma eficiente y reducir la producción de residuos.

Mediante la puesta en marcha de estas acciones, se promueve el carácter circular de las operaciones 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 busca alcanzar mayores tasas de utilización de materiales reutilizados y reciclados.

Para la información relativa a los empleados que trabajan en los departamentos de Calidad y Medio Ambiente, véase Sección E3-2: Acciones y recursos relacionados con el agua y los recursos marinos, Cadagua, actividades de tratamiento de agua.

E5 - 3: METAS RELACIONADAS CON EL USO DE LOS RECURSOS Y LA ECONOMÍA CIRCULAR

El Plan de Economía Circular establecido incluye objetivos, que siguen los principios de la jerarquía de residuos (reutilización, reciclado y valorización), e indicadores de rendimiento:

En línea con los requisitos de la Taxonomía de la UE, la Compañía pretende reciclar al menos el 70% de los residuos no peligrosos de construcción y demolición generados anualmente en las actividades de construcción, habiendo recuperado el 76% de estos residuos en 2025 (75% en 2024), cumpliendo el objetivo establecido.

En el sector de la construcción, el objetivo anual es valorizar el 80% de las tierras de excavación. En 2025, se valorizó el 87% de las tierras excavadas (90% en 2024).

Las depuradoras de Cadagua se comprometen a la valorización del 80% de los lodos de depuradora generados para su uso agrícola, compostaje o secado térmico, habiéndose recuperado el 85% de los lodos generados (76% en 2024).

Los objetivos de Ferrovial se aplican al perímetro de consolidación financiera de la empresa y se fijaron de forma voluntaria. Al fijar estos objetivos se tuvieron en cuenta los análisis de tendencias y los requerimientos de analistas e inversores. Además, se establecieron objetivos de acuerdo con los principios de la Política de Calidad y Medio Ambiente, centrándose en el uso eficiente de los recursos naturales y la utilización de materiales reciclados, reduciendo los residuos. Además, la empresa evalúa continuamente la eficacia de sus objetivos e iniciativas relacionados con el agua mediante revisiones internas.

La promoción de mayores tasas de uso de materiales circulares se consigue a través de 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 así 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 a través de la gestión de 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 estos recursos.

La promoción de una gestión eficaz de los residuos se ajusta a las políticas y procedimientos internos destinados a garantizar su cumplimiento. Los residuos se separan para facilitar su correcta manipulación y recuperación, ya sea reutilizándolos 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	2025
Áridos (t)**	-	9.509.101	9.187.753	11.071.325	9.855.839
Hormigón (t)	7.178.860	6.177.323	5.338.501	5.471.617	4.497.840
Aglomerado asfáltico (t)**	-	765.162	782.783	737.731	1.037.578
Cemento (t*)**	-	168.752	149	271.732	246.416
Acero corrugado (t)	182.651	128.921	121.552	127.706	184.587
Betún (t)	464.342	106.329	48.279	77.909	76.519

*Los materiales biológicos no son significativos en las compras de Ferrovial.
** La verificación de estos tres materiales quedó fuera del alcance en 2021.
Nota: La información relativa a los materiales adquiridos para el proyecto operado conjuntamente HS2 Main Works, en el que Ferrovial posee una participación del 15% y que se consolida de forma proporcional, no está incluida.

El volumen de recursos utilizados por Ferrovial Construcción se concentra principalmente en actividades relacionadas con la construcción de infraestructuras, en particular la compra de áridos, hormigón, asfalto y acero. La estrategia de sostenibilidad y economía circular de la empresa demuestra un firme compromiso con la reducción del impacto ambiental y la optimización de los recursos, promoviendo activamente la integración de materiales reciclados y reutilizados en sus proyectos. En 2024, el consumo total de recursos ascendió a 17.758.020 toneladas, y la cifra para 2025 se situó en 15.898.779 toneladas.

La metodología utilizada para calcular el consumo de recursos se basa en el análisis de las compras realizadas para cada proyecto. Las cantidades se registran en el sistema de gestión con sus unidades originales de peso o volumen, utilizando valores de referencia que garantizan la coherencia y la conversión exacta entre unidades volumétricas y de masa.

E5 - 5: SALIDAS DE RECURSOS

Tipo de residuo	Tratamiento	2022	2023	2024	2025
Residuos no peligrosos	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	20.094.690	23.727.847	31.165.808	24.451.578 ⁷
	Preparación para la reutilización (t)	18.099.015	21.750.885	28.497.438	19.600.754
	Reciclado (t)	1.837.497	1.837.497	2.603.789	1.635.398
	Otras operaciones de valorización (t)	158.178	139.465	64.581	3.215.426
	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	2.782.270	2.805.547	4.199.361	3.988.146
	Vertedero (t)	2.748.871	2.775.523	4.151.002	3.870.948
	Incineración (t)	33.399	30.024	48.359	91.655
	Otras operaciones de eliminación (t)	0	0	0	25.543
	TOTAL	22.876.960	26.533.394	35.365.169	28.439.724

⁷ La reducción de la generación de residuos no peligrosos en comparación con el año anterior se debe a la menor generación de residuos de construcción y demolición procedentes de las actividades de construcción de la empresa.

Residuos peligrosos	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	17.114	18.577	1.626	15.778
	Preparación para la reutilización (t)	0	0	0	0
	Reciclado (t)	5.635	7.387	1.418	12.108
	Otras operaciones de valorización (t)	11.479	11.190	208	3.670
	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	3.824	5.848	6.172	1.111
	Vertedero (t)	0	0	0	0
	Incineración (t)	0	0	0	15
	Otras operaciones de eliminación (t)	3.824	5.848	6.172	1.096
	TOTAL	20.938	24.425	7.798	16.889 ⁸
TOTAL	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	20.111.804	23.746.424	31.167.434	24.467.356
	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	2.786.094	2.811.395	4.205.533	3.989.257
	TOTAL	22.897.898	26.557.819	35.372.967	28.456.613

Nota:

- Los datos de residuos de 2024 se han reexpresado debido a la inclusión de los residuos de construcción y demolición de Webber. Estos datos se han extrapolado teniendo en cuenta los residuos de construcción y demolición de Webber de 2025 y el volumen de negocio de los años 2024 y 2025.
- Este año se han incluido en la tabla de residuos totales las tierras de excavación y los residuos de construcción y demolición.
- No se incluye la información que se consolida proporcionalmente relativa a los indicadores de residuos de los proyectos operados conjuntamente HS2 Main Works, Ontario Transit Group Constructor GP y Metro Paris Ligne 3A JV. Esta información no representa una desviación relevante en las métricas divulgadas.

Cantidad total de residuos no reciclados	2022	2023	2024	2025
Cantidad total de residuos no reciclados	21.054.766	24.712.935	32.767.761	26.809.107
Porcentaje de residuos no reciclados	92 %	93 %	93 %	94 %
Porcentaje de residuos desviados de la eliminación	88 %	89 %	88 %	86 %

Ferrovial reporta voluntariamente los datos sobre tierras de excavación y residuos de construcción y demolición en tablas separadas, ya que constituyen los flujos de residuos más representativos de la Compañía.

RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN		2022	2023	2024	2025
Residuos de construcción y eliminación	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	3.213.352	3.157.554	1.704.911	1.614.439
	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	1.088.926	386.492	572.387	504.174
	Vertedero (t)	1.088.926	386.492	572.387	485.760
	Incineración (t)	0	0	0	0
	Otra eliminación o tratamiento desconocido (t)	0	0	0	18.414
	TOTAL	4.302.278	3.544.046	2.277.298	2.118.613
TIERRAS DE EXCAVACIÓN		2022	2023	2024	2025
Tierras de excavación	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	26.570.509	31.794.582	29.191.451	22.640.275
	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	2.882.829	4.059.200	3.393.053	3.281.858
	Vertedero (t)	2.882.829	4.059.200	3.393.053	3.274.890
	Incineración (t)	0	0	0	0
	Otra eliminación o tratamiento desconocido (t)	0	0	0	6.968
	TOTAL	29.453.339	35.853.782	32.584.504	25.922.133

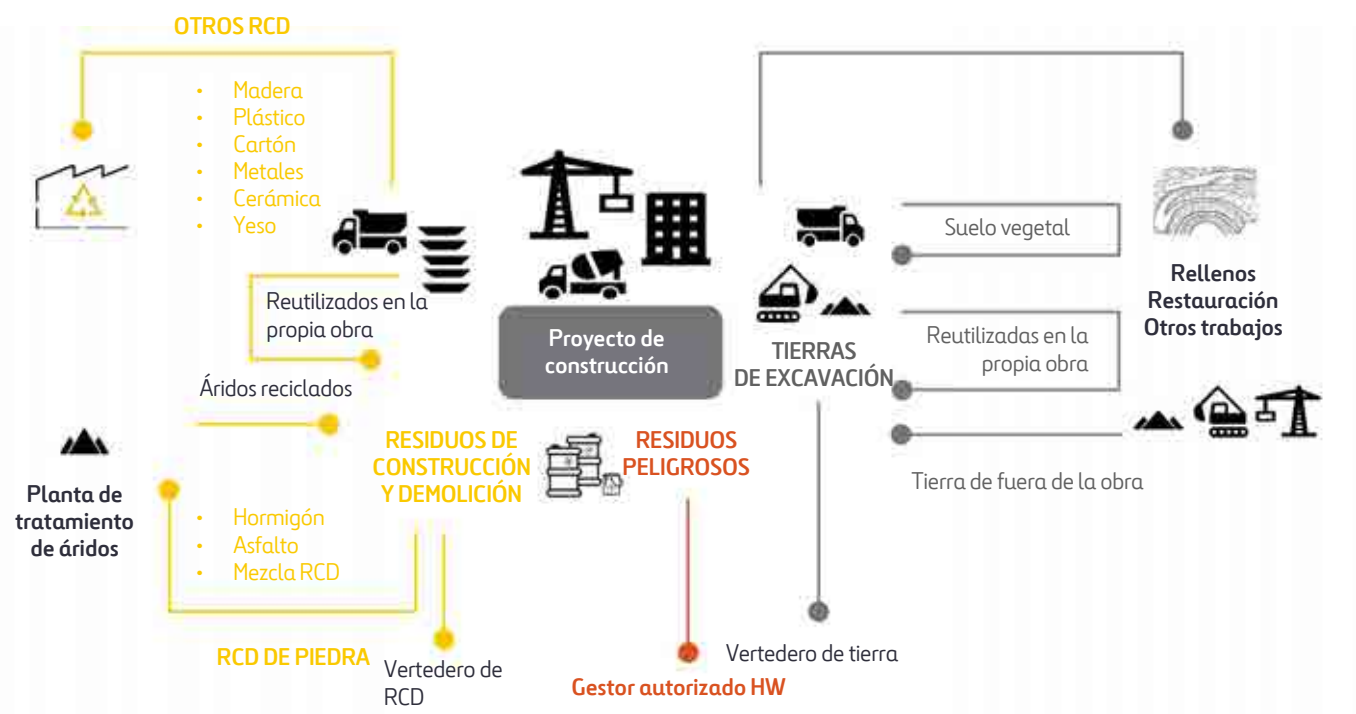
Nota: No se incluye la información relativa a los indicadores de residuos de los proyectos operados conjuntamente HS2 Main Works, Ontario Transit Group Constructor GP y Metro Paris Ligne 3A JV, que se consolidan proporcionalmente. Esta información no representa una desviación relevante en las métricas divulgadas.

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 su reutilización directa tras su segregación o su procesamiento 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. Las tierras pueden gestionarse reutilizándolas in situ o enviándolas 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 la 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 realiza una correcta segregación y almacenamiento de los residuos, tal y como indica la normativa de cada zona en la que opera la Empresa, y posteriormente se envían a un gestor autorizado.



El resto de materiales presentes en los residuos generados por las actividades de Ferroviario 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 la siguiente tabla se detallan los materiales presentes en los residuos de Ferroviario:

Residuos de construcción y demolición	Residuos no peligrosos	Residuos peligrosos
Hormigón	Residuos urbanos aprovechables: - Envases - Papel y cartón - Vidrio - Materia orgánica - Otros residuos no reciclables	Envases de productos peligrosos (pintura, disolvente, etc.)
Mezclas asfálticas y bituminosas	Madera	Absorbentes contaminados
Escombros	Voluminosos	Aceites usados contaminados
Madera	Residuos vegetales	Filtros de aceite
Plástico	Chatarra	Sprays y aerosoles
Cartón	Arena	Equipos eléctricos y electrónicos, baterías
Metales	Grasas y aceites	Agua con hidrocarburos
Cerámica	Lodos de depuradora	Tierra contaminada
Yeso		Fibrocemento (amianto)
Neumáticos usados		

*La actividad de Ferroviario no genera residuos radiactivos

Todas las líneas de negocio informan anualmente de los residuos producidos, incluyendo tanto su generación como el tipo de tratamiento que reciben. A efectos de reporte, 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 reporte a través de la cual los responsables medioambientales de cada unidad de negocio reportan sus datos. Las empresas también tienen sus propios métodos para registrar los residuos. Los residuos se consolidan por tipo de residuo y se desglosan por tipo de tratamiento. Cuando se desconoce el tipo de tratamiento, la empresa adopta el peor escenario posible, suponiendo que los residuos se destinan a eliminación. No se han realizado estimaciones, ya que los datos proceden de la información de los gestores de residuos autorizados. Ningún otro organismo externo ha participado en la validación de esta métrica.

Información social

NEIS S1 PERSONAL PROPIO

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 desempeña un papel clave 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 este conocimiento para adaptar su estrategia y dar forma a su futuro .

Las operaciones de la empresa conllevan riesgos inherentes, especialmente 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 sistémicos 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. Para hacer frente a estos riesgos, 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 solo de mitigar los riesgos; sino también de aprovechar las oportunidades. Ferrovial considera a su gente una fuente de fuerza e innovación. Los programas centrados en el desarrollo profesional, como los de desarrollo del liderazgo, permiten a los empleados crecer junto a la Empresa. Este enfoque aumenta la satisfacción laboral y la productividad, al tiempo que fomenta la lealtad y reduce la rotación y mejora las condiciones de trabajo, lo que refleja el compromiso de Ferrovial de crear un entorno solidario e integrador. Asimismo, el énfasis de la empresa en 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 transición energética de la empresa presentan nuevas oportunidades de creación de empleo, mejora de las cualificaciones y crecimiento profesional. Se capacita a los empleados para adaptarse a nuevas funciones, especialmente en proyectos de transición energética 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 del riesgo de trabajo forzado 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 empresa 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 sus empleados y allana el camino hacia un futuro resiliente e integrador.

Personal propio	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Condiciones de trabajo				
(+) Impacto	OP	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.	Actual	C
(+) Impacto	OP	Mejora del entorno laboral mediante la implantación de mecanismos de denuncia y protección de los trabajadores, fomentando el sentimiento de pertenencia e inclusión, y garantizando siempre la libertad sindical y la negociación colectiva.	Actual	C
(+) Impacto	OP	Mejora de las condiciones laborales mediante la implementación y revisión periódica de la Política de Derechos Humanos para todos los empleados del Grupo, así como otros compromisos (Pacto Mundial y Principios Rectores de las Naciones Unidas).	Actual	C
(-) Impacto	OP	Desplazamiento de la mano de obra y transformación de funciones como consecuencia de la automatización y la adopción de nuevas tecnologías.	Actual	C
Riesgo	OP, CV	Reputación dañada y pérdida de confianza como compañía responsable que no respeta los derechos humanos.		M
Oportunidad	OP, CV	Convertirse en líder del sector promoviendo las mejores prácticas en materia de derechos humanos en toda la cadena de valor.		C
Oportunidad	OP, CV	Diferenciación y acceso a clientes con elevados requisitos en materia de derechos humanos.		C
Igualdad de trato y oportunidades para todos				
(+) Impacto	OP	Promoción del desarrollo profesional de los trabajadores mediante programas y servicios atractivos de orientación profesional que se adapten a sus necesidades, fomenta la cultura empresarial.	Actual	C

Oportunidad	OP	Atraer y retener el talento y reducir la rotación ofreciéndoles proyectos de alta tecnología en los que puedan desarrollar sus capacidades en áreas profesionales muy atractivas.		M
Riesgo	OP	Pérdida de competitividad por falta de diversidad en la mano de obra.		C
Oportunidad	OP	Aumento de la productividad de los empleados.		C
Salud y seguridad				
(+) Impacto	OP, S	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).	Actual	C
(-) Impacto	OP, S	Deterioro de la salud de los trabajadores.	Actual	C
(-) Impacto	OP, S	Muerte o lesiones incapacitantes.	Actual	C
(+) Impacto	OP, S	Fomento de la innovación y la digitalización para mejorar la seguridad en los proyectos, reduciendo los accidentes y los riesgos para los trabajadores.	Actual	C
Riesgo	OP, S	Riesgo de reputación causado por el impacto de un accidente mortal o con consecuencias catastróficas.		M
Riesgo	OP, S	Retrasos por riesgo operativo: causados por la suspensión de actividades como consecuencia de un accidente mortal o daños materiales.		C
Riesgo	OP, S	Riesgo financiero: relacionado con indemnizaciones o sanciones; Pérdida de contratos con clientes con elevadas normas de seguridad.		M
Oportunidad	OP, S	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.		M
Oportunidad	OP, S	Reducción del absentismo laboral derivado de una adecuada gestión de la salud y el bienestar de los empleados que reduce los costes derivados de los accidentes laborales y las enfermedades profesionales.		C

*OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; Cl: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

S1-1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON EL PERSONAL PROPIO

Políticas	Política Global contra el Acoso y la Discriminación
Descripción	Ferrovial se compromete a fomentar un lugar de trabajo libre de cualquier tipo de acoso, discriminación o comportamiento abusivo. 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 tratan con seriedad y se gestionan de forma confidencial, imparcial y diligente.
Objetivo	Los objetivos de esta Política son: a. Garantizar que los empleados de la empresa sean tratados con dignidad y respeto cuando trabajen dentro de la organización y externamente en cualquier evento patrocinado por la empresa. 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. Proporcionar 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	- Impactos materiales: 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. Ferrovial también supervisa y actualiza periódicamente 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	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 a la plantilla de Ferrovial y se extiende a los colaboradores externos, asegurando la alineación con los valores corporativos de inclusión y no discriminación.
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

Parte responsable	CEO de Ferrovial - responsable de aprobar y aplicar 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.
Compromiso de las partes interesadas	La política tiene en cuenta las expectativas de las partes interesadas promoviendo un entorno de trabajo seguro e integrador.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través de los canales de comunicación interna de la Compañía.
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. Sus principios incluyen 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 de oportunidades y la no discriminación, los derechos del niño y la prevención de la explotación infantil, el rechazo de la esclavitud y de cualquier forma de trabajo forzado, el respeto de los derechos de las comunidades locales, con especial atención a los pueblos indígenas y otras minorías que puedan ser especialmente vulnerables, el compromiso con el cuidado del 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: violaciones 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, generar impactos positivos y alinearse con las normas internacionales de derechos humanos.
Proceso de seguimiento y corrección	El proceso de diligencia debida en materia de derechos humanos de Ferrovial consta de varias herramientas corporativas que integran los derechos humanos: Código de Ética Empresarial, Política de Compras, Proceso de Identificación y Evaluación de Riesgos (FRM), Política de Diligencia Debida de Integridad Ética de Terceros, y el procedimiento equivalente para proveedores. 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 el Departamento de Cumplimiento y Gestión de Riesgos, que garantiza la confidencialidad y protección de los denunciantes. Para garantizar que Ferrovial permanece atenta a los riesgos potenciales y a las situaciones emergentes relacionadas con los derechos humanos, participa activamente en organizaciones y grupos de trabajo centrados en los derechos humanos y el impacto social, como Forética (Cluster de Impacto Social) y la Fundación SERES (Laboratorio de Derechos Humanos).

Ámbito de la política

Partes interesadas	Partes interesadas principales: empleados, contratistas, clientes, proveedores y socios (por ejemplo, empresas conjuntas). Grupos de interés 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 socios. Se realizan esfuerzos específicos para garantizar el cumplimiento del Código Ético para Proveedores de la empresa y otras políticas relacionadas.
Exclusiones a la aplicación	No se indica explícitamente.
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	Consejo de Administración– responsable de aprobar e implantar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política es coherente con los marcos internacionales, entre ellos: – la Declaración Universal de los Derechos Humanos – los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) – los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos – las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.
Compromiso de las partes interesadas	Interactúa activamente con empleados, comunidades, clientes, proveedores y contratistas. Las evaluaciones periódicas y los mecanismos de comunicación garantizan un diálogo y una retroalimentación 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	La Política de Derechos Humanos ha sido actualizada y aprobada por el Consejo de Administración el 18 de junio de 2025.

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 opciones de permisos y mejoras, todas ellas descritas a continuación, sin perjuicio de los derechos y permisos ya previstos en la legislación laboral aplicable, como el Estatuto de los Trabajadores o los Convenios Colectivos Sectoriales o Provinciales.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	- Impactos materiales: mejora de las condiciones de trabajo mediante la implantación y revisión periódica de la Política de Derechos Humanos para todos los empleados del Grupo, y mejora del entorno laboral mediante la implantación de mecanismos de denuncia y protección. - Oportunidades: mayor productividad, satisfacción laboral y retención de los empleados gracias a la atención que presta el Grupo a la salud y el bienestar de sus trabajadores.
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 está respaldada por un plan de acción en el que se detallan medidas e iniciativas específicas para promover el equilibrio entre la 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	Todo el personal de cualquier empresa 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 relación 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	
Parte responsable	Director General: responsable de aprobar y aplicar la política
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.
Compromiso de 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 garanticen 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.

Política	Política de Salud, seguridad y bienestar
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 materiales: Entornos de trabajo seguros, cumplimiento de las normas legales y mejora continua de los resultados en materia de salud y seguridad. - Riesgos: riesgos jurídicos y de reputación, así como riesgos asociados a la salud y seguridad en el 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	La política afecta a los empleados, directivos, clientes, inversores, socios de la cadena de suministro y otras partes interesadas de Ferrovial que participan en el mantenimiento y la promoción de la salud y la seguridad 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	
Parte responsable	Consejo de Administración– responsable de aprobar e implantar 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.
Compromiso de las partes interesadas	La política aborda los intereses de las principales partes interesadas en su establecimiento y aplicación.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	La Política de Salud, Seguridad y Bienestar ha sido actualizada y aprobada por el Consejo de Administración el 18 de diciembre de 2025.

Política	Política de Pertenencia e Inclusión
Descripción	Ferrovial espera que todos sus empleados disfruten de igualdad de oportunidades en el desarrollo de sus carreras profesionales, independientemente de su edad, identidad o expresión de género, orientación sexual, estado civil, raza, color, nacionalidad, información genética, ascendencia, estado de discapacidad, condición médica, embarazo, religión y credo religioso, o cualquier otra característica personal o social protegida por la ley, reglamento u ordenanza (local), y de un lugar de trabajo libre de acoso personal o discriminación ilegal de cualquier tipo. La Compañía prevé que las decisiones relacionadas con el empleo, tales como la contratación, los ascensos, la remuneración, el despido y las oportunidades de desarrollo profesional, se ajusten a este principio.
Objetivo	Esta política está diseñada para promover una cultura de pertenencia e inclusión, un entorno de trabajo que fomente el desarrollo del talento y la innovación, incluyendo una amplia gama de perspectivas y experiencias en Ferrovial, en cada caso con sujeción y de conformidad con la legislación aplicable.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	- Impactos materiales: salud de los trabajadores y lesiones o accidentes laborales. - Riesgos: menor competitividad debido a la falta de diversidad de la mano de obra. - Oportunidades: aumento de la productividad, mayor satisfacción en el trabajo y retención del talento, reducción del absentismo y de los costes asociados a accidentes laborales y enfermedades profesionales, y atracción de profesionales mediante la implantación de proyectos tecnológicos de alto valor.

Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial adoptará prácticas y controles para promover la aplicación, el seguimiento y la verificación del cumplimiento de esta política, en cada caso con sujeción a la legislación aplicable y de conformidad con la misma. 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 llamando a los números gratuitos o escribiendo a la dirección postal que figura en la página web.
Ámbito de la política	
Partes interesadas	Todo el personal
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Actuar de acuerdo con los valores de Ferrovial y promover la igualdad de trato de los empleados de la compañía a través de medidas que permitan unas condiciones justas y no discriminatorias.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	Consejo de Administración– responsable de aprobar e implantar la política.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política se ha elaborado conforme a 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, los Derechos Humanos, la Responsabilidad Corporativa y las Políticas de Sostenibilidad de Ferrovial. Esta política está publicada en el sitio web de Ferrovial.
Compromiso de 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	La Política de Pertenencia e Inclusión ha sido actualizada y aprobada por el Consejo de Administración el 28 de mayo de 2025.

S1-2: PROCESOS DE DIÁLOGO CON LOS PROPIOS TRABAJADORES Y LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES SOBRE LAS REPERCUSIONES

La plantilla de Ferrovial es el núcleo de sus operaciones y de su éxito. En reconocimiento de ello, la empresa ha desarrollado un enfoque global de los derechos humanos, la inclusión y el compromiso de los empleados que integra el respeto de las normas internacionales, mecanismos estructurados de participación de los trabajadores y medidas específicas dirigidas a los grupos vulnerables. Este marco holístico garantiza que el bienestar, los derechos y la participación efectiva de los empleados sean prioritarios en todos los aspectos de sus operaciones.

Un pilar clave de este enfoque es la inclusión sistemática de las perspectivas de los trabajadores en la toma de decisiones relacionadas con la gestión de los impactos reales y potenciales sobre los trabajadores. Ferrovial ha activado mecanismos para implicar activamente a los empleados y a sus representantes, garantizando que sus opiniones contribuyan de forma significativa a dar forma a las políticas y a abordar los retos. A través de iniciativas estructuradas como encuestas de clima, evaluaciones de riesgos y evaluaciones de rendimiento, los empleados pueden aportar valiosas opiniones, que posteriormente se debaten con los directivos para proponer mejoras. Los órganos de representación individual y colectiva de la Empresa, entre los que se encuentran los delegados de personal, las secciones y comités sindicales, así como la Comisión de Diálogo Social y Negociación con los representantes legales de los trabajadores, garantizan el diálogo permanente entre la Empresa y sus empleados y la defensa de sus justos y legítimos derechos e intereses.

Al mismo tiempo, la participación institucional de Ferrovial a través de las Comisiones Negociadoras de los Convenios Colectivos aplicables a sus empleados en los diferentes sectores y actividades en los que opera, no solo garantiza el estricto cumplimiento de los derechos de los trabajadores, sino también la transparencia y alineación con todas las cuestiones y asuntos laborales que les afectan. A modo de ejemplo, Ferrovial firmó un compromiso con la Federación/Alianza Internacional de los sindicatos más representativos del sector (Acuerdo Marco). El Acuerdo Marco reconoce el papel decisivo de los sindicatos implicados en el sector de las infraestructuras en el que Ferrovial opera a nivel global y vela por el cumplimiento de la normativa y legislación aplicable en los países en los que opera. Estos marcos jurídicos garantizan la participación de los trabajadores en las políticas de las empresas a través de la negociación colectiva.

Al mismo tiempo, los mecanismos de cumplimiento, como el Canal Ético, garantizan que los empleados tengan acceso a una plataforma confidencial y anónima para plantear sus preocupaciones, con protecciones explícitas contra las represalias, lo que refuerza la confianza en el proceso. Los principales mecanismos establecidos son los siguientes:

	Descripción	Parte responsable
Encuestas de opinión y clima	Objetivo: Recopilar información sobre la satisfacción laboral de los empleados, la cultura corporativa y la pertenencia e inclusión. Coordinada por la función de Cultura y Compromiso, Ferrovial realiza anualmente encuestas de satisfacción entre sus profesionales, que incluyen 32 indicadores relacionados con la satisfacción, lealtad, felicidad, cultura, pertenencia e inclusión, junto con dos preguntas abiertas que permiten a los empleados hacer sugerencias de forma anónima. Una vez recopilada esta información, se definen planes de acción específicos para cada unidad de negocio. El diálogo social en Ferrovial es permanente, abarcando tanto los compromisos programados periódicamente y los compromisos ad hoc exigidos por la normativa laboral, como los iniciados por la Empresa o los representantes de los trabajadores siempre que sea necesario. Ferrovial realiza encuestas anuales de satisfacción de la plantilla que incluyen aspectos como el sentido de pertenencia, el desarrollo profesional, la retribución, la reputación, la experiencia laboral, la cultura y la inclusión. Ferrovial sigue reforzando el papel de los directivos como principales responsables del clima laboral y del compromiso de los equipos, dotándoles de herramientas para analizarlos y mejorarlos. La última encuesta, realizada en diciembre de 2025, obtuvo un índice de participación del 78,17% y una puntuación global de satisfacción de 7,9 sobre 10.	Recursos Humanos
Evaluaciones de riesgos y resultados	Objetivo: Incluir reuniones de feedback con los directivos para abordar las preocupaciones individuales y colectivas.	Recursos Humanos
Representación legal de los trabajadores (RLT)	Objetivo: canalizar las peticiones individuales y colectivas a través de los representantes del personal, los comités de empresa y las secciones sindicales. El proceso de diálogo social se lleva a cabo en varios niveles de la negociación colectiva: A nivel sectorial (sectores de la construcción, industria y agua), mediante la participación en mesas de negociación y comités paritarios tanto a nivel nacional como regional, ya que Ferrovial es reconocida como una de las empresas más representativas en sus ámbitos de actividad. En la empresa, a través del diálogo permanente con las secciones sindicales y los procesos formales de negociación con los distintos órganos de representación colectiva e individual, incluidos los comités de empresa y los representantes del personal. Aunque la negociación colectiva representa la base formal de este diálogo, estos mecanismos también sirven como canales de comunicación diaria para abordar las preocupaciones de los empleados y garantizar su participación en todas las políticas laborales que les afectan.	Recursos Humanos
Canal Ético	El proceso es gestionado por la función de Cumplimiento, con el apoyo de Auditoría Interna en el análisis de determinadas comunicaciones prioritarias, para garantizar la resolución oportuna y eficaz de las denuncias al Canal Ético. El Director de Cumplimiento informa trimestralmente al Comité de Auditoría y Control y anualmente al Consejo de Administración.	Cumplimiento y Recursos Humanos

Evaluación de la eficacia. La eficacia de la colaboración se mide a través de:

- Encuestas anuales de satisfacción de los empleados: Abarcan temas como el sentido de pertenencia, el desarrollo profesional, la retribución, la reputación, la experiencia laboral, la cultura y la inclusión. Ferrovial continúa reforzando el papel de los directivos como responsables del clima laboral y del compromiso de los equipos, dotándoles de herramientas para analizar y mejorar estos aspectos.
- Procesos de feedback: Evaluaciones del rendimiento y análisis del impacto en la dinámica de trabajo.
- Diálogo con los representantes legales de los trabajadores: Reuniones periódicas para abordar problemas concretos y proponer medidas correctoras.

En cuanto a medidas específicas para promover la igualdad de género en España, Ferrovial ha puesto en marcha más de 60 medidas de igualdad, que se enmarcan en las siguientes áreas de actuación:

1. Igualdad Responsable
2. Reclutamiento y contratación
3. Formación
4. Desarrollo profesional y promoción
5. Condiciones laborales
6. Política de remuneración
7. Salud y bienestar en el trabajo
8. Responsabilidad compartida y conciliación de la vida laboral y familiar

9. Infrarrepresentación femenina
10. Prevención del acoso laboral, sexual y por razón de sexo
11. Protección de las víctimas de la violencia de género
12. Comunicación

El 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 pertenencia e inclusión.

Además, Ferrovial no aplica una clasificación específica de trabajadores vulnerables, ya que la empresa se asegura de que las necesidades de todos sean escuchadas y atendidas a través de mecanismos establecidos de escucha y compromiso. Estos procedimientos permiten a todos los empleados compartir sus puntos de vista, que luego se tienen en cuenta. Estos mecanismos de escucha son estrictamente confidenciales, por lo que no se lleva a cabo ninguna identificación o segregación de las personas como vulnerables.

S1-3: PROCESOS PARA REPARAR LOS IMPACTOS NEGATIVOS Y CANALES PARA QUE LOS TRABAJADORES PROPIOS EXPRESEN SUS INQUIETUDES

Los empleados pueden comunicar sus preocupaciones al Departamento de RR.HH., a su superior inmediato, al Departamento de Cumplimiento o al Canal Ético.

La Compañía pone a disposición de sus empleados y otros grupos de interés un Canal Ético, un sistema confidencial que permite, si el denunciante lo desea, la denuncia de forma anónima de acuerdo con la legislación aplicable, para facilitar la comunicación de posibles irregularidades, incumplimientos o conductas contrarias 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 posibles represalias. También se podrán comunicar cuestiones relacionadas con la contabilidad, los controles internos contables, 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 "Comunicaciones Prioritarias" según la política del Canal Ético. Las comunicaciones prioritarias son gestionadas por el Departamento de Cumplimiento y, en algunos casos, por el Departamento de Auditoría Interna. Las denuncias contables, sin embargo, son tramitadas por la Comisión de Auditoría y Control junto con el Departamento de Cumplimiento. Aquellas comunicaciones que impliquen una conducta indebida real o supuesta por parte del Consejo serán tramitadas por 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. Durante todo el proceso se respetan los derechos de los implicados, en particular la presunción de inocencia. Asimismo, Ferrovial tiene una política de tolerancia cero hacia las represalias contra cualquier persona que denuncie al Canal Ético de buena fe o participe en la investigación.

Las comunicaciones son filtradas por la Dirección de Cumplimiento Normativo y tramitadas por el Órgano de Gestión que mejor se adapte a las circunstancias, teniendo en cuenta la independencia y la ausencia de conflictos de intereses entre 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 celebrado sesiones de formación para la Red de Cumplimiento con el fin de garantizar el tratamiento diligente de todas las comunicaciones y el respeto a las personas implicadas.

El Departamento de Cumplimiento revisa periódicamente las comunicaciones que ya se han cerrado, para prevenir posibles casos de represalias.

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, a través de la intranet o de la web corporativa (<https://Ferrovial.com>). Además, en algunas empresas del Grupo se han establecido canales de información específicos por razones de necesidad legal.

Puede obtenerse más información sobre las comunicaciones recibidas a través del Canal Ético (véase NEIS G1-1, sección "Canal Ético", para más detalles).

El proceso de gestión de la comunicación y la posibilidad de comunicarse con el reportero se describirán con más detalle en la sección Correspondencia segura.

Una vez recibidas, las comunicaciones se manejan y procesan de forma segura para proteger la confidencialidad de (i) la identidad del denunciante o denunciantes y de cualquier tercero mencionado, y (ii) las acciones realizadas durante el manejo y procesamiento de la comunicación. También se gestionan de forma que se salvaguarden los datos personales y se impida el acceso no autorizado. Las investigaciones se llevan a cabo de forma objetiva, justa y diligente, de acuerdo con los procedimientos internos y la legislación aplicable.

El denunciante y el Órgano de Gestión podrán ponerse en contacto a través del Canal Ético (apartado de correspondencia segura), que permite mantener una comunicación confidencial, aunque la denuncia sea anónima, para solicitar información adicional o aclaraciones sobre la información denunciada y para que el denunciante esté informado de la evolución del caso y de las medidas adoptadas. Esta comunicación funciona de forma bidireccional, por lo que el denunciante o el Órgano de Gestión pueden ponerse en contacto entre sí en caso necesario. Por último, se informa al denunciante del cierre y el resultado del caso.

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 en 2025 con el curso de actualización sobre el Código Ético, y los resultados mostraron que el 95,5% conoce la existencia del Canal Ético, el 98,1% sabe que las preocupaciones o irregularidades también se pueden comunicar a su jefe o al Departamento de RRHH, y el 97,05% sabe que Ferrovial tiene una política de tolerancia cero contra cualquier forma de represalia contra las personas que presenten una comunicación de buena fe.

Las medidas correctivas adoptadas son principalmente acciones disciplinarias (incluido el despido), programas de formación o cambios en los procesos o procedimientos internos, todo ello de conformidad con los procedimientos internos aplicables, los convenios colectivos y la legislación aplicable. También se tiene en cuenta el marco normativo aplicable en las distintas jurisdicciones en las que opera Ferrovial.

Una vez aplicadas las medidas correctoras, los órganos de dirección responsables de la gestión de las comunicaciones están obligados a supervisar la aplicación de las distintas medidas, así como a controlar a las personas afectadas para confirmar que no se producen represalias.

El Canal Ético está 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 disponible en la intranet de la Empresa, gestionado por RRHH, para que los empleados puedan hacer llegar sus sugerencias y peticiones directamente al Departamento de RRHH.

Todas las comunicaciones se tratan de forma objetiva y con la debida diligencia, de acuerdo con la Política del Canal Ético y la política de gestión de consultas, quejas e informes. Las investigaciones se llevan a cabo de forma objetiva, justa, exhaustiva y con la debida diligencia, así como con el máximo cuidado y consideración, de conformidad con los procedimientos internos y la legislación aplicable. Se garantiza al máximo la independencia y la ausencia de conflictos de intereses en el proceso. A lo largo del proceso, se respetan al máximo los derechos de los implicados, incluida la presunción de inocencia y el honor de la persona afectada. Asimismo, se garantiza la ausencia de represalias a todos los informadores que actúen de buena fe y a quienes participen en la investigación de las comunicaciones.

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 tramitar posibles denuncias. Para fomentar el conocimiento de este protocolo, se ha diseñado un curso de formación obligatorio para directivos y equipos de contratación, con el objetivo de mitigar los riesgos legales y evitar la posibilidad de discriminación inversa en los procesos de toma de decisiones y promoción. Para ello, Ferrovial ofrece un programa de formación en línea con más de 130 recursos disponibles, incluidos contenidos sobre sesgos inconscientes, liderazgo inclusivo y otros aspectos relevantes de la inclusión.

S1-4: ADOPCIÓN DE MEDIDAS SOBRE LOS IMPACTOS MATERIALES EN LA PROPIA PLANTILLA, Y ENFOQUES PARA MITIGAR LOS RIESGOS MATERIALES Y APROVECHAR LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADAS CON LA PROPIA PLANTILLA, Y EFICACIA DE DICHAS MEDIDAS

Condiciones laborales

- El compromiso de Ferrovial con los derechos humanos refuerza aún más este marco al alinear sus políticas y prácticas 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 justos, libertad de asociación y condiciones de trabajo seguras. La colaboración con los empleados sigue siendo esencial, ya que la empresa aprovecha los canales de comunicación establecidos y los convenios colectivos para garantizar que las voces de los trabajadores sean escuchadas y atendidas adecuadamente. Cuando se producen violaciones de derechos, Ferrovial garantiza una reparación oportuna y eficaz a través de mecanismos internos, como el Canal Ético y las investigaciones coordinadas, con el objetivo de evitar que se repitan y garantizar el acceso a la reparación. Ferrovial también amplía su compromiso de fomentar el sentido de pertenencia y la inclusión a través de medidas específicas dirigidas a grupos vulnerables y marginados. El Plan de Igualdad, que se aplica exclusivamente en España, engloba más de 80 iniciativas, incluidos programas de desarrollo profesional y acciones para garantizar la igualdad de retribución por el mismo trabajo. El Plan 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 asociaciones con organizaciones que apoyan a personas con discapacidad refuerzan aún más el compromiso de Ferrovial de fomentar un lugar de trabajo diverso e integrador.
- Ferrovial garantiza el pleno cumplimiento de la normativa laboral aplicable a sus empleados. Toda su plantilla está amparada y protegida no solo por la legislación laboral vigente en cada sector y actividad en la que opera en las diferentes áreas geográficas, sino también por los convenios colectivos, códigos y acuerdos que les son de aplicación, fruto de procesos de negociación colectiva con los representantes legales de los trabajadores. Como se ha mencionado anteriormente, todos estos derechos y obligaciones de la empresa se adaptan y aplican de acuerdo con los requisitos de la normativa de las distintas zonas geográficas en las que opera Ferrovial.
- Se presta especial atención a todas aquellas políticas encaminadas a garantizar la conciliación de la vida laboral y familiar, con especial referencia a los objetivos y medidas recogidos en el Plan de Igualdad único del Grupo Ferrovial en España, cuyo enfoque hacia la conciliación y la corresponsabilidad mejora muchos de los derechos y permisos establecidos al efecto.
- Del mismo modo, la Política de Desconexión Digital, que también tiene como objetivo promover un equilibrio saludable entre la vida laboral y personal y se aplica a todos los empleados en España, refuerza este compromiso garantizando un entorno de trabajo saludable que respete las necesidades personales y familiares de los empleados.
- Destaca también la Política de Flexibilidad y Conciliación de Ferrovial, que se aplica a todos los empleados en España y que incluye una serie de mejoras en el régimen de permisos y excedencias, como la ampliación de los periodos de excedencia por cuidado de hijos o familiares dependientes, mejoras en la excedencia por cuidado de familiares, excedencia por matrimonio, flexibilidad horaria, compra de vacaciones e incluso la posibilidad de disfrutar de un año sabático. Además, existen permisos excepcionales recuperables y adaptaciones específicas para los empleados con discapacidad o con familiares a su cargo con discapacidad. El Departamento de Recursos Humanos gestiona estas medidas, garantizando que cada solicitud se adapte a las necesidades individuales de cada empleado.
- Las repercusiones en los empleados se tienen en cuenta cuando la empresa decide poner fin a las relaciones comerciales

Diálogo social

- Ferrovial promueve un marco de diálogo social inclusivo y estructurado en el que los empleados no solo pueden participar en los objetivos de la empresa, sino también asegurarse de que sus intereses, preocupaciones y aspiraciones se comunican a la dirección a través de sus supervisores. Este diálogo se realiza principalmente a través de los representantes legales de los trabajadores y se concreta en la participación en secciones sindicales, comités de empresa, comisiones negociadoras, comités nacionales de diálogo social y comités de seguimiento de las diferentes políticas implantadas por la Empresa, donde se discuten y acuerdan aspectos clave relacionados con los derechos y obligaciones de las partes, las condiciones de trabajo y la seguridad y bienestar de los trabajadores. Por ello, Ferrovial facilita la comunicación permanente entre la dirección y

sus empleados a través de los representantes de los trabajadores, garantizando que las preocupaciones y propuestas de los empleados sean escuchadas y tenidas en cuenta.

- Todos los interlocutores sociales con los que Ferrovial interactúa están legalmente legitimados. Estos socios han sido elegidos y designados a través de procesos electorales llevados a cabo por los trabajadores a los que representan u ocupan cargos en las federaciones sindicales más representativas en los sectores y actividades en los que opera la Empresa. 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 global. De esta forma, la Compañía se anticipa a los retos laborales que actualmente demanda su plantilla, permitiéndole planificar acciones de mejora que solucionen los posibles conflictos identificados.
- En la actividad de Construcción en España, el 100% de la plantilla está representada por sindicatos, ya que al no existir Comité de Empresa ni Delegados de Personal, estos empleados entran dentro del ámbito de representación de las Secciones Sindicales con las que se ha constituido una Comisión Negociadora Estatal. A nivel internacional, sin perjuicio de las formas de representación aplicables en cada territorio, Ferrovial ha suscrito un acuerdo marco internacional/global con las federaciones sindicales más representativas del sector y con la ICM (Internacional de Trabajadores de la Construcción y la Madera), que agrupa a más de 350 sindicatos. Su principal objetivo es promover los sindicatos en los sectores de la construcción, la madera y afines, garantizando así los derechos de los trabajadores.
- Los sectores y actividades en los que Ferrovial opera en España cuentan con sus respectivos Convenios Colectivos de Negociación Sectorial, que sirven de normas mínimas y son de aplicación a todos los trabajadores por el mero hecho de prestar servicios y desempeñar funciones dentro de dichas actividades, sin perjuicio de los convenios colectivos que puedan existir en cada centro de trabajo o de los acuerdos individuales suscritos entre cada trabajador y la Empresa.

Salud y seguridad

Para mitigar los impactos negativos sobre su plantilla 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 2025 se impartieron un total de 293.432 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 hacia una economía climáticamente neutra, Ferrovial ha adoptado una serie de 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.

La salud, la seguridad y el bienestar (SSB) son valores fundamentales para Ferrovial y son objeto de seguimiento por parte del 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 de Salud, Seguridad y Bienestar (SSB), aprobada en diciembre de 2019 y prorrogada hasta 2026. La estrategia establece el camino para alcanzar los objetivos pertinentes, centrándose en la excelencia operativa para mejorar la prevención de accidentes graves y víctimas mortales (AGF).

En cada uno de los cuatro pilares del bienestar se destacan las siguientes acciones:

- Bienestar físico:
 - Plataforma/App global: En 2025, United Heroes ha aumentado 2.560 empleados.
 - Acuerdos sanitarios: Asociaciones con centros de salud, gimnasios, plataformas en línea y fisioterapia.
 - Eventos deportivos: Fútbol, pádel, olimpiadas de empresa y salidas a la montaña.
 - Talleres: Guías y talleres en línea y presenciales sobre prevención y sensibilización.
 - Participación en carreras solidarias.
 - Actividades de grupo: Sesiones semanales de yoga, pilates, boxeo, entrenamiento corporal completo y ciclismo indoor.
 - Nutrición: Asesoramiento personalizado de nutricionistas y talleres presenciales sobre alimentación sana.
 - Talleres presenciales y en línea: sobre menopausia, prevención del cáncer de mama, campañas de salud cardiovascular, entre otros.
- Bienestar mental y emocional:
 - Programas de apoyo psicológico para empleados y familiares.
 - Talleres específicos sobre gestión emocional y crecimiento personal (temas como resiliencia, autoliderazgo, salud mental, trastornos alimentarios, etc.).
 - Prácticas basadas en mindfulness.
- Bienestar social:
 - Actividades de *team-building*.
 - Iniciativas de desayunos saludables.
 - Promoción de actividades familiares: senderismo, marcha nórdica, etc.
 - Iniciativas de voluntariado y compromiso con la comunidad.
 - Aplicación de los principios de la psicología positiva y creación de ecosistemas saludables en el lugar de trabajo.
- Bienestar financiero:
 - Promoción de los programas de apoyo financiero de Ferrovial entre los empleados.

- Sistemas de compensación flexibles.
- Formación específica en finanzas, presencial y en línea.
- Guías destinadas a mejorar la gestión financiera personal.

Estas iniciativas refuerzan la posición de Ferrovial como empleador líder en sus mercados clave e impulsan cambios positivos tanto dentro de la organización como en la sociedad.

2025 ha sido un gran año para el bienestar, no solo porque la Compañía ha aumentado significativamente la participación y la adhesión, sino también porque su estrategia está más consolidada y forma parte de la manera en que Ferrovial planifica y organiza sus proyectos. El 95% de sus encuestados considera que el bienestar está mejorando su motivación, rendimiento y productividad, y el mismo porcentaje afirma sentir que su salud psicológica es mucho mejor gracias a las herramientas y acciones que la estrategia HASAVI ha desarrollado a lo largo del año.

Formación y desarrollo de competencias

La estrategia de talento de Ferrovial tiene como objetivo posicionar a la compañía como un empleador líder en sus mercados clave, promoviendo el crecimiento profesional, la salud y el bienestar de sus empleados y fomentando equipos diversos capaces de impulsar un cambio positivo tanto dentro de la organización como en la sociedad.

- Al finalizar el año, los profesionales de Ferrovial han recibido más de 299.881 horas de formación (tanto online como presencial) y un total de 293.432 horas de formación en seguridad y salud, lo que hace un total de 593.314 horas de formación en 2025.
- Para mitigar los impactos negativos sobre su plantilla derivados de la transición hacia una economía más verde y neutra desde el punto de vista climático, Ferrovial ha adoptado programas de formación y retención que garantizan que los empleados adquieran las competencias necesarias en un entorno laboral en constante evolución. Además de estos programas, Ferrovial ofrece garantías de empleo y medidas individualizadas de apoyo en situaciones de cambio, asegurando la adaptación y resiliencia de sus equipos en periodos de transformación.

Para aprovechar al máximo todas las oportunidades identificadas, Ferrovial puso en marcha las siguientes acciones:

- Aumentar la productividad y la satisfacción laboral: La empresa promueve una cultura basada en los principios 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 elevar los niveles de satisfacción y retención de los empleados.
- Atraer y retener talento Al centrarse en proyectos tecnológicos de alto valor añadido, Ferrovial permite a los empleados desarrollarse en áreas innovadoras y profesionalmente atractivas, reduciendo así la rotación de personal y aumentando la motivación y el compromiso.
- Formación y desarrollo profesional: Los programas de formación garantizan que los empleados adquieran las competencias necesarias en un entorno laboral en constante evolución.
- Sentimiento de pertenencia e inclusión: Ferrovial promueve equipos integradores para fomentar la creatividad y la innovación, contribuyendo al éxito de los proyectos y mejorando la competitividad global.

S1-5: OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA GESTIÓN DE LOS IMPACTOS MATERIALES NEGATIVOS, EL FOMENTO DE LOS IMPACTOS POSITIVOS Y LA GESTIÓN DE LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES MATERIALES

Aunque no se han fijado metas cuantitativas específicas, Ferrovial gestiona los IROs a través de los siguientes objetivos:

Condiciones laborales

- Ferrovial garantiza los derechos de sus empleados en España a través de su Política de Conciliación y de los convenios colectivos aplicables. Esta política está diseñada para promover un equilibrio saludable entre la vida laboral y personal.
- La Política de Flexibilidad y Conciliación, 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 otras jurisdicciones en las que Ferrovial opera, dependiendo de la normativa local y de las políticas aplicables.
- La Política de Flexibilidad y Conciliación de Ferrovial, que se aplica a todos los empleados en España, incluye una serie de opciones y mejoras en materia de permisos, como la ampliación del permiso de maternidad y adopción, la posibilidad de disfrutar de un año 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, asegurándose de que cada solicitud se evalúa de forma individual y cumple la normativa laboral vigente.

Diálogo social

- Ferrovial garantiza que su plantilla y sus representantes participen en el establecimiento de objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales, tanto negativos como positivos, así como de los riesgos y oportunidades materiales. Esta implicación se refleja en registros como las actas de la Comisión Negociadora Nacional, Comités de Empresa y asociaciones empresariales en las que 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.
- Cada año, la Compañía comparte con los representantes de los empleados información detallada sobre el nivel de cumplimiento de los objetivos establecidos, que se introducen en la herramienta Workday y se muestran en los perfiles de los empleados, accesibles en cualquier momento del año para su seguimiento. Como prueba de ello, la Compañía puede citar las actas del Comité de Seguimiento de la Retribución Variable por Objetivos, que ponen de relieve el enfoque estructurado para mantener a los representantes informados y comprometidos con la evaluación del progreso y la adecuación de los resultados en relación con los objetivos de la organización. Este compromiso se formaliza mediante acuerdos firmados con las secciones sindicales de toda la organización en todo el mundo.

Formación y desarrollo de competencias

- El Departamento de Formación opera a tres niveles (Global > Unidad de Negocio > Local/Geografía) para proporcionar formación a los empleados de Ferrovial, con el objetivo de dar respuesta a las necesidades formativas identificadas en sus planes de desarrollo individual, desarrollar las competencias específicas identificadas en la revisión del talento, y proporcionar contenidos e itinerarios formativos relevantes que permitan a los empleados formarse activamente en las competencias que serán más demandadas en los próximos años. Ferrovial ofrece formatos de formación presencial, síncrona (virtual) y asíncrona (eLearning) para dar respuesta a las necesidades de sus empleados: la estrategia de formación basada en el principio "digital first" garantiza que Ferrovial se mantenga a la vanguardia de lo que el entorno laboral exige a los empleados de la Compañía, con el campus online que proporciona un acceso rápido, ágil y flexible a más de 20.000 recursos formativos en continua actualización.
- La Compañía también ha fijado objetivos internos 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.

En el marco del proceso anual de fijación de objetivos, los empleados proponen sus Indicadores Clave de Rendimiento (KPI) en colaboración con sus superiores jerárquicos, que los validan. A final de año, el superior jerárquico correspondiente revisa el nivel de consecución de estos KPI/objetivos, lo que repercute directamente en la retribución variable percibida por el empleado.

Durante el proceso anual de revisión de talento, el línea responsable evalúa las competencias, los puntos fuertes y las áreas de mejora del empleado. El empleado también cumplimenta la autoevaluación correspondiente. Los resultados de este proceso se reflejan en el Plan de Desarrollo Individual (PDI), que identifica las acciones de desarrollo acordadas conjuntamente (incluyendo formación, actividades de seguimiento, tutoría, nuevos proyectos, asignaciones temporales, movilidad interna, etc.). Este proceso se lleva a cabo para los empleados que trabajan en oficinas.

Pertenencia e inclusión:

- Ferrovial busca fomentar una plantilla que asuma las características que la hacen diferente, única y genuina, incluyendo tanto los factores visibles como los invisibles, y que integre las perspectivas y experiencias de Ferrovial, captando la riqueza que la Compañía aporta gracias a la diversidad de sus identidades. Ferrovial también busca fomentar un entorno de trabajo colaborativo y orientado al rendimiento que reconozca y valore las diferentes perspectivas y experiencias y cree oportunidades accionables para que cada persona desarrolle todo su potencial y aporte lo mejor de sí misma. Este compromiso está respaldado por un conjunto de políticas globales, como la Política Global de Pertenencia e Inclusión y la Política Global contra el Acoso y la Discriminación, entre otras, que establecen principios claros, comportamientos esperados y normas de tolerancia cero.
- Ferrovial se ha marcado un objetivo claro y medible en línea con su Política de Pertenencia e Inclusión: 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" se entenderá la categoría de empleados en puestos de dirección según se define en la disposición 2.1.5 del Código de Gobierno Corporativo de los Países Bajos y en la sección 2:166 del Código Civil de los Países Bajos, excluidos los empleados de Estados Unidos. A finales de 2025, el porcentaje de mujeres en este grupo era del 29% (calculado de acuerdo con las leyes y normativas locales aplicables). Ferrovial está muy cerca de cumplir su objetivo a este respecto, teniendo en cuenta al mismo tiempo las leyes y normativas locales. Sin embargo, una combinación de dinámicas de mercado, sectoriales e internas explica que no se alcance plenamente el objetivo. En primer lugar, las mujeres siguen estando muy poco representadas en las disciplinas relacionadas con las infraestructuras. En segundo lugar, aunque la participación de las mujeres en las primeras etapas de la carrera profesional y en la contratación de personal con experiencia ha sido fuerte y estable en Ferrovial, la progresión hacia puestos en el equipo directivo depende de la disponibilidad del puesto, del tiempo en el puesto requerido antes de la promoción, de los ciclos de planificación de la sucesión y de la voluntad de movilidad geográfica.
- Para cumplir sus objetivos, Ferrovial ha tomado varias medidas de acuerdo con las leyes y normativas locales aplicables, entre las que se incluyen (i) programas de desarrollo del liderazgo centrados en la formación de ejecutivos, la tutoría y la exposición a proyectos estratégicos, (ii) asociaciones con universidades líderes y programas centrados en STEM, (iii) acciones locales adaptadas a cada región y contexto, y (iv) más de 300 iniciativas en torno a la pertenencia y la inclusión en los últimos dos años, dirigidas a construir una cultura de pertenencia e inclusión. Ferrovial considera que estas medidas contribuyen a alcanzar sus objetivos a este respecto en un plazo realista.

Salud y seguridad

- Ferrovial ha establecido un objetivo de sostenibilidad cuantificable y sujeto a plazos para evaluar los avances 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 Víctimas Mortales (AGF⁹ -FR) en un -31,8% en 2026 en comparación con el valor de referencia de 2022. Este objetivo demuestra el compromiso de Ferrovial para garantizar entornos de trabajo seguros y saludables y promover el bienestar físico y mental de su plantilla. Este objetivo está en consonancia con el objetivo general de Ferrovial de promover una cultura de seguridad y bienestar dentro de 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, una reducción del 19% para el 31 de diciembre de 2024 y una reducción del 27,1% para el 31 de diciembre de 2025. 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 Lesiones Graves y Fallecimientos de 2022 sirve de referencia para este objetivo (0,69 SIF FR en 2022), lo que garantiza un marco de medición coherente para evaluar los progresos. El objetivo se fija para el periodo 2022-2026, con hitos intermedios para seguir los avances. Ferrovial ha desarrollado una metodología específica para cada empresa con el fin de calcular un índice global coherente, ya que no existe una norma internacionalmente reconocida para los KPI de salud, seguridad y bienestar (SSB). Este enfoque permite a la empresa establecer y supervisar de forma coherente los indicadores clave de rendimiento (KPI) globales en materia de SSB.

⁹ Incluye las entidades controladas y las concesiones, con excepción del IRB y la ONT.

S1-6: CARACTERÍSTICAS DE LOS EMPLEADOS DE LA EMPRESA

Ferrovial recopila los datos de los empleados mediante un proceso estructurado que garantiza la exactitud y coherencia de los datos¹⁰:

- Extracción de Workday: En el caso de los países y empresas integrados, los datos y pruebas se obtienen a través de informes específicos. Desde la puesta en marcha de Workiva (tercer trimestre de 2025), la extracción de Workday se ha automatizado mediante RPA, dejando los archivos extraídos de Workday en SharePoint para su posterior carga en Workiva.
- Carga y validación en Workiva: Los datos extraídos de Workday se cargan en Workiva. Los colaboradores revisan y validan los datos en Workiva.
- Gestión fuera de Workday: En los países no integrados, los datos se recogen de los sistemas locales y los empleados los actualizan manualmente en Workiva.
- 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. En el cálculo del número total de empleados no se utilizan estimaciones, sino únicamente el total de horas en la brecha salarial entre hombres y mujeres en el ámbito de la remuneración. Para más información, véase NEIS 2, BP-2.

Este enfoque garantiza una recogida de datos fiable y normalizada en toda la organización. Se incluyó a los empleados de las empresas de Ferrovial y de las empresas conjuntas gestionadas por Ferrovial. Los empleados de empresas conjuntas gestionadas por socios se incluyeron en los indicadores comunicados.

Los datos de los empleados se clasifican como "A tiempo completo" o "A tiempo parcial" y se analizan en busca de tendencias. Cualquier variación material 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 información sobre el total de empleados en los estados financieros, véase la sección 2 de los estados financieros consolidados: Beneficio (PÉRDIDA) del ejercicio; Nota 2.3: Gastos de personal

EMPLEADOS

Empleados por tipo de contrato⁴, desglosados por sexo

	Mujer		Hombre		Otros		No comunicado		Total 2025
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	
Nº empleados	4.511	4.384	20.990	18.225	0	0	0	0	22.609
Contrato temporal	641	480	3.328	2.290	0	0	0	0	2.770
Contrato indefinido	3.870	3.904	17.662	15.935	0	0	0	0	19.839
Horas no garantizadas	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Número de empleados a tiempo parcial	89	92	148	198	0	0	0	0	290
Número de empleados a tiempo completo (head count)	4.422	4.292	20.842	18.027	0	0	0	0	22.319

⁴Empleados a tiempo completo hace referencia a aquellos que trabajan a jornada completa de conformidad con la normativa laboral del país. Por ejemplo, en España se considera jornada laboral completa cuando el contrato establece 40 horas semanales. Estos empleados pueden tener un contrato indefinido o temporal, pero siempre a jornada completa.

Número de empleados

Género	2024	2025
Hombre	20.990	18.225
Mujer	4.511	4.384
Otros	0	0
No comunicado	0	0
Total empleados	25.501	22.609

La plantilla ha disminuido de 25.501 empleados en 2024 a 22.609 en 2025 durante el periodo del informe. Esta reducción se explica principalmente por la desinversión de dos filiales: Ferrovial Servicios Chile y Broadpectrum Chile.

	Europa	América	Asia	África	Oceanía	Total
Nº empleados	15.172	7.122	189	1	125	22.609
Contrato temporal	2.496	168	0	0	106	2.770
Contrato indefinido	12.676	6.954	189	1	19	19.839
Horas no garantizadas	0	0	0	0	0	0
Número de empleados a tiempo parcial	146	141	0	0	3	290
Número de empleados a tiempo completo (head count)	15.026	6.981	189	1	122	22.319

¹⁰ Ferrovial garantiza la seguridad y confidencialidad de los datos personales de conformidad con el RGPD a través de su Política de Protección de Datos Personales y su Código Ético. Los datos personales se tratan de forma lícita y confidencial, y se han adoptado las medidas adecuadas para protegerlos y garantizar su uso responsable en todo el Grupo y por parte de terceros relevantes.

Número de empleados a final de año por región y género

	2024			2025		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Polonia*	4.913	1.788	6.701	5.097	1.891	6.988
España*	5.096	1.087	6.183	5.113	1.184	6.297
Chile*	4.028	440	4.468	542	86	628
Estados Unidos*	4.008	596	4.604	4.306	642	4.948
Reino Unido*	874	265	1.139	873	275	1.148
Alemania	793	6	799	521	4	525
Canadá	558	73	631	1.153	109	1.262
Colombia	117	61	178	3	7	10
Turquía	157	27	184	157	28	185
Australia	119	54	173	85	40	125
Portugal	66	49	115	95	43	138
Puerto Rico	213	32	245	226	40	266
Francia	24	18	42	32	23	55
Países Bajos	7	6	13	6	5	11
Perú	4	4	8	3	4	7
Eslovaquia	4	2	6	5	1	6
Arabia Saudí	3	0	3	1	0	1
Irlanda	1	1	2	2	0	2
Italia	0	2	2	0	2	2
Túnez	1	0	1	1	0	1
Brasil	1	0	1	1	0	1
India	3	0	3	3	0	3
TOTAL	20.990	4.511	25.501	18.225	4.384	22.609

* Países en los que la empresa tiene al menos 50 empleados, que representan como mínimo el 10% de su número total de empleados.

NUEVAS CONTRATACIONES Y ROTACIÓN DE EMPLEADOS (INDICADOR ESPECÍFICO DE LA ENTIDAD)

El número total de nuevas contrataciones en 2025 fue de 7.478 (16.043 en 2024). Además, el 13,81% de estas nuevas contrataciones se cubrieron con candidatos internos. El desglose por país, género y edad es el siguiente:

		<30	30 - 50	>50	Subtotal	TOTAL 2024	TOTAL 2025
España	Hombres	423	503	329	1.255	1.201	1.456
	Mujeres	95	89	17	201		
Estados Unidos	Hombres	867	872	315	2.054	1.933	2.226
	Mujeres	81	64	27	172		
Canadá	Hombres	210	442	461	1.113	561	1.191
	Mujeres	21	33	24	78		
Reino Unido	Hombres	31	39	14	84	128	120
	Mujeres	19	16	1	36		
Polonia	Hombres	273	562	161	996	1.340	1.310
	Mujeres	154	139	21	314		
Latinoamérica	Hombres	132	272	88	492	10.163	555
	Mujeres	18	32	13	63		
Otros países	Hombres	129	294	171	594	717	620
	Mujeres	11	12	3	26		
TOTAL	Hombres	2.065	2.984	1.539	6.588	16.043	7.478
	Mujeres	399	385	106	890		
Subtotal		2.464	3.369	1.645	7.478		

La **tasa de rotación** en 2025 fue del 26,6%, frente a la tasa de rotación en 2024, que fue del 58,7%. La diferencia en los índices de rotación y nuevas contrataciones se explica principalmente por la desinversión de dos filiales: Ferrovial Servicios Chile y Broadpectrum Chile. El número total de bajas en 2025 fue de 5.574 (15.541 en 2024).

DIVERSIDAD EN LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO Y EMPLEADOS

Categoría	2024				2025			
	Hombres	Mujeres	Total	% de Mujeres	Hombres	Mujeres	Total	% de Mujeres
Executive Committee	10	3	13	23,08 %	9	2	11	18,18 %
BU Executive Committee y Corporate Director	80	22	102	21,57 %	55	19	74	25,68 %
Affiliate Executive Committee & Head of Department	283	93	376	24,73 %	231	79	310	25,48 %
Business Positions Leads	279	21	300	7,00 %	294	55	349	15,76 %
Manager	2.262	622	2.884	21,57 %	2.388	673	3.061	21,99 %
Senior Professional / Supervisor	1.546	706	2.252	31,35 %	1.553	866	2.419	35,80 %
Professional	2.690	1.564	4.254	36,77 %	2.763	1.518	4.281	35,46 %
Personal administrativo y de apoyo	680	772	1.452	53,17 %	538	682	1.220	55,90 %
Blue Collar	13.160	708	13.868	5,11 %	10.394	490	10.884	4,50 %
Total	20.990	4.511	25.501	17,69 %	18.225	4.384	22.609	19,39 %

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 en el lugar de trabajo como a escala europea. Este compromiso se refleja en el hecho de que el 56% de su plantilla mundial está cubierta por convenios colectivos. La representación de los trabajadores se garantiza mediante 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 permanente entre la dirección y los representantes de los trabajadores en cada centro de trabajo, garantizando que sus preocupaciones y sugerencias sean escuchadas y atendidas.

PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIOS COLECTIVOS

	Empleados representados	% 2024	% 2025
España	6.297	99,60 %	100,00 %
Estados Unidos	33	0,90 %	0,67 %
Canadá	182	12,20 %	14,42 %
Reino Unido	77	– %	6,71 %
Polonia	5.324	79,40 %	76,19 %
Latinoamérica	476	87,30 %	73,68 %
Otros países	185	9,40 %	17,59 %
TOTAL	12.574	60,90 %	55,62 %

	Cobertura de la negociación colectiva (empleados- EEE) (para regiones con >50 empleados que representen >10% del total de empleados)	Cobertura de la negociación colectiva (empleados - no EEE) (estimación para regiones con >50 empleados que representan >10% del total de empleados)	Diálogo social (representación en el lugar de trabajo - solo EEE) (para países con >50 empleados que representen >10% del total de empleados)
0-19%	EEUU		
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, habiendo sido elegidos a través de procesos electorales llevados a cabo por los trabajadores a los que representan o pertenecientes 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 procesos de diálogo social, tanto a escala local como europea.

La Compañía opera en el sector de Infraestructuras/Industria, donde son especialmente relevantes el Convenio Colectivo y los Convenios Colectivos de la Construcción, aunque también son de aplicación los Convenios del Metal y del Agua en función de la actividad desarrollada por los trabajadores.

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 representantes de los trabajadores, estos están representados por Secciones Sindicales, que han creado una Comisión Negociadora Estatal. 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, en 2025 los trabajadores representados en los procesos de diálogo social en los países del EEE (España y Polonia) suponen un totalde 11.621 trabajadores, lo que representa el 51,4% del total de trabajadores (37,8% en 2024). Además, en 2025 los empleados representados en procesos de diálogo social en países no pertenecientes al EEE (EE.UU. y Chile) suponen un total de 509 empleados que representan el 2,25% del total de empleados (29,5% en 2024, esta variación se debe a las desinversiones en Chile).

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 "Comisiones Obreras", así como con la Federación Sindical Internacional (ITUF). 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, debería facilitarse más información sobre el porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos en estas regiones, lo que reflejaría 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 empresa o filial que Ferrovial tiene en los países europeos cuenta con su propia representación sindical. Sin embargo, en la división de Construcción, la empresa ha firmado un acuerdo con la Federación Sindical Internacional, el grupo sindical internacional (acuerdo adjunto) que promueve el desarrollo de los sindicatos en el sector de la empresa y garantiza el cumplimiento y la salvaguarda de los derechos de los trabajadores.

S1-9: PARÁMETROS DE DIVERSIDAD

NÚMERO MEDIO DE DIRECTIVOS Y CATEGORÍAS SUPERIORES POR SEXO Y TIPO DE CONTRATO

Categoría	2024				2025			
	Indefinido		Temporal		Indefinido		Temporal	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Directivo y categorías superiores (ejecutivo, alto directivo, jefe de departamento, etc.)	2.778	723,7	169,2	24,3	2.750,43	762,77	156,76	24,83

NÚMERO DE DIRECTIVOS Y CATEGORÍAS SUPERIORES POR SEXO Y TIPO DE CONTRATO

Categoría	2024					2025				
	Hombres	%	Mujeres	%	Total	Hombres	%	Mujeres	%	Total
Directivo y categorías superiores (ejecutivo, alto directivo, jefe de departamento, etc.)	2.914	79 %	761	21 %	3.675	2.977	78 %	828	22 %	3.805

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 un papel clave en los procesos de toma de decisiones, la definición y aplicación de la estrategia corporativa y la supervisión de las operaciones de la empresa.

Grupo de edad	Nº empleados	
	2024	2025
0-30	4.787	4.248
30-50	12.554	11.799
>50	8.160	6.562
TOTAL	25.501	22.609

La disminución de empleados por encima de 50 años se explica principalmente por la desinversión de dos filiales: Ferrovial Servicios Chile y Broadpectrum Chile.

Empleados	Hombres	Mujeres
Proporción de hombres/mujeres en la plantilla total (en % de la plantilla total)	80,61 %	19,39 %
Porcentaje de hombres/mujeres en todos los puestos directivos, incluidos los directivos subalternos, intermedios y superiores (en % del total de puestos directivos)	78,24 %	21,76 %
Porcentaje de hombres/mujeres en puestos directivos subalternos, es decir, de primer nivel (en % del total de puestos directivos subalternos)	78,01 %	21,99 %
Proporción de hombres/mujeres en puestos de alta dirección, es decir, hasta dos niveles por debajo del CEO o puestos comparables (en % del total de puestos de alta dirección)	75,29 %	24,71 %
Proporción de hombres/mujeres en puestos directivos en funciones generadoras de ingresos (por ejemplo, ventas) como % de todos los directivos de este tipo (es decir, excluyendo funciones de apoyo como RRHH, TI, Legal, etc.)	84,06 %	15,94 %
Proporción de hombres/mujeres en puestos relacionados con STEM (en % del total de puestos STEM)	84,30 %	15,70 %

Nota: Aparte de la proporción de hombres y mujeres en el conjunto de la plantilla, el resto de indicadores son específicos de cada entidad.

S1-10: SALARIOS ADECUADOS

Ferrovial reafirma su compromiso de asegurar que todos sus empleados reciban un salario adecuado, en línea 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 99,61% de los empleados de los países en los que la empresa está más activa –Australia, Canadá, Chile, Colombia, Alemania, Polonia, Portugal, Puerto Rico, España, Turquía, Reino Unido y Estados Unidos– ganan un salario superior al salario mínimo vital.

Para el 0,39% restante –en Brasil, Francia, India, Irlanda, Italia, Países Bajos, Perú, Arabia Saudí, Eslovaquia y Túnez– 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 la remuneración se ajuste a la normativa de los países con salario mínimo legal. 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 donde tiene operaciones significativas.

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 ley 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 las normas de la Iniciativa de Comercio Sostenible (ITS) y las metodologías de la Fundación de Indicadores Salariales y la Red de Salarios Justos.

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 coherente 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 acordes con 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) establece que son personas con discapacidad aquellas que tienen deficiencias físicas, cognitivas, intelectuales o sensoriales, susceptibles de ser permanentes y 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:

- Los pensionistas de la Seguridad Social que tengan reconocida una pensión de incapacidad permanente total, absoluta o gran invalidez y los pensionistas de la función pública que tengan reconocida una pensión de jubilación por incapacidad permanente que les incapacite para el servicio.

El número de empleados a 31 de diciembre de 2025 con una discapacidad era de 172 (175 en 2024), lo que representa el 0,8% de la plantilla total al final del periodo.

Si un empleado decide voluntariamente revelar su discapacidad a la empresa, debe aportar una serie de documentos para poder optar a las prestaciones relacionadas con la discapacidad. Para ser reconocido como persona con discapacidad y gestionar las beneficios correspondientes, el trabajador deberá subir al sistema de RR.HH. un certificado visado por un organismo oficial, que acredite su grado de discapacidad.

Para ello, Ferrovial pone a disposición de los empleados una herramienta global denominada Workday, que recopila datos detallados relacionados con el área de RRHH. Esta herramienta consolida los datos de todos los empleados, permitiendo extraer información consolidada o detallada de cada uno de ellos.

S1-13 FORMACIÓN Y DESARROLLO DE HABILIDADES

Ferrovial aplica este año el enfoque de introducción progresiva exclusivamente sobre datos cuantitativos de evaluación de resultados. En 2025, los empleados completaron un total de 593.314 horas de formación, lo que refleja el compromiso continuo de la empresa con el desarrollo profesional.

	Mujeres		Hombre		Total	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Número medio de horas de formación por empleado	46,7	48,9	22,8	20,8	27,0	26,2

2025	Executive Committee	BU Executive Committee y Corporate Director	Affiliate Executive Committee & Head of Department	Business Positions Leads	Manager	Senior executives	Senior Professional / Supervisor	Profesional	Administrative Support / staff	Blue Collar	Total
Número medio de horas de formación por empleado	0,4	25,1	14,3	83,4	58,4	65,5	45,3	25,6	32,4	2,6	26,2

Nota: Se han incluido los datos relativos a las horas de formación en materia de salud y seguridad, estimando el desglose por sexo y categoría profesional a partir de la distribución del resto de horas de formación. Las horas de ciberseguridad no están desglosadas por género o categoría y representan el 1% del total de horas de formación, por lo que no se consideran materiales y se han excluido de este informe.

S1-14: MÉTRICAS DE SALUD Y SEGURIDAD

TRABAJADORES CUBIERTOS POR UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SALUD Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO (ISO 45001 O SIMILAR)

	2023	2024	2025
Trabajadores cubiertos por el sistema de gestión de salud y seguridad en el trabajo (%)	77	80	70

Nota: La variación se explica principalmente por los procesos de desinversión emprendidos por la empresa en los dos últimos años, que incluían una gran proporción de empleados certificados. Además, el aumento de los efectivos en Estados Unidos ha provocado esta variación.

LESIONES DEBIDAS A ACCIDENTES LABORALES, ENFERMEDADES PROFESIONALES Y DOLENCIAS

METRICA NEIS	2023	2024	2025
Índice total de frecuencia registrable	5,5	6,3	6,4
Índice total de frecuencia registrable (incluidos contratistas)	5,7	4,9	4,6
Número total de lesiones registrables	272	315	310
Número total de lesiones registrables (i/cont.)	550	584	560
Número de días perdidos (días)	8.365	9.085	9.624 ¹¹
Número de accidentes mortales de trabajadores	1	2	0
Número de accidentes mortales de contratistas	0	5	2
Número de problemas de salud relacionados con el trabajo (empleados)	11	7	3

Nota: En 2024 no se incluyeron los días perdidos por problemas de salud relacionados con el trabajo.

¹¹ Los días perdidos por problemas de salud relacionados con el trabajo no se declararon en el ejercicio anterior, ya que solo ascendieron a 21 días y se consideraron irrelevantes. En aras de la transparencia, estas cifras se incluyen en la información del año en curso.

MÉTRICAS ESPECÍFICAS DE LA COMPAÑÍA	2023	2024	2025
Índice de frecuencia de lesiones con baja	4,7	4,7	5,0
Índice de frecuencia de lesiones con baja (incluidos contratistas)	4,3	4,1	3,8
Índice de gravedad	0,20	0,2	0,2
Tasa de absentismo	4,40	4,9	3,4
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales	0,20	0,1	0,1
Horas de absentismo (mill. horas)	2,10	2,5	1,6

Índice de frecuencia = número de accidentes con baja*1.000.000/número de horas trabajadas
Índice de frecuencia total registrable = total de lesiones registrables*1.000.000/número de horas trabajadas
Índice de gravedad = número de días perdidos por lesiones*1.000/número de horas trabajadas
Nota: los datos sobre índices de accidentes se facilitan únicamente como ratios, ya que proporcionan una representación fiable de los resultados de la empresa en materia de salud y seguridad. Las variaciones significativas en los indicadores mostrados se deben principalmente a los procesos de desinversión emprendidos por la empresa en los dos últimos años.

Para responder al desglose de los indicadores por género en S1-14, se ha realizado una estimación de las horas trabajadas en función de la distribución por género de la plantilla, y los resultados son los siguientes:

	2025	
	Hombres	Mujeres
Número total de incidentes laborales registrables	279	12
Número total de problemas de salud relacionados con el trabajo	3	0
Índice de gravedad	0,20	0,04
Índice total de frecuencia registrable	7,19	1,32

S1-16: MÉTRICA DE RETRIBUCIÓN (BRECHA SALARIAL Y RETRIBUCIÓN TOTAL)

RATIO DE RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL*

	2024	2025
Ratio de remuneración total anual	194,09	160,88

* La metodología utilizada es el cálculo de la mediana de la suma del salario base anualizado y los complementos salariales reales. 96,40% de la plantilla cubierta.

La relación entre (i) la remuneración anual total del ejecutivo con la remuneración anual total más alta y (ii) la remuneración anual mediana de los empleados, según la cual:

- La retribución total del ejecutivo con la remuneración total anual más alta 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 remuneración anual de los empleados se determina calculando la mediana de la remuneración total de los empleados (salario base anualizado y los complementos salariales reales).

RELACIÓN ENTRE EL SALARIO BASE Y LA RETRIBUCIÓN DE LAS MUJERES FRENTE A LA DE LOS HOMBRES

diferencia salarial entre hombres y mujeres en 2025 (expresada en euros y salario por hora).

Datos a 31/12/2025:

Brecha de género salarial global	% de diferencia salarial entre hombres y mujeres (salario medio)
2025	4,54 %
2024	2,10 %
2023	-0,65 %

La suma del Sueldo Base y los Complementos Salariales (*) es igual al Salario. 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.

En cuanto a la brecha salarial global entre hombres y mujeres, se ha observado un cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2025 con los de 2024, en términos de media. Esto se debe en parte a la inclusión del Comité Ejecutivo, y a la desinversión de filiales en Chile durante 2025, lo que provocó un cambio en el perfil de la plantilla. La muestra incluida en el análisis representa el 96,40 % de la plantilla total al final del periodo y abarca a los empleados de los países más relevantes para las actividades de la empresa: Canadá, Chile, Alemania, Polonia, España, Reino Unido y Estados Unidos. El 3,60% 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. Dentro de la población considerada para el salario medio, dos personas no han sido clasificadas ni como mujeres ni como hombres, ya que una de ellas se identifica como no binaria y la otra no ha revelado su sexo.

(*) Se consideran complementos salariales las retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (como turnos de noche, horas extraordinarias, etc.), sus circunstancias personales o profesionales (por ejemplo, conocimientos de idiomas o productividad), o los resultados de la empresa (como la variable anual). En el caso de la variable anual, se ha tenido en cuenta la retribución variable real de 2025, a diferencia de 2024, cuando se consideró la retribución variable "objetivo".

Debido a la actualización metodológica llevada a cabo desde 2024 en los informes para cumplir con los requisitos del CSRD, los datos de remuneración se han recalculado utilizando salarios por hora en lugar de salarios anuales.

El número de horas anuales trabajadas por sexo se ha estimado a partir del total de horas reales trabajadas y del porcentaje de la plantilla a final de año por sexo.

S1-17: INCIDENTES, RECLAMACIONES E IMPACTOS GRAVES RELACIONADOS CON LOS DERECHOS HUMANOS

En 2025, el número de incidentes o casos de discriminación, incluido el acoso, comunicados a través del Canal Ético y otras plataformas de comunicación que afectan al personal propio de la Compañía es de 50 (58 en 2024) de los cuales 8 fueron casos de discriminación y 42 fueron casos de acoso. Todos ellos han sido investigados y resueltos o están siendo investigados en la actualidad. En cuanto a incidentes graves relacionados con los derechos humanos, no se han producido incidentes de este tipo. Así pues, no se han registrado multas, sanciones ni indemnizaciones en relación con tales incidentes y reclamaciones. Hemos recibido 174 comunicaciones (123 en 2024) de otros asuntos como datos de privacidad o conflicto de intereses, entre otros.



NEIS S2 TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR

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 a violaciones de los derechos humanos están directamente relacionados con la dependencia de la empresa de 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 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, Supplier360 y BuildAdvisor para establecer parámetros de control 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 clave 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 de 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 eficiencia operativa 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 solo a las personas empleadas directamente por Ferrovial, sino también a los trabajadores de la cadena de suministro, las operaciones posteriores (por ejemplo, proveedores de logística y distribución) y las empresas conjuntas o entidades con fines especiales.

Ferrovial espera que sus contratistas mantengan 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 lo 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 a otros trabajadores no garantizan 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 prevalecen estos riesgos. Para mitigar estos riesgos, Ferrovial aplica procesos de diligencia debida y trabaja 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, sí identificó importantes riesgos y oportunidades 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 violación de los derechos humanos; y las malas condiciones de trabajo 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 empresa mantiene su firme compromiso con el respeto de 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 evaluaciones/ auditorías de los proveedores, obligaciones contractuales acordes con los principios de derechos humanos y mecanismos de reclamación para resolver rápidamente cualquier problema. Estas medidas ayudan a garantizar que la Compañía no contribuya ni cause daños en los países donde opera.

Trabajadores de la cadena de valor	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Condiciones de trabajo				
(+) Impacto	OP	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).	Actual	C
(+) Impacto	OP, Com	Reducción de la gravedad de los incidentes en la cadena de suministro mediante el establecimiento de procesos de diligencia debida para identificar, prevenir y mitigar los riesgos y la elaboración de planes de acción.	Actual	C
Igualdad de trato y oportunidades para todos				
Riesgo	OP, CV	Daños a la reputación y pérdida de confianza como empresa responsable que no respeta los derechos humanos.		M
Riesgo	OP, S	Riesgo de reputación causado por el impacto de un accidente mortal o con consecuencias catastróficas.		M
Riesgo	OP, S	Retrasos debidos al riesgo operativo: causados por la interrupción de las actividades como consecuencia de un accidente mortal o daños materiales.		C
Riesgo	OP, S	Riesgo financiero: relacionado con indemnizaciones o sanciones; pérdida de contratos con clientes con normas de seguridad estrictas.		M
Oportunidad	OP, CV	Convertirse en líder del sector promoviendo las mejores prácticas en materia de derechos humanos en toda la cadena de valor.		M
Oportunidad	OP, CV	Diferenciación y acceso a clientes con sólidos requisitos en materia de derechos humanos.		C

OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; Cl: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

S2-1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR

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 las infraestructuras, sociedad y accionistas). Ferrovial aspira a consolidar su posición como contribuyente a una economía más sostenible, innovadora, integradora 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	- Impactos materiales: prevención de la contaminación, gestión proactiva de los riesgos medioambientales para minimizar los impactos negativos, añadir valor a las comunidades en las que opera, apoyar el desarrollo local y colaborar con organizaciones sociales en beneficio de las poblaciones vulnerables. - Oportunidades: lograr un impacto neutro o positivo sobre el capital natural y la biodiversidad, fijar objetivos ambiciosos de reducción de emisiones en consonancia con la Iniciativa de Objetivos Científicos (SBTi) y gestionar los riesgos y oportunidades relacionados con el clima.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial está comprometida 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	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 grupos de interés externos.
Exclusiones a la aplicación	Actualmente no hay exclusiones; la política se aplica a todas las áreas de actividad, geografías y partes interesadas en todo el mundo.
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	Consejo de Administración – responsable de aprobar y aplicar la política.

Otras cuestiones que comunicar (si procede)

Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política está alineada con las políticas existentes de Ferrovial en materia de sostenibilidad, derechos humanos, responsabilidad corporativa y los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas.
Compromiso de las partes interesadas	Ferrovial se compromete a difundir la información relevante a los mercados, accionistas y otros grupos de interés de forma transparente, oportuna, 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.

Política	Política de Compras Global
Descripción	Ferrovial integra los principios ambientales, sociales y de buen gobierno (ASG) en su cadena de suministro, promoviendo la eficiencia, la calidad, la sostenibilidad, la transparencia, el respeto de 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 ASG entre proveedores y contratistas.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	- Impactos materiales: Posibles riesgos ESG, incluido el incumplimiento de los derechos humanos, las normas medioambientales o las prácticas empresariales éticas. - Riesgos: Garantizar que los proveedores se adhieren al Código Ético para 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 o 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 partes externas. La Compañía da a conocer su existencia mediante contratos con terceros, exigiéndoles que reconozcan y firmen que conocen el canal.
Ámbito de la política	
Partes interesadas	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 comerciales, con especial atención al 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 en todo el mundo.
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	Consejo de Administración - responsable de aprobar y aplicar la política.

Otras cuestiones que comunicar (si procede)

Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política está alineada con el Código Ético y de Conducta Empresarial de Ferrovial, las Políticas de Responsabilidad Corporativa y Derechos Humanos, y los marcos internacionales.
Compromiso de las partes interesadas	La política incorpora los intereses de las partes interesadas, con especial atención a 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. Consulte en NEIS S1- Personal propio para obtener información más detallada sobre esta política.

Política	Código Ético de Proveedores
Descripción	Los valores de Ferrovial, reflejados en su Código Ético para Proveedores, se traducen en compromisos medioambientales, sociales y de buen gobierno. Ferrovial promueve un comportamiento responsable en toda su cadena de suministro, en consonancia con las normas más estrictas de ética e integridad, legalidad, transparencia, salud y seguridad, responsabilidad medioambiental y respeto de los derechos humanos. Ferrovial anima a sus proveedores a llevar a cabo sus actividades de forma responsable y de conformidad con las leyes nacionales e internacionales aplicables.
Objetivo	El objetivo del Código Ético de Proveedores es establecer los principios éticos que deben regir la actuación de los proveedores de Ferrovial, promoviendo así un marco de diligencia debida de integridad ética de los proveedores y previniendo comportamientos incompatibles con dichos principios. Ferrovial promueve estos y espera que principios sean compartidos por sus proveedores, que los adopten y los transmitan a sus propios proveedores y subcontratistas en sus relaciones comerciales con Ferrovial.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	Impactos materiales: realizar verificaciones de la integridad de sus proveedores, rescindir la relación contractual con aquellos proveedores que incumplan alguno de los principios establecidos en el presente Código Ético para Proveedores, supervisar y hacer un seguimiento de la actuación de sus proveedores y realizar evaluaciones de cumplimiento.
Proceso de seguimiento y corrección	Ferrovial adoptará prácticas y controles para promover la implantación, seguimiento y verificación del cumplimiento del Código Ético por parte de sus Proveedores. Asimismo, Ferrovial establecerá medidas para que los principios que inspiran este Código sean conocidos, comprendidos y aceptados 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 por teléfono a través de la intranet o de la web corporativa.
Ámbito de la política	
Partes interesadas	El presente Código Ético de Proveedores es de aplicación a todos los proveedores de Ferrovial, con independencia de su Actividades de actividad, ubicación geográfica o actividad.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Ferrovial trata de extender su compromiso de comportamiento responsable a toda su cadena de suministro, garantizando que los proveedores y subcontratistas se adhieran a los principios establecidos en este Código.
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	
Parte responsable	El Consejero Delegado – responsable de aprobar la política, mientras que el Departamento de Cumplimiento es responsable de su actualización y difusión.
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.
Compromiso de 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	El Código Ético de los Proveedores se actualizó en 2025.

Ferrovial 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.

La Política de Derechos Humanos de Ferrovial, que establece el compromiso de la compañía con el respeto a los derechos humanos en todas sus operaciones y cadena de valor, incluyendo la prevención de estas prácticas, destaca su cooperación con organismos gubernamentales, organizaciones internacionales y la sociedad civil para la promoción y defensa de los derechos humanos. La Compañía identifica, previene y mitiga activamente los posibles impactos 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. Asimismo, Ferrovial aborda en esta política cuestiones como la trata de seres humanos, el trabajo forzoso, obligatorio e infantil .

Aunque Ferrovial introdujo una política específica de derechos humanos en 2014, se actualizó en 2022 para alinearla con normas internacionales como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de la ONU, 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. Asimismo, la Política de Derechos Humanos ha sido actualizada y aprobada por el Consejo de Administración el 18 de junio de 2025. La política actualizada también incorpora tendencias emergentes, acercando el enfoque de derechos humanos de la empresa a sus realidades operativas, reforzando aún más su compromiso con la protección y el respeto de los derechos humanos en sus propias operaciones y cadena de valor. En cuanto a incidentes graves relacionados con los derechos humanos, no hubo ninguno a lo largo de la cadena de valor.

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 2025, 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. Además, el Código Ético de Proveedores exige a los socios comerciales que cumplan las normas laborales internacionales y prohíbe explícitamente el trabajo infantil, el trabajo forzado y cualquier forma de trata de seres humanos. Estos principios se incluyen en las cláusulas contractuales de los proveedores y se supervisa su cumplimiento. 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 locales adaptadas globalmente que garantizan que los productos y servicios cumplen las normas contractuales y de la empresa. El desempeño 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.

Ferrovial evalúa la adhesión de los proveedores a estos principios mediante procesos de diligencia debida, que incluyen evaluaciones programadas, auditorías y revisiones de las políticas y prácticas de los proveedores para garantizar su cumplimiento de 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.

S2-2: PROCESOS PARA COLABORAR CON LOS TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR EN MATERIA DE IMPACTOS

Ferrovial no mantiene una comunicación directa con los trabajadores de su cadena de valor. 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.

No obstante, la empresa se asegura de que las normas laborales y los compromisos en materia de derechos humanos queden reflejados en las cláusulas contractuales suscritas con sus proveedores.

Ferrovial utiliza herramientas de gestión como Supplier 360, mencionada más arriba, que le permiten controlar y evaluar el desempeño de los proveedores, incluyendo 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.

Ferrovial cuenta también con un Canal Ético que permite a los trabajadores de su cadena de valor plantear sus inquietudes y comunicar incidentes negativos de forma confidencial y anónima. Este canal está diseñado para facilitar la denuncia de posibles irregularidades, incumplimientos o comportamientos contrarios a la ética, la legalidad y la normativa interna de la Compañía.

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. También permiten evaluar la actuación 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.

Tal y como se menciona en S2-2, la Compañía pone a disposición de sus empleados y partes interesadas el Canal Ético (véase NEIS G1-1 para más información), un sistema confidencial y, si el denunciante así lo desea, anónimo (de conformidad con la legislación aplicable), para facilitar la denuncia de posibles irregularidades, incumplimientos o comportamientos contrarios a la ética, la legalidad y las políticas y procedimientos internos de Ferrovial, incluyendo, en particular, posibles casos de fraude o corrupción, prácticas anticompetitivas, violaciones de los derechos humanos, asuntos financieros y fiscales, o daños al medio ambiente. La Dirección de Cumplimiento es responsable de la gestión del Canal Ético con apoyo de Auditoría Interna para el análisis de determinadas comunicaciones de alta prioridad, así como de otros departamentos de la Compañía en función de la naturaleza del asunto de que se trate. 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. 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 solo 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.

Ferrovial también utiliza Supplier 360, que supervisa a los proveedores mediante técnicas avanzadas de análisis de datos, tratamiento del lenguaje y búsqueda en Internet. Esto permite a la empresa 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 2025, se controló a 1.581 proveedores de Ferrovial Construcción, que representan más del 60% de la facturación de los proveedores en España, EE.UU. y Reino Unido. Con esta herramienta se recogieron 50.511 puntos de datos.

También se han ampliado las fuentes de información, incorporando principalmente datos relativos al cumplimiento y los resultados en materia de ESG. Además, la información obtenida a través de Supplier 360 se ha integrado en la herramienta corporativa de compras, lo que permite 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 denunciado a través del Canal Ético o detectado mediante alguna herramienta de gestión como Supplier 360 es analizado para determinar las medidas correctoras oportunas a adoptar, que pueden incluir sanciones contractuales, compromiso con los grupos de interés afectados o colaboración con autoridades externas si fuera necesario. La eficacia de estos recursos se supervisa mediante acciones de seguimiento para garantizar que el problema se resuelve y que se mitigan riesgos similares en el futuro. La Compañía también realiza un seguimiento del uso del Canal Ético y de otros mecanismos de denuncia, analizando las tendencias de las comunicaciones recibidas para mejorar continuamente sus procesos de respuesta. En los contratos que se suscriban con los proveedores, es necesario establecer las disposiciones oportunas para que éstos conozcan la existencia de este canal y que todos sus empleados puedan utilizarlo para comunicar cualquier tipo de incidencia. Para más información, véase NEIS G1-1.

La Política del Canal Ético y de Tratamiento de Consultas, Quejas y Denuncias, establece la tolerancia cero a las represalias contra los denunciantes que actúen de buena fe y/o partes relacionadas, como compañeros de trabajo y familiares, o contra cualquier persona que participe en la investigación de una Comunicación. La protección contra las represalias se aborda explícitamente en el Código Ético y de Conducta Empresarial. Además, el Departamento de Cumplimiento revisa periódicamente los informes cerrados para detectar posibles casos de represalias.

Como parte de su compromiso con la integración de la sostenibilidad y los derechos humanos en toda su cadena de valor, en 2024 y 2025, Ferrovial ha invitado a proveedores de diferentes áreas geográficas a participar en el "Programa de Formación: Proveedores Sostenibles", un programa desarrollado por el Pacto Mundial de Naciones Unidas en España, ICEX España Exportación e Inversiones y la Fundación ICO. Este programa de formación online permite a las pymes proveedoras cumplir con los estándares de sostenibilidad de las grandes empresas, al tiempo que adquieren conocimientos generales sobre sostenibilidad corporativa, cómo integrar dichos conocimientos en su estrategia y cómo medir los resultados obtenidos. 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 marginación, como las trabajadoras, los trabajadores migrantes o las personas con discapacidad, dentro de su cadena de valor. No obstante, supervisa las condiciones laborales en toda su cadena de suministro, incluidos los aspectos relacionados con la diversidad y los derechos humanos.

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

Ferrovial ha puesto en marcha acciones para gestionar sus impactos materiales, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de su cadena de valor.

Algunas acciones clave son:

- **Evaluación y supervisión de proveedores:** La Compañía ha establecido procedimientos para evaluar y supervisar el desempeño de los proveedores, incorporando criterios ESG. Esta evaluación continua permite clasificar a los proveedores según su nivel de riesgo y tomar decisiones con conocimiento de causa, como advertencias, planes de mejora o incluso la inhabilitación en casos graves. Además de evaluar a los proveedores en cada uno de los proyectos, Ferrovial utiliza herramientas como Supplier 360 para supervisar a los proveedores mediante técnicas avanzadas de análisis de datos, procesamiento del lenguaje y búsqueda en Internet, y permite detectar posibles riesgos, ya sean de naturaleza financiera, medioambiental, legal, laboral, de derechos humanos o de reputación. Además, la empresa revisa periódicamente los resultados de las evaluaciones/auditorías y los programas de formación para identificar áreas de mejora y ajustar las políticas y procedimientos en consecuencia.
- **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 Naciones Unidas en España y Reino Unido, ICEX España Exportación e Inversiones y la Fundación ICO, proporciona a los proveedores de la Compañía herramientas para mejorar su competitividad a la vez que se alinean con las mejores prácticas ESG. Gracias a esta iniciativa, Ferrovial promueve una cadena de suministro responsable y resistente que mantiene prácticas empresariales éticas y sostenibles. Adoptar un enfoque integral para garantizar impactos positivos, mitigar riesgos y promover oportunidades en toda su cadena de valor mediante iniciativas estratégicas, políticas responsables y herramientas innovadoras. Como parte de su compromiso de convertirse en un referente del sector mediante la promoción de las mejores prácticas en materia de derechos humanos en toda la cadena de valor y el fortalecimiento de la confianza mutua para mejorar la eficiencia operativa y la transparencia con sus
- **Canal Ético:** La Compañía cuenta con un Canal Ético accesible a todos los grupos de interés 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. 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.
- **Código Ético de Proveedores:** Ferrovial cuenta con un Código Ético de Proveedores, que los proveedores deben conocer y aceptar antes de establecer relaciones contractuales con la Compañía. Este código establece los principios fundamentales que deben guiar su comportamiento en su relación comercial con Ferrovial.

Estas acciones abarcan tanto las actividades internas de Ferrovial como su cadena de valor ascendente, incluidos los proveedores de varias zonas geográficas en las que opera la empresa. El alcance de estas acciones se extiende a todas las divisiones y proyectos de Ferrovial a escala mundial.

En cuanto a los plazos, la evaluación y el seguimiento de los proveedores, así como el uso del Canal Ético, son procesos continuos. Programa de formación de proveedores: Proveedores Sostenibles se ofrece periódicamente, y el Código Ético del Proveedor se aplica desde el principio de la relación contractual.

En caso de incidencias notificadas a nivel de proyecto, Ferrovial trabaja con los proveedores para abordar y resolver las cuestiones pertinentes, ofreciendo mecanismos de apoyo a través de cursos de formación o planes de mejora. Si un proveedor recibe tres evaluaciones negativas en un año,

se emite una propuesta de descalificación. Solo después de que esta propuesta haya sido revisada y aprobada formalmente se descalificará al proveedor, momento en el que ya no se le permitirá trabajar con la Empresa. Ferrovial realiza un seguimiento sistemático del rendimiento de los proveedores y de la eficacia de las medidas adoptadas. Estas evaluaciones permiten calificar a los proveedores de forma continua, y los resultados pueden dar lugar a advertencias formales, la definición de planes de mejora o incluso 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 claramente definido, que incluye los siguientes pasos:

- **Notificación formal al proveedor, si procede:** Cuando se identifica un incidente, Ferrovial lo notifica formalmente al proveedor y exige medidas correctoras específicas para resolver el problema en cuestión.
- **Planes de mejora:** Ferrovial apoya a los proveedores mediante planes de mejora a medida destinados a resolver las deficiencias detectadas. 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:** Ferrovial ha establecido un sistema estructurado de seguimiento y evaluación de proveedores para mitigar los riesgos dentro de su cadena de valor. Todos los proveedores son evaluados por su cumplimiento de plazos, conformidad de precios, requisitos de calidad, capacidad técnica y conformidad con las políticas anticorrupción y el Código Ético del Proveedor. A los proveedores que proporcionan mano de obra se les evalúa además su comportamiento medioambiental y sus prácticas de salud y seguridad. A los proveedores con problemas persistentes de incumplimiento se les exige que apliquen planes de acción correctivos y, si el incumplimiento persiste (se propone la descalificación de los proveedores que reciban tres evaluaciones negativas en un periodo de un año), son descalificados. Una vez inhabilitados, ya no se les permite trabajar con la compañía, lo que garantiza el cumplimiento de las normas de Ferrovial. Este enfoque garantiza que todos los proveedores se adhieran a los compromisos éticos y de sostenibilidad de la empresa, minimizando el riesgo de impactos adversos sobre los trabajadores.
- **Ética y transparencia:** Ferrovial mantiene un Canal Ético, accesible en su página web, que permite a los grupos de interés comunicar conductas o incidentes que vulneren las normas éticas de la Compañía. Este canal aumenta la transparencia en la gestión de incidentes.

Para garantizar la eficacia de las medidas aplicadas, Ferrovial sigue prácticas estructuradas de seguimiento y control en toda su cadena de suministro. A través del Procedimiento de Evaluación y Seguimiento de la Calidad de los Proveedores de la Construcción, los proveedores son evaluados continuamente en función de su rendimiento operativo, ético y ESG, garantizando que las prácticas de compra se mantengan alineadas con el Código de Conducta para Proveedores y que los posibles conflictos con los requisitos ESG sean identificados y abordados de manera oportuna. Estas evaluaciones permiten tomar decisiones con conocimiento de causa, como la emisión de advertencias, la aplicación de medidas correctoras y planes de mejora con plazos definidos, o la exclusión de los proveedores de la contratación cuando no se puedan alcanzar los requisitos mínimos de ESG en el plazo establecido, sobre todo en casos graves o reiterados. Además, Ferrovial utiliza herramientas como Supplier 360 para supervisar el rendimiento de los proveedores en tiempo real y revisa periódicamente los resultados de las evaluaciones, auditorías y programas de formación para identificar áreas de mejora y ajustar las políticas, procedimientos y prácticas de compra en consecuencia. El Canal Ético refuerza aún más este marco al proporcionar una plataforma confidencial para que las partes interesadas comuniquen sus preocupaciones relacionadas con la conducta de los proveedores o el cumplimiento de las normas ESG, fomentando la transparencia, la confianza y las medidas de seguimiento adecuadas.

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 cuando operan en sectores o países con una mayor exposición 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 empresa trabaja con los proveedores para desarrollar planes de mejora o impartir formación.

Ferrovial no ha identificado ni recibido ninguna denuncia de violaciones graves de los derechos humanos relacionadas con las áreas ascendentes y descendentes de su cadena de valor en 2024 y 2025.

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.

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.

Aunque Ferrovial cuenta con políticas de gestión de la cadena de valor, aún no ha definido objetivos o metas específicas en relación con la participación de portavoces creíbles de los representantes de los trabajadores. Este ámbito concreto podría reforzarse en futuras estrategias de sostenibilidad y diálogo social.

NEIS S3 COMUNIDADES AFECTADAS

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

Comunidades afectadas	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades; Derechos de los pueblos indígenas				
(+) Impacto	OP, CL	Reducción de las desigualdades y mejora de la situación de las comunidades vulnerables mediante el desarrollo y promoción de proyectos de acción social, investigación, educación, lucha contra el hambre, etc.	Actual	C
(+) Impacto	OP, CL	Mejora de las condiciones de vida de las comunidades locales gracias a los activos de infraestructuras de Ferrovia (reducción de accidentes, mayor previsibilidad de los tiempos de viaje, reducción de la congestión urbana, acceso a agua potable o zonas mejor urbanizadas).	Actual	C
(-) Impacto	OP, CV	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).	Actual	M
Riesgo	OP, CV	Daños a la reputación y pérdida de confianza como empresa responsable que no respeta los derechos humanos.		M
Oportunidad	OP, CV	Diferenciación y acceso a clientes con sólidas normas de derechos humanos.		C
Otros				
(-) Impacto	OP, S, CL	Molestias causadas a la comunidad local por las actividades de construcción y explotación (contaminación acústica, cierre de carreteras, etc.).	Actual	C
(+) Impacto	OP, CL	Fomento del abastecimiento local mediante la integración de toda la cadena de valor.	Actual	C
(+) Impacto	OP, Com	Generación de riqueza y empleo en las comunidades en las que opera la empresa mediante una política de compras locales.	Actual	C
Oportunidad	OP, CL	Mejora de la reputación y la imagen de la Compañía, y consolidación en los mercados locales.		M
Oportunidad	OP, CL	Fortalecimiento de la licencia para operar gracias a una buena gestión con las comunidades locales.		M
Oportunidad	OP, CL	Aumento del orgullo de pertenencia y el compromiso de los empleados, así como mejora de la atracción de talento, impulsada por la participación en proyectos sociales y el compromiso demostrado por la empresa.		M

* OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; CL: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

S3-1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LAS COMUNIDADES AFECTADAS

Ferrovia cuenta con una Política de Derechos Humanos (ver cuadro de Política de Derechos Humanos en la que se aborda la gestión de sus impactos, riesgos y oportunidades relacionados con las comunidades afectadas. Asimismo, Ferrovia vela por el cumplimiento de las leyes locales y el respeto a los derechos, cultura, costumbres y valores de las personas de las comunidades locales y minorías potencialmente afectadas por sus actividades, prestando especial atención a las poblaciones vulnerables, como los inmigrantes. Con el fin de garantizar el respeto a los derechos de aquellas comunidades que puedan verse afectadas por las actividades de Ferrovia y reforzar el proceso de diligencia debida que Ferrovia lleva a cabo para identificar, prevenir o mitigar cualquier riesgo asociado a las comunidades locales o afectadas, Ferrovia aprobó en 2025 un procedimiento dirigido a regular el compromiso con las comunidades locales que estandariza la información disponible sobre las relaciones con las comunidades locales en los diferentes proyectos que lleva a cabo la Compañía y las infraestructuras que gestiona.

El procedimiento establece como primer paso el análisis de las comunidades relevantes 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 estar expuestos a un mayor riesgo de daño o a barrios marginados, con especial mención si existen pueblos indígenas entre las comunidades afectadas. También se tienen en cuenta factores como la vulnerabilidad social, económica o medioambiental para priorizar las acciones de mitigación adecuadas y promover el bienestar de estas comunidades.

Además de los canales corporativos existentes descritos en la Política de Compromiso y Relación con los Grupos de Interés, la Empresa dispone, directamente o a través del propietario del activo, de los canales necesarios para facilitar el diálogo con las comunidades afectadas para que puedan plantear sus inquietudes y preguntas, o expresar sus necesidades. Estos canales incluyen mecanismos de información, líneas directas, reuniones u otros medios que puedan ser pertinentes para el proyecto. La Compañía se compromete a llevar a cabo las acciones necesarias para dar a conocer estos canales a las comunidades afectadas para que sean accesibles y asegurar que el diálogo se establece a través de representantes legítimos y creíbles. Ferrovia evalúa si existe algún impacto relevante relacionado con los derechos humanos de la comunidad afectada. Si se detecta algún riesgo material para algún grupo de la comunidad afectada, se hará público junto con las medidas de mitigación y reparación adoptadas.

Como resultado del diálogo con las comunidades afectadas y las autoridades locales, se identifican aquellos incidentes e inconvenientes que puedan surgir de la ejecución del proyecto u obra. La Compañía informará de estos incidentes y adoptará las medidas necesarias para minimizar su impacto, establecerá objetivos y realizará un seguimiento de los mismos y de los resultados obtenidos 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 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 dispone de mecanismos de reclamación para que las partes interesadas puedan comunicar sus preocupaciones sobre violaciones 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 empresa 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 elaborando actualmente presta especial atención a la prevención de cualquier impacto sobre los pueblos indígenas, tribales y autóctonos.

Durante los ejercicios 2024 y 2025, no se detectó ningún caso de violación de los derechos de los pueblos indígenas.

Política	Política de compromiso y relaciones con las partes interesadas
Descripción	La transparencia y la divulgación de información por parte de Ferrovial como entidad cotizada 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 Sociedad y las entidades de su grupo a los accionistas y a la comunidad inversora de forma eficaz y oportuna.
Objetivo	Esta política tiene como objetivo establecer los principios que rigen la comunicación y el contacto con accionistas, inversores, asesores de voto, agencias de calificación crediticia, otras partes interesadas (incluidas las comunidades locales) y el mercado en general; definir los canales de comunicación disponibles para estas partes; y esbozar la estrategia general de comunicación corporativa, financiera y no financiera a través de los canales de información de la empresa.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	- Impactos materiales: transparencia e inmediatez en la difusión de información relevante, exactitud y pertinencia de los datos, diálogo abierto con las partes interesadas, igualdad de trato a los accionistas, protección de los derechos e intereses legítimos de los accionistas, información continua a través de canales de comunicación eficaces, cumplimiento de la normativa aplicable y cooperación con las autoridades competentes. - Oportunidades: desarrollo de canales de información utilizando las nuevas tecnologías.
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 aplica un enfoque sistemático para relacionarse con los grupos de interés, que incluye la realización de encuestas periódicas y la respuesta a los cuestionarios de los analistas ESG.
Ámbito de la política	
Partes interesadas	Esta política se aplica a todas las entidades del Grupo Ferrovial, independientemente de su área de negocio, ubicación geográfica o actividades. Grupos de interés: empleados, clientes, proveedores, competidores y socios, accionistas, inversores, analistas, comunidades locales afectadas por las actividades de Ferrovial.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Ferrovial adapta sus canales e iniciativas de comunicación a las características específicas de cada grupo de interés, asegurando 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	
Parte responsable	Consejo de Administración – responsable de aprobar la política. La Dirección General Económico-Financiera, la Dirección de Comunicación y la Secretaría General velarán para que la Sociedad cumpla, en el ámbito de sus respectivas competencias, con la legislación vigente en la aplicación de esta Política.

Otras cuestiones que comunicar (si procede)

Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política cumple las disposiciones del Código de Gobierno Corporativo neerlandés sobre el diálogo con las partes interesadas y la participación de los accionistas.
Compromiso de 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 DE PARTICIPACIÓN CON LAS COMUNIDADES AFECTADAS SOBRE LOS IMPACTOS

Colaboración general con las comunidades afectadas

Ferrovial cuenta con procesos sistemáticos para interactuar con las comunidades afectadas 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 en la gestión del impacto

- 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 las comunidades afectadas. Además, la consulta bianual como parte del estudio de materialidad garantiza que se incluyan las perspectivas de todas las partes interesadas.
- Fases y tipos de colaboración: La interacción tiene lugar a lo largo de 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, sesiones informativas y recogida de aportaciones de la comunidad a través de canales accesibles.
- Función responsable: La responsabilidad operativa de garantizar que estas interacciones tengan lugar recae en los equipos locales de cada centro, con el apoyo del Departamento de Sostenibilidad y del Responsable de Cumplimiento. Este último informa periódicamente a la alta dirección sobre los resultados y las mejoras necesarias.
- Evaluación de la eficiencia: Ferrovial utiliza la metodología B4SI, reconocida internacionalmente, para medir el impacto de sus acciones en la comunidad.

La metodología B4SI (Business for Societal Impact) 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 de ellas con indicadores específicos para evaluar su repercusión. 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.

Además, cada proyecto de construcción y concesión supervisa y documenta todas las acciones relacionadas con el 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: Respuesta a crisis humanitarias y otros proyectos en comunidades cercanas.
- Proyectos en colaboración con los empleados.

El procedimiento da prioridad a la identificación de las comunidades vulnerables en las zonas del proyecto y a la adopción de medidas para maximizar los efectos positivos sobre ellas.

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 identificado ninguna actividad que implique a estos pueblos, Ferrovial ha definido un procedimiento de relación con las comunidades locales que presta especial atención a los pueblos indígenas. La Compañía evita cualquier impacto negativo sobre sus derechos culturales, territoriales, religiosos e intelectuales, de acuerdo con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.

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 se compromete a respetar el derecho a la consulta previa, libre e informada de estos pueblos en actividades que puedan afectar a sus tierras, territorios o bienes culturales, así como en relación con medidas legislativas o administrativas que puedan afectarles directamente.

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 las comunidades afectadas

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: Facilitan el acceso a la información y el contacto directo con la empresa.
- 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, sesiones informativas y medios sociales. También garantiza que los representantes de las comunidades afectadas son legítimos y dignos de confianza, lo que facilita 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 debidamente informados sobre los canales disponibles para plantear sus preocupaciones, proporcionando canales específicos en cada emplazamiento y activos para la comunicación con las comunidades locales. 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 detectan efectos adversos importantes, Ferrovial aplica un enfoque estructurado para remediarlos. 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 son adecuadas y generan resultados positivos.

Ferrovial realiza un seguimiento y control de las cuestiones planteadas a través de sus mecanismos de reclamación y procesos de participación comunitaria. Estos canales están diseñados para ser accesibles y receptivos, lo que permite identificar y resolver los problemas a tiempo. La Compañía utiliza indicadores clave de rendimiento (KPI) para medir la eficacia de sus respuestas y la satisfacción de las comunidades afectadas. Además, se realizan auditorías y revisiones periódicas para garantizar el cumplimiento de las normas de derechos humanos e identificar áreas de mejora.

El procedimiento de Ferrovial para relacionarse con las comunidades locales normaliza 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 remediarlos 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, el Canal Ético garantiza el anonimato para proteger a los denunciantes frente a represalias por utilizar estos canales para plantear preocupaciones o necesidades.

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 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 de Ferrovial con las comunidades se refleja en las acciones específicas emprendidas en respuesta a sus preocupaciones.

- Gestión del impacto local: En los proyectos de infraestructuras se promueve un diálogo bidireccional antes de que empiece la construcción, garantizando que se escuchen las voces de la comunidad durante todas las fases 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 respondan 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 para gestionar los impactos en las comunidades locales y promover efectos positivos en 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. A través de sus programas sociales, Ferrovial concibe la inversión en la comunidad como un instrumento estratégico para el desarrollo de la sociedad y del entorno en el que opera.

Asimismo, la Compañía ha establecido un procedimiento de diligencia debida en materia de derechos humanos para analizar los riesgos potenciales y prevenir impactos indeseables. Todos los procedimientos y políticas internos tienen un alcance global. Las evaluaciones de impacto ambiental se llevan a cabo antes de que comience un proyecto, al igual que el proceso de decisión de "sí" 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 Ferrovial para relacionarse con las comunidades afectadas incluye medidas correctoras destinadas a mitigar los efectos no deseados en las comunidades, como el ruido y el polvo. Para más detalles, pueden consultarse 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.

El procedimiento pretende reforzar el proceso de diligencia debida en materia de derechos humanos en los colectivos que puedan verse afectados 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 en cualquier proyecto que haya dado lugar a un riesgo social material. Una vez identificadas las partes interesadas mediante un proceso de cartografía que determina sus características específicas, se hace especial hincapié en las más vulnerables, así como en los grupos indígenas.
- A continuación, Ferrovial establece los canales necesarios para entablar el diálogo oportuno con las comunidades afectadas, permitiéndoles plantear sus incertidumbres, dudas o necesidades.
- 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 las comunidades. Si se identifican, se harán públicos y se tomarán las medidas necesarias para mitigar o remediar el impacto.
 2. Como resultado del diálogo con las comunidades afectadas y las autoridades locales, se identificarán los posibles incidentes o perturbaciones y se establecerán las medidas necesarias para minimizar los impactos correspondientes, fijando objetivos y revisando los avances y resultados. La coordinación de todo el proceso se llevará a cabo en colaboración con las partes interesadas.
 3. Ferrovial también se compromete a generar un impacto positivo en las comunidades en las que opera. La Compañía se compromete a analizar e identificar posibles oportunidades. Siempre que sea posible, Ferrovial adoptará medidas que complementen las actividades en las zonas afectadas con el fin de aumentar los beneficios para las comunidades afectadas.

El Director del Proyecto o gestor del activo será responsable de recopilar la información identificada anteriormente para facilitar el seguimiento de las medidas adoptadas, de acuerdo con el calendario establecido para cada proyecto en función de sus necesidades particulares. 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 a través de cualquier otro canal que se considere necesario.

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 se relacionará la empresa con las comunidades locales a lo largo del ciclo de vida del proyecto, garantizando que se atienden 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 a medida, como ajustar los horarios de trabajo o notificar 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 medidas paliativas.

Ferrovial estableció una estrategia global de inversión en la comunidad en el marco de la iniciativa "On the Move for People", que engloba proyectos corporativos globales y acciones adaptadas a las comunidades que rodean sus activos y operaciones. Esta iniciativa, junto con las acciones antes mencionadas, se planifica y ejecuta anualmente, con evaluaciones periódicas de su impacto. Estos esfuerzos se centran en pilares estratégicos clave, como el desarrollo de infraestructuras para satisfacer las necesidades básicas de las comunidades vulnerables. Por ejemplo:

- On the Move for Water: Financia anualmente tres proyectos en países en desarrollo de África, América Latina e India para garantizar el acceso al agua. Cada proyecto implica una contribución financiera de hasta 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 el Reino Unido, en colaboración con organizaciones locales relacionadas con la educación.
- 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 2025, 1.456 empleados participaron en actividades de voluntariado, lo que demuestra la dedicación de la Compañía al compromiso con la comunidad.

Para cuantificar las contribuciones sociales, los impactos y los beneficiarios, Ferrovial se adhiere a la metodología B4SI. En 2025, este enfoque facilitó 388 iniciativas de apoyo a la comunidad, de las que se beneficiaron 348 organizaciones y 399.000 personas.

	2024	2025
Inversión en iniciativas comunitarias (millones €)	8,31	4,61
Contribuciones monetarias (millones €)	3,93	3,58
Horas de trabajo de los empleados (millones €)	0,87	0,78
Contribuciones en especie (millones €)	3,14	0,06
Gastos administrativos (millones €)	0,19	0,19

Nota: para más información, véase la nota 2.2. Otros gastos de explotación de los Estados Financieros consolidados.

Para los próximos años, Ferrovial no ha establecido un compromiso de inversión global, pero sigue apoyando anuales programas específicos, como:

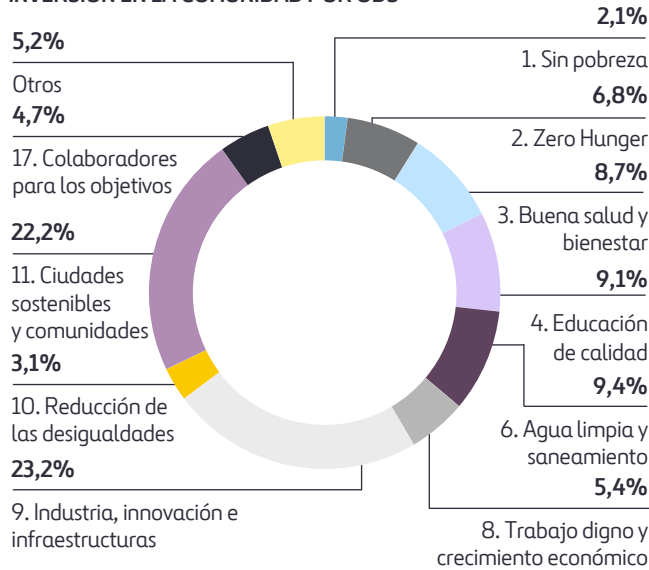
- 500.000 euros para el programa "On the Move for Water".
- 100.000 euros para “On the Move for Zero Hunger“ para la remodelación del comedor social en España
- Igualar las donaciones de los empleados en "On the Move Together" y en España y Estados Unidos, aproximadamente 50.000 euros en cada región.

En conjunto, excluidas las respuestas de emergencia, la inversión comunitaria anual se mantiene estable entre 4 y 5 millones de euros. La disminución de la inversión comunitaria se debe principalmente a que la cifra de 2024 incluía ayudas de emergencia excepcionales relacionadas con las inundaciones de la DANA en Valencia y el huracán Helene en Estados Unidos, que aumentaron considerablemente el total de ese año. 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.

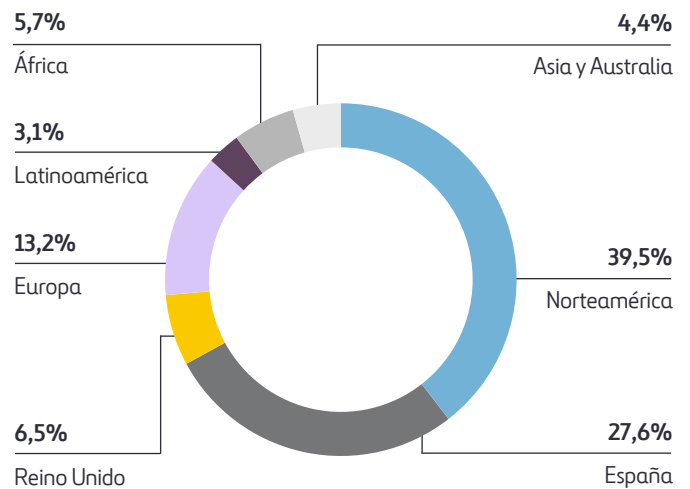
Además, la Compañía da prioridad a la contratación local para estimular las economías de las comunidades circundantes, integra consideraciones sociales y medioambientales en su cadena de suministro y promueve proyectos que reducen las desigualdades, como los que se miden con la metodología B4SI.



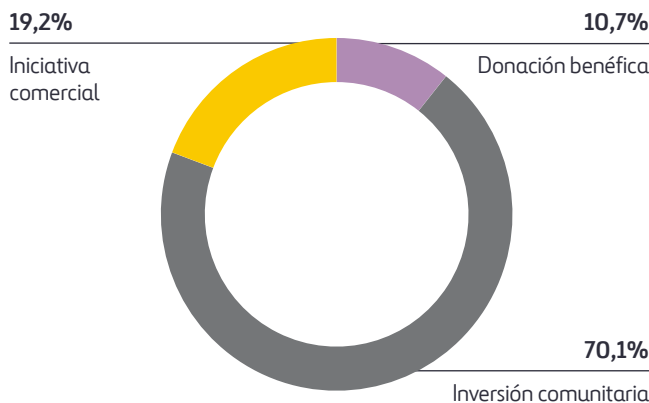
INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD POR ODS



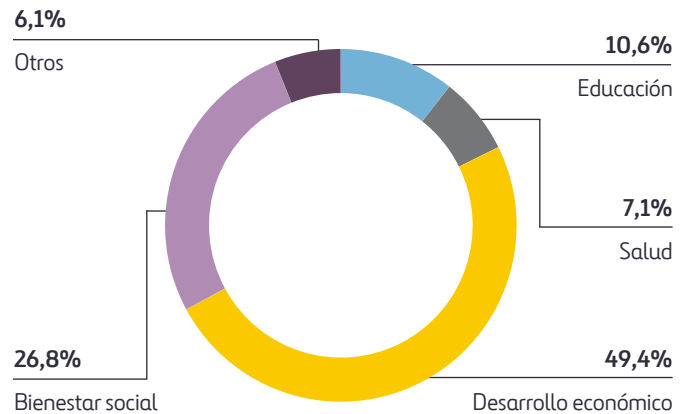
INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD POR ZONAS GEOGRÁFICAS



INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD POR TIPO DE CONTRIBUCIÓN



INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD POR ÁMBITO DE CONTRIBUCIÓN



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 opera. Esta metodología contiene alrededor de 100 indicadores diferentes, que se seleccionan en función del proyecto de construcción y son los más adecuados para retratar el impacto de Ferrovial en la región. La información se recoge antes del inicio del proyecto, un año después y dos años más tarde, 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 9,4 euros por cada euro invertido en el proyecto. Estos esfuerzos no solo 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 identificado impactos materiales negativos o sistémicos en las comunidades (vecinos, asociaciones de vecinos, Consejos, entre otros), ni se han denunciado problemas graves o violaciones de los derechos humanos que afecten a estas comunidades. Para abordar de forma proactiva los posibles impactos negativos, Ferrovial ha puesto en marcha varias iniciativas adaptadas a la diversa gama de impactos potenciales que pueden tener sus actividades. Debido a la gran variedad de actividades que lleva a cabo Ferrovial, se aplica un plan de acción diferente para cada uno de los impactos identificados. Todos los proyectos garantizan la comunicación con los colectivos afectados a través de las actividades mencionadas para identificar estos impactos. Sin embargo, se resuelven caso por caso. Un ejemplo de ello es la construcción de la HS2, en la que, para mantener informada a la comunidad y conocer sus puntos de vista, se celebraron reuniones mensuales de enlace con la comunidad, se organizaron actos en el Centro Móvil de Visitantes y sesiones de información en los ayuntamientos, con el fin de facilitar información cuando surgieran paquetes de obras potencialmente perjudiciales, y se distribuyeron notificaciones anticipadas de obras (AWNs) con información detallada sobre las mismas. 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.

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 399.000 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.

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 no ha establecido objetivos cuantitativos en este ámbito. sin embargo, Ferrovial, en el marco de su Estrategia de Sostenibilidad 2030 y su alineación con la Directiva CSRD, establece objetivos específicos con plazos concretos para reducir los impactos negativos en las colectivos afectados y promover efectos positivos en dichas comunidades. Para establecer estos objetivos, Ferrovial colabora activamente con las comunidades afectadas, 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 implantando un procedimiento para las relaciones con las comunidades locales, como primer paso en este avance en relación con el establecimiento de objetivos con las comunidades locales. Los resultados se desglosan detalladamente según su impacto en las comunidades afectadas pertinentes, garantizando su especificidad, estabilidad temporal y comparabilidad, con el apoyo de normas mundiales como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, las normas GRI y la Taxonomía de la UE.

Con el fin de evaluar a los proveedores y reducir el riesgo en la cadena de suministro, Ferrovial Construcción se ha fijado el objetivo de evaluar a los proveedores que representen al menos el 60% de su volumen de compras en 2025. Este objetivo está alineado con la estrategia de sostenibilidad de Ferrovial Construcción, demostrando su compromiso con las prácticas de contratación sostenible.



Información sobre gobernanza

NEIS G1 CONDUCTA EMPRESARIAL (ÉTICA Y TRANSPARENCIA Y GOBIERNO CORPORATIVO)

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

Conducta empresarial	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Cultura Corporativa				
(+) Impacto	CV	Confianza de accionistas e inversores basada en un modelo de gobierno corporativo alineado con las mejores prácticas.	Actual	C
(+) Impacto	CV, S	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.	Actual	M
Oportunidad	CV	Promoción de una cultura ética que prevenga y minimice los riesgos de conductas o prácticas ilícitas en la cadena de valor.		M
Oportunidad	CV	Mayor competitividad a la hora de licitar proyectos.		C
Oportunidad	CV	Mejora de las calificaciones ESG como resultado de la aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo.		C
Protección de los denunciantes				
(+) Impacto	OP, S	Aumento de la confianza de la sociedad como resultado de rechazar, prevenir y denunciar cualquier acción ilegal o inapropiada a lo largo de la cadena de valor del Grupo, promoviendo así la conducta ética y la legalidad de las actividades comerciales.	Actual	C
Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago				
(+) Impacto	OP, Com	Mejora de los aspectos medioambientales y sociales de la cadena de suministro con el desarrollo de un sistema de evaluación y gestión de proveedores que tenga en cuenta los factores medioambientales y sociales, con especial atención a los proveedores críticos.	Actual	C
(+) Impacto	CV	Mejora del rendimiento y la creación de valor en toda la cadena de valor gracias a los requisitos éticos promovidos por el Grupo y a la correcta gestión de los riesgos.	Actual	C
(+) Impacto	OP, Com	Reducción de la gravedad de los incidentes en la cadena de suministro mediante el establecimiento de procesos de diligencia debida para identificar, prevenir y mitigar los riesgos y la elaboración de planes de acción.	Actual	C
Oportunidad	OP, Com	Aumento de la confianza mutua que mejora la operatividad y transparencia en las relaciones de Ferrovial con sus proveedores.		M
(+) Impacto	OP, Com	Capacidad para influir y sensibilizar a los proveedores de la empresa sobre las cuestiones ESG mediante la difusión del Código Ético del Proveedor y los requisitos asociados.	Actual	C
Corrupción y soborno				
(+) Impacto	OP, S	Prevención de los delitos de corrupción y soborno promoviendo y haciendo cumplir la normativa y las políticas de cumplimiento establecidas por el Grupo.	Actual	C
Oportunidad	CV	Aumento de la captación de fondos o mejora de las condiciones de financiación de proyectos con requisitos éticos y anticorrupción (inversión socialmente responsable).		C

OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; CL: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

G1-1: CULTURA CORPORATIVA Y POLÍTICAS DE CONDUCTA EMPRESARIAL

El Programa de Cumplimiento, aprobado y supervisado por el Consejo de Administración, incluye diversas políticas:

Política	Política Anticorrupción
Descripción	Ferrovial está comprometida con los más altos estándares de integridad, transparencia y cumplimiento legal en todas sus actividades corporativas. La Política Anticorrupción establece un enfoque de tolerancia cero frente a la corrupción y el soborno, garantizando el cumplimiento de las leyes anticorrupción tanto nacionales como internacionales, la detección y los mecanismos de mitigación en todas las operaciones de la Empresa. Se aplica a todo el personal de Ferrovial (incluidos administradores, directivos, empleados y colaboradores), con el objetivo de disuadir actividades fraudulentas y salvaguardar los activos y la reputación de la empresa. La política rige las interacciones entre Ferrovial y cualquier parte externa, incluidos los funcionarios públicos, y está diseñada para evitar cualquier forma de práctica corrupta.
Objetivo	• Promover una cultura empresarial que disuada de las actividades fraudulentas. • Garantizar la prevención, detección y respuesta a los riesgos relacionados con el fraude. • Promover el cumplimiento ético y legal en todas las unidades y relaciones empresariales. • Reforzar los controles internos para mitigar eficazmente los riesgos de fraude.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	• Impactos materiales: Posibles repercusiones jurídicas y financieras de los incidentes relacionados con la corrupción. • Riesgos: Daños a la reputación, sanciones regulatorias, 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	Ferrovial ha implantado sólidos mecanismos de controles y cumplimiento, entre los que se incluyen: • Canal ético para comunicar preocupaciones de forma confidencial y anónima, si así se desea. • 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.
Flujo de aprobación de la política	
Partes interesadas	Todos los empleados, directivos, administradores, 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 realizan negocios con la empresa.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	Consejo de Administración - responsable de la aprobación de la política, mientras que el Departamento de Cumplimiento es responsable de su actualización, difusión y formación.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	• Ley estadounidense sobre prácticas corruptas en el extranjero (FCPA). • Ley británica contra el soborno. • Directiva 2017/1371 de la UE en materia de lucha contra el fraude. • Ley Sarbanes-Oxley (EE.UU.). • Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción. • Convenio de la OCDE sobre la lucha contra la corrupción. • Códigos penales español y neerlandés. • Ley 11/2021 de Prevención del Fraude.
Compromiso de las partes interesadas	Ferrovial comunica y promueve activamente el cumplimiento de esta política entre empleados, directivos, socios comerciales y partes externas relevantes. Ferrovial fomenta la transparencia y la conducta ética concienciando sobre el fraude y la responsabilidad a empleados, proveedores y socios comerciales.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (www.ferrovial.com), en la intranet y en el onboarding de los empleados.
Cambios importantes en la política	Se han introducido cambios: se han revisado las definiciones para que sean coherentes en todas las políticas y también se ha incluido una cláusula de Responsabilidades, en la que se indican las responsabilidades respectivas de las tres líneas de defensa de la empresa: las unidades de negocio, Cumplimiento y Auditoría Interna.

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 ejecutivos, empleados y directores, promoviendo una cultura corporativa que prevenga, detecte y mitigue los riesgos de cumplimiento.
Objetivo	• Proporcionar un marco general para que todos los empleados, ejecutivos y directores 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	• 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	Ferrovial ha implantado sólidos mecanismos de control y corrección del cumplimiento, entre los que se incluyen: • Canal ético para denuncias confidenciales y anónimas, si se desea. • Auditorías internas y evaluaciones de riesgos de cumplimiento para prevenir y detectar irregularidades. • Formación en cumplimiento de la normativa para empleados y directivos. • Actualizaciones y revisiones periódicas del Programa de Cumplimiento para garantizar una mejora continua.
Ámbito de la política	
Partes interesadas	Todos los empleados, directivos y consejeros 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 éticos en toda su cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	Consejo de Administración - responsable de la aprobación de la política, mientras que el Departamento de Cumplimiento es responsable de su actualización, difusión y formación.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	• Ley estadounidense sobre prácticas corruptas en el extranjero (FCPA). • Ley británica contra el soborno. • Convención de la OCDE contra el soborno. • Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción. • Códigos penales español y neerlandés.
Compromiso de las partes interesadas	Ferrovial promueve la concienciación sobre el cumplimiento y la responsabilidad entre empleados, directivos, proveedores y socios comerciales, garantizando la transparencia de 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. Además, se pone a disposición de todos los empleados en el proceso de incorporación.
Cambios importantes en la política	Se han introducido cambios: se han revisado las definiciones para que sean coherentes en todas las políticas y también se ha incluido una cláusula de Responsabilidades, en la que se indican las responsabilidades respectivas de las tres líneas de defensa de la empresa: las unidades de negocio, Cumplimiento y Auditoría Interna.

Política	Canal Ético y Política de Gestión de Consultas, Informes y Reclamaciones
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	• Definir un proceso estructurado de gestión de consultas, reclamaciones 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 que las denuncias se tramitan de forma segura y justa.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	- 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	Ferrovial garantiza la gestión segura y sistemática de todos los informes a través de: - Canal Ético (accesible a través de la intranet, el sitio web y los números gratuitos). - Opciones de denuncia confidencial y anónima, sujetas a la normativa aplicable. - Investigaciones justas y objetivas gestionadas por el Departamento de Cumplimiento o los órganos de gobierno designados, según proceda. - Medidas de protección de los denunciantes para evitar represalias.
Ámbito de la política	
Partes interesadas	Todos los empleados, ejecutivos, directores, proveedores, contratistas y socios comerciales de Ferrovial.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Aplicable a todas las entidades del Grupo Ferrovial, filiales y terceros interesados.
Exclusiones a la aplicación	Ninguna especificada
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	Consejo de Administración – responsable de la aprobación de la política, mientras que el Departamento de Cumplimiento es responsable de su actualización, difusión y formación.
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	- Código neerlandés de gobierno corporativo. - Ley estadounidense de protección de los denunciantes. - Directiva 2019/1937 de la UE relativa a la protección de los denunciantes de irregularidades. - Ley española 2/2023 de protección de los denunciantes de irregularidades.
Compromiso de 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 (www.ferrovial.com) y en la intranet.
Cambios importantes en la política	Se han introducido cambios: se han revisado las definiciones para que sean coherentes en todas las políticas y también se ha incluido una cláusula de Responsabilidades, en la que se indican las responsabilidades respectivas de las tres líneas de defensa de la empresa: las unidades de negocio, Cumplimiento y Auditoría Interna.

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 empresa del Grupo, incluidos los directores financieros. 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 y directivos 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	- Riesgos: El incumplimiento del Código puede dar lugar a medidas disciplinarias, incluido el despido para los empleados, solicitudes de dimisión para los directivos, responsabilidad civil, sanciones penales y daños a la reputación de Ferrovial. - Oportunidades: 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	Este Código se aplica a todas las entidades del Grupo Ferrovial, incluidos empleados, directivos, consejeros y directores 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

Parte responsable	Consejo de Administración – responsable de la aprobación de la política, mientras que el Departamento de Cumplimiento es responsable de su actualización, difusión y formación.
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 holandés, la SEC y los requisitos del NASDAQ.
Compromiso de 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	Actualizado en mayo de 2025 para introducir cambios en aras de la claridad y la coherencia.

Fomento de la cultura empresarial

Ferrovial garantiza el cumplimiento de su Código Ético a través del desarrollo de su Programa de Cumplimiento, que se fundamenta en un amplio conjunto de políticas que desarrollan los principios contenidos en el Código. La Compañía cuenta con un Canal Ético que apoya el seguimiento de la adhesión a las normas de conducta establecidas en el Código y en las políticas complementarias. Además, el departamento de Auditoría Interna realiza revisiones periódicas que refuerzan el cumplimiento de los procedimientos definidos en estas políticas, garantizando que los empleados siguen los procesos establecidos en ellas.

Ferrovial promueve activamente una cultura de ética e integridad a través de diversas iniciativas, entre las que destacan la aprobación y difusión de las políticas y procedimientos de Cumplimiento, la puesta en marcha de cursos de formación en materia de cumplimiento, la publicación de noticias relacionadas con el cumplimiento en la intranet y, en noviembre de 2025, se celebró la **Primera Semana Global de Cumplimiento**, centrada en el tema "La ética en todas partes: de las políticas a la práctica."

La **Red de Cumplimiento** está compuesta actualmente por unos 56 empleados, que representan diversas funciones y negocios de la empresa 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 de altos ejecutivos. Ferrovial amplió la Red de Cumplimiento para incluir a unos 36 Embajadores de Cumplimiento, con lo que el número total de empleados de la Red asciende a 92, que apoyan al Departamento de Cumplimiento en diversas iniciativas relacionadas con el cumplimiento.

Paralelamente, Ferrovial también ha establecido una Red de Privacidad en las diferentes geografías en las que opera, garantizando un enfoque coordinado de la protección de datos. Esta red, compuesta por 39 miembros, facilita el intercambio de conocimientos y mejores prácticas sobre protección de datos en Ferrovial y fomenta la colaboración para integrar la privacidad en las decisiones empresariales y los procesos operativos.

Ferrovial también ha creado un Consejo de Ética, que se reúne trimestralmente para actuar como órgano consultivo en asuntos complejos de cumplimiento, incluida la implantación del modelo de *Compliance* en toda la organización y la supervisión del Canal Ético. El Consejo está compuesto por representantes de funciones clave: Recursos Humanos, Cumplimiento y Auditoría Interna, garantizando una perspectiva multidisciplinar.

Asimismo, Ferrovial cuenta con un **Plan de Formación y Sensibilización en Cumplimiento Normativo**, cuyo objetivo es promover una cultura basada en la ética y la integridad dentro de la organización y reforzar el cumplimiento de sus normas éticas:

1. **Objetivos del Plan de Formación y Sensibilización:**
- El plan pretende dar a conocer mejor **el Código Ético y de Conducta Empresarial**, así como 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 clave:**

Se ha determinado que determinados puestos y funciones presentan un mayor riesgo de corrupción y soborno. Una de las prioridades **del Plan de Formación y Sensibilización del Departamento de Cumplimiento** es concienciar a los empleados sobre estos riesgos, especialmente en relación con actos delictivos como la corrupción y el soborno:

- **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.
- **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.
- **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 publican políticas específicas, como la Política Anticorrupción, la Política de Regalos y Hospitalidad, la Política de Grupos de Presión 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 para Proveedores, entre otras. Para apoyar aún más la aplicación de estas políticas y procedimientos, el Departamento de Cumplimiento puso en marcha un agente de IA para preguntas sobre Cumplimiento y publicó una serie de Guías Rápidas para ayudar a los empleados a entender ciertas políticas clave de Cumplimiento.

Además, se han diseñado cursos de formación para sensibilizar y fomentar la aplicación práctica de estas políticas y funciones de riesgo, concluyendo que todas ellas están cubiertas por estos programas de formación. La impartición de formación se ha hecho más eficiente gracias a la incorporación en 2025 de una base de datos y una plataforma de formación.

- Entre las principales actividades de formación en 2025 figuran:
 - Curso de formación para el Consejo de Administración al que asistieron todos sus miembros.
 - En noviembre de 2025 se impartió un curso de actualización sobre el Código Ético y de Conducta Empresarial a los empleados del Grupo (4.941 empleados formados, incluidos los empleados a tiempo completo y a tiempo parcial).
 - Formación para empleados sobre el Código Ético, impartida en toda la organización a 5.229 empleados para reforzar la concienciación sobre los principios éticos y las normas de conducta esperadas.

La incorporación de nuevos empleados incluye cursos sobre el Código Ético y de Conducta Empresarial, la Política Anticorrupción y el Compliance Boot Camp, así como formación sobre ciberseguridad, prevención de riesgos laborales y protección de datos personales, entre otros.

3. Volumen de formación:

- En 2025 el volumen total de formación obligatoria ascendió a 15.223 horas frente a las 27.073 horas de 2024 (esta diferencia se debe, en gran parte, a la menor duración del curso obligatorio de actualización del Código Ético lanzado en 2025 frente al curso obligatorio completo del Código Ético lanzado en 2024). El plan es lanzar periódicamente un curso más largo y completo sobre el Código Ético, con un curso de actualización en los años alternativos. En total, se han impartido 59.355 horas de formación obligatoria en los últimos tres años. Esto refleja el compromiso permanente de Ferrovial con la formación en materia de ética y cumplimiento.

Canal Ético

Ferrovial está sujeta a los requisitos legales de la Directiva (UE) 2019/1937 sobre la protección de los denunciantes, así como a la legislación nacional. En cumplimiento de estas y otras exigencias legales, Ferrovial pone a disposición de sus empleados y grupos de interés el Canal Ético, un sistema confidencial que permite, si el denunciante lo desea, la denuncia de forma anónima, y facilita 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. Las comunicaciones prioritarias son gestionadas por el Departamento de Cumplimiento y, en algunos casos, por el Departamento de Auditoría Interna. Las denuncias contables, sin embargo, son tramitadas por la Comisión de Auditoría y Control junto con el Departamento de Cumplimiento. Por último, las denuncias que implican una conducta indebida real o supuesta del Consejo son tramitadas por el Presidente de la Comisión de Auditoría y Control.

El Canal Ético está disponible a través de la intranet o de la web corporativa (<https://ferrovial.com>) y se puede acceder a él por teléfono. Por otra parte, en algunas empresas del Grupo se establecieron canales de información por razones de necesidad legal. 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. Todas las comunicaciones se gestionan con objetividad y diligencia de acuerdo con la Política del Canal Ético. Durante todo el proceso se respetan los derechos de los implicados, en particular la presunción de inocencia. Además, Ferrovial mantiene una política de tolerancia cero frente a las represalias contra cualquier persona que denuncie de buena fe ante el Canal Ético o participe en la investigación del mismo.

Las comunicaciones al Canal Ético son filtradas por la Dirección de Cumplimiento Normativo y gestionadas por los Representantes del Órgano de Dirección autorizados para realizar investigaciones, teniendo en cuenta 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 celebrado sesiones de formación para la Red de Cumplimiento con el fin de garantizar la gestión diligente de todas las comunicaciones y el respeto de las personas implicadas.

Las comunicaciones son gestionadas y resueltas por el departamento que se considere más adecuado en función de las circunstancias y la proximidad geográfica de los denunciantes. Ferrovial garantiza la máxima 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 una vez al año al Consejo de Administración sobre los informes recibidos y las medidas adoptadas en relación con ellos.

Durante 2025, se recibieron un total de 224 informes a través de los distintos canales de notificación, lo que representa un aumento del 24% en comparación con los 181 recibidos en 2024. De las 224 denuncias recibidas, 91 (41%) eran anónimas (frente a 59 (33%) en 2024), y 71 (32%) se consideraron fundadas (frente a 88 (49%) en 2024). De las corroboradas, en el 100% de los casos se adoptaron medidas correctoras (99% en 2024).

	Número de comunicaciones en 2024	Número de comunicaciones en 2025
Corrupción y soborno	10	12
Discriminación o acoso	58	50
Datos personales	0	8
Conflicto de intereses	8	6
Blanqueo de dinero o uso de información privilegiada	0	0
Otros	105	148

- Nota:
- La mayoría de las comunicaciones se refieren a fraudes internos o apropiaciones indebidas por parte de empleados o colaboradores de la compañía. No se han recibido informes sobre posibles casos de soborno de funcionarios públicos o tráfico de influencias en los que estén implicadas empresas del Grupo.
 - Los datos de privacidad de los clientes, los conflictos de intereses, el blanqueo de dinero o el uso de información privilegiada son indicadores específicos de cada entidad. El aumento de las infracciones notificadas se atribuye a un mayor conocimiento de los canales de notificación por parte de los empleados, así como a su confianza en ellos como mecanismo seguro para notificar irregularidades o buscar orientación, lo que ha fomentado un uso más frecuente por parte de empleados y partes interesadas
 - El aumento de las infracciones notificadas se atribuye a un mayor conocimiento de los canales de notificación por parte de los empleados, así como a su confianza en ellos como mecanismo seguro para notificar irregularidades o buscar orientación, lo que ha fomentado un uso más frecuente por parte de empleados y partes interesadas.

Las medidas correctoras adoptadas corresponden principalmente a acciones disciplinarias (incluido el despido), programas de formación o cambios en los procesos y procedimientos internos, todo ello de conformidad con los procedimientos internos aplicables, los convenios colectivos y, en su caso, la legislación aplicable. También se tiene en cuenta la normativa aplicable en las distintas jurisdicciones en las que opera Ferrovial.

El Departamento de Cumplimiento revisa periódicamente las comunicaciones que ya se han cerrado, para prevenir posibles casos de represalias.

Los empleados también pueden comunicar sus inquietudes al Departamento de RR. HH. o a su responsable 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 puso en marcha con el curso de actualización 2025 sobre el Código Ético, y los resultados mostraron que el 95,5% de los empleados que completaron el curso y respondieron a la encuesta son conscientes de la existencia del Canal Ético, el 98,1% saben que las preocupaciones o irregularidades también pueden ser reportadas a su jefe o al Departamento de RRHH, y el 97,05% son conscientes de que Ferrovial tiene una política de tolerancia cero contra cualquier forma de represalia contra las personas que presenten una comunicación de buena fe.

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 en cuestión deberá aprobar y aceptar el Código Ético y de Conducta Empresarial de Ferrovial y/o el Código Ético de los Proveedores, la Política Anticorrupción, o las propias políticas 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,. 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 2025, los empleados que completaron el curso de actualización sobre el Código Ético, así como todos los miembros del Consejo de Administración, firmaron un reconocimiento del Código, por el que confirmaban que basarán sus decisiones y acciones en los valores, las políticas y el Código Ético de Ferrovial; consultarán el Código siempre que tengan dudas; pedirán orientación a su jefe o a la Dirección de Cumplimiento si es necesario; y denunciarán cualquier sospecha de conducta indebida a través de los canales adecuados.

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. Es esencial establecer relaciones duraderas con los proveedores estratégicos para lograr un enfoque global acorde con los objetivos corporativos e identificar sinergias en la cadena de suministro.

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.

Esto implica vigilar los principales riesgos y oportunidades que pueden afectar a la creación de valor en toda la cadena de suministro, lo que a su vez implica considerar no solo los aspectos económicos, sino también los impactos ESG 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 una perspectiva general, se analiza el grado de criticidad de todos los proveedores, entendiendo por proveedores críticos aquellos cuyo volumen de compras es material 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 difíciles de sustituir. En términos de volumen de compras, el 31,03% corresponde a proveedores críticos (31,06% en 2024).

Ferrovial también mantiene una fuerte estrategia de aprovisionamiento local, el 94,8% del volumen de compras en 2025 procedía de proveedores locales (96,8% en 2024).

	Número		Volumen de compras	
	2024	2025	2024	2025
Total proveedores	45.689	46.184	6.531.832.511,00 €	6.704.126.461,54 €
Total proveedores críticos	281	295	2.028.894.954,00 €	2.080.511.928,21 €
Proveedores críticos (nivel 1)	279	292		
Proveedores críticos (no de nivel 1)	2	3		

En el caso de Ferrovial Construcción, a finales de 2025, 222 eran proveedores críticos, de los cuales 219 eran Tier 1, y 3 Tier 2. En 2024, se identificaron 210 proveedores críticos, de los cuales 208 eran de nivel 1 y 2 de nivel 2.

Ferrovial no tiene 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.

Evaluación de las cuestiones ESG en la cadena de suministro

Las consideraciones ESG también forman parte de la evaluación de los proveedores. Los proveedores se clasifican como de alto riesgo si suministran productos de alto riesgo, operan en sectores de alto riesgo y/o fabrican los productos suministrados en países de alto riesgo.

El Procedimiento de Evaluación y Seguimiento de la Calidad de Proveedores de Ferrovial Construcción, que se aplica a todos los proyectos en todo el mundo, establece el método utilizado para evaluar y supervisar el rendimiento de los proveedores. La División de Construcción dispone de una herramienta informática que evalúa y supervisa a cada proveedor en función de las evaluaciones realizadas en cada obra o centro de trabajo. Las evaluaciones permiten puntuar a los proveedores de forma continua, y los resultados pueden dar lugar a la emisión de una advertencia formal para el proveedor, al establecimiento de un plan de acción de mejora o incluso a la inhabilitación para trabajar con Ferrovial, dependiendo de la gravedad del caso. Cuando se notifica un incidente a nivel de proyecto, la empresa aprovecha para colaborar y evaluar. En algunos casos, si es necesario, se informa a los proveedores de la situación y se les exige que solucionen el problema. Ferrovial ofrece apoyo mediante cursos de formación o planes de mejora. Si un proveedor recibe tres evaluaciones negativas en el plazo de un año, la empresa propone su descalificación y, una vez descalificado, no podrá volver a trabajar con la empresa.

A lo largo de su cadena de suministro, Ferrovial ofrece el "Programa de formación: Proveedores Sostenibles" para pequeñas y medianas empresas. Este programa gratuito y exclusivo está desarrollado por las redes del Pacto Mundial de Naciones Unidas en España y Reino Unido, ICEX España Exportación e Inversiones y la Fundación ICO. Representa una excelente oportunidad para que los proveedores de la Compañía 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 que no se ajuste a las normas de la Compañía. Ferrovial cuenta con un Código Ético de Proveedores, que forma parte del Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores, que los proveedores deben conocer y aceptar antes de entablar relaciones contractuales con la Compañía. Establece los principios básicos que deben guiar su comportamiento en su relación comercial con Ferrovial. Además, las órdenes de compra y los modelos de contrato incluyen cláusulas que abordan cuestiones medioambientales, sociales, laborales y de salud y seguridad, así como el cumplimiento de los principios del Pacto Mundial y disposiciones que garantizan un comportamiento ético y la lucha contra la corrupción.

La División de Construcción de Ferrovial estableció un indicador medible de sostenibilidad para evaluar a los proveedores que representen el 60% del volumen total de compras para 2025, este porcentaje para la División de Construcción de Ferrovial fue del 70,79%. Este objetivo está alineado con la estrategia de sostenibilidad de Ferrovial Construcción, mostrando su compromiso con las prácticas de contratación sostenible.

Proveedores evaluados	2024	2025
Número de proveedores evaluados	7.604	9.083
% de proveedores críticos evaluados	70,11 %	58,98 %
Número de proveedores críticos evaluados con impactos negativos sustanciales reales/potenciales	17	8
Número de proveedores críticos con impactos negativos sustanciales reales/potenciales con plan de acción correctivo acordado	1	6
% de proveedores críticos con impactos negativos sustanciales reales/potenciales con plan de acción correctivo acordado	5,88 %	75,00 %
Número de proveedores críticos evaluados con impactos negativos sustanciales reales/potenciales eliminados	16	8

Nota: El aumento del porcentaje de proveedores críticos con impactos negativos sustanciales reales/potenciales con un plan de medidas correctoras acordado se debe a una investigación y verificación más rigurosas de las medidas correctoras acordadas.

Programas de formación (indicadores específicos de la entidad)	2024	2025
Número total de proveedores críticos en programas de formación	0	6
% de proveedores críticos en programas de formación	0 %	3 %

En el caso de Ferrovial Construcción, en 2025 se evaluaron 7.402 proveedores. De los 222 proveedores críticos, 117 fueron evaluados (lo que representa el 52,70%), se determinó que 8 tenían posibles repercusiones negativas y en 6 de ellos se puso en marcha un plan de mejora. Además, de los 117 proveedores evaluados, 6 participan actualmente en programas de formación.

Además, Ferrovial Construcción utiliza diferentes plataformas para contratar, evaluar y supervisar a los proveedores, como BuildAdvisor. Esta plataforma desplegada en España en 2024, y durante 2025 en el resto de regiones, facilita la colaboración con la cadena de suministro agilizando la búsqueda y evaluación de proveedores y ofreciéndoles oportunidades de mejora y proyectos adecuados. Esto conduce a una mayor eficiencia y competitividad en los proyectos y hace avanzar los objetivos ESG en materia de responsabilidad y sostenibilidad.

Ferrovial también utiliza una plataforma denominada Supplier 360 que proporciona información adicional a la ya disponible en las bases de datos de proveedores, para las fases de selección, contratación y seguimiento. Esta plataforma supervisa a los proveedores mediante técnicas avanzadas de análisis de datos, tratamiento del lenguaje y búsqueda en Internet, y permite detectar posibles riesgos, ya sean de carácter financiero, medioambiental, jurídico, laboral, de derechos humanos o de reputación. En 2025 se examinó a 1581 proveedores de Ferrovial Construcción, que representan más del 60% de la facturación de proveedores en España, Estados Unidos y Reino Unido. Con esta herramienta se recogieron 50.511 puntos de datos. Se ampliaron las fuentes de información, incorporando principalmente datos relacionados con el cumplimiento y los resultados en materia de ESG. Además, la información obtenida se ha integrado en la herramienta corporativa de compras, lo que permite una mayor visibilidad de la información en toda la Compañía.

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

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.

G1-3: 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 y periódicamente se imparten cursos de formación sobre las mismas. Los proveedores que prestan servicios a la Empresa reciben el Código Ético del Proveedor y la Política Anticorrupción, para que los conozcan y los apliquen.

El Código Ético y de Conducta Empresarial y las políticas relacionadas se publicaron en la intranet y en la página web, y se publicó un comunicado en la intranet de Ferrovial para informar a los empleados de la importancia de leer y aplicar el Código y las políticas en sus actividades diarias.

La Política Anticorrupción de Ferrovial establece normas para regular la conducta de los empleados, directivos y administradores del Grupo, así como de 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 acepten el Código de Ética y Conducta Empresarial y la Política Anticorrupción de Ferrovial o las propias políticas del tercero, si son compatibles con los principios y compromisos básicos establecidos en el Código y la Política Anticorrupción de Ferrovial para garantizar que los terceros cumplen los mismos estándares de integridad y ética que la empresa.

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.

Asimismo, la compañía pone a disposición de sus empleados y grupos de interés un Canal Ético para facilitar la comunicación de posibles irregularidades, incumplimientos o conductas contrarias 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 que las lean y se familiaricen con ellas. Las principales políticas corporativas de cumplimiento también están disponibles en la página web de Ferrovial. También se organizan periódicamente cursos de formación sobre estas políticas.

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 en 2025 su Código de Ética Empresarial para proporcionar directrices claras sobre el comportamiento ético, haciendo hincapié en la prohibición de cometer actos de corrupción y soborno. Este Código se aplica a los empleados y partes interesadas en todo el mundo.
- **Política Anticorrupción:** La Política Anticorrupción de Ferrovial describe la postura de tolerancia cero de la Compañía frente a la corrupción y el soborno. Requiere una formación periódica de 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, con denuncia anónima, si así se desea, y manteniendo una tolerancia cero frente a las represalias.

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 e identificar ámbitos susceptibles de mejora.
- **Actualizaciones de políticas:** Revisar y actualizar continuamente las políticas para adaptarlas a la evolución de los requisitos legales y las mejores prácticas.

- Continuación del proceso de diligencia debida y supervisión de terceros
- En todas las políticas de cumplimiento se ha incluido una cláusula de responsabilidades, en la que se indican las responsabilidades respectivas de las tres líneas de defensa de la empresa: las unidades de negocio, Cumplimiento y Auditoría Interna.

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 incluir a todas las partes interesadas, incluidos empleados, proveedores, socios y clientes.

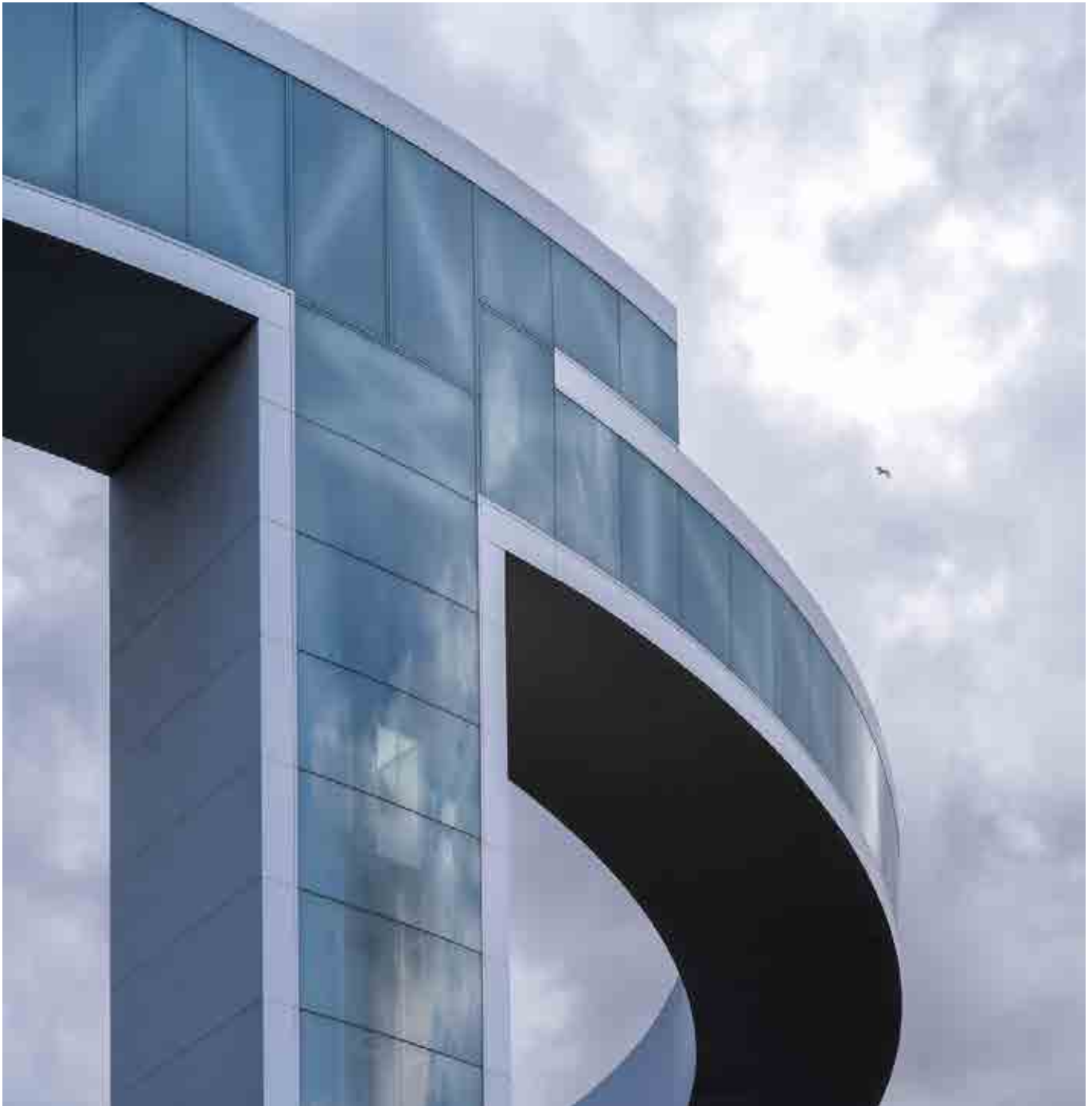
En los casos en que se produzcan infracciones, Ferrovial se compromete a adoptar las medidas correctoras adecuadas, que pueden incluir medidas disciplinarias, formaciones, revisiones de las políticas y cooperación con las autoridades para abordar y rectificar cualquier daño causado por una conducta poco ética.

Progresos respecto a 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 recibió ninguna condena o multa relacionada con infracciones de las leyes anticorrupción y antisoborno ni en 2024 ni en 2025.



Específico de la entidad

CIBERSEGURIDAD Y TRATAMIENTO DE DATOS

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

Específico de la entidad	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Ciberseguridad				
(+) Impacto	OP, S	Prevención y/o mitigación de incidentes que puedan afectar a la integridad de las infraestructuras gestionadas por la Compañía, así como a la integridad y privacidad de las personas, y/o al medioambiente.	Actual	C
(+) Impacto	CV	Mejora de la cultura de ciberseguridad entre las partes interesadas de la empresa.	Actual	C
(-) Impacto	CV	Materialización de incidentes que puedan impactar en la integridad de las infraestructuras gestionadas por la Compañía, a la integridad y privacidad de las personas y/o al medio ambiente.	Actual	C
Riesgo	CV	Ciberataques sofisticados que afectan a las operaciones, productividad, información, propiedad intelectual o imagen/reputación de la Compañía, así como a la integridad de las personas.		C
Riesgo	CV	Multas y sanciones severas por incumplimiento de la normativa y de los marcos de control de la aplicación.		C
Oportunidad	CV	La seguridad como motor del negocio, reforzando la ventaja competitiva de la empresa mediante prácticas de seguridad avanzadas y altos niveles de cumplimiento.		C
Oportunidad	CV	Mejora del gobierno corporativo y de la confianza en la Compañía.		C

* OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; Cl: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

MDR-P: POLÍTICAS

Ferrovial cuenta con una Política Corporativa de Ciberseguridad aprobada por el Consejero Delegado en 2022, que se aplica a todas las divisiones y filiales y que puede consultarse en la página web de la compañía. Sus principios y objetivos se encuentran en consonancia con la estrategia empresarial. Se implementa mediante Políticas de Seguridad que engloban organización, personas, procesos y tecnologías, formalizadas en un conjunto de Principios de Seguridad basados en las mejores prácticas del sector, destacando el NIST CSF y la norma ISO 27001, bajo la que Ferrovial está certificada desde 2012.

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. Respalda el compromiso de la organización con la continuidad del negocio y la gestión segura de los datos.
Objetivo	La política pretende: - Garantizar un entorno digital y tecnológico con el nivel de Seguridad necesario. - Garantizar el cumplimiento legal, regulatorio y contractual. - Garantizar la resistencia operativa frente a los ciberataques. - Fomentar una cultura de concienciación y responsabilidad en ciberseguridad entre empleados, proveedores y socios.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	- Impactos materiales: Pérdidas financieras potenciales, daños a la reputación, incumplimiento legal, regulatorio y contractual, e interrupciones debidas a incidentes cibernéticos. - Riesgos: Ataques cibernéticos sofisticados que afectan las operaciones, la productividad, la información, la propiedad intelectual o la imagen/reputación de la Compañía, así como 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 con los estándares regulatorios globales 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 los activos participados. Esta información se comunica periódicamente a los Órganos de Gobierno de la Compañía que supervisan el estado de la Ciberseguridad.

Ámbito de la política	
Partes interesadas	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	
Parte responsable	Consejero Delegado (CEO): responsable de aprobar y aplicar la política
Otras cuestiones que comunicar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política cumple: • Normas internacionales, incluida la ISO 27001 • Normativas europeas como el RGPD • El Esquema Nacional de Seguridad (ENS) • Políticas de Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de Ferrovial
Compromiso de las partes interesadas	La política incorpora los comentarios de las principales partes interesadas para abordar de manera eficaz 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" es un concepto relacionado con el NEIS y la doble materialidad. NO está relacionado con la materialidad de los incidentes cibernéticos considerados por la SEC.

MDR-A: ACTUACIONES

EL MODELO DE DETECCIÓN, CORRELACIÓN Y CIBERINTELIGENCIA DE AMENAZAS

La Compañía cuenta con capacidades de SOC (*Centro de Operaciones de Seguridad*) para proteger sus centros de datos, perímetros, puntos finales y entornos en la nube. Este servicio responde a las alertas generadas por las herramientas SIEM (*Security Information and Event Management*) y detecta eventos de acuerdo con los casos de uso definidos por la Dirección de Ciberseguridad de Ferrovial.

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 de actividades para la contención, resolución y neutralización de amenazas.

La organización integra capacidades avanzadas de ciberseguridad para la protección frente a amenazas y la detección de compromisos relacionados con la información, como accesos no autorizados, transmisión anómala de grandes volúmenes de datos y exfiltración, ya sea a través del almacenamiento físico o de servicios en la nube.

Las capacidades de ciberinteligencia amplían los procesos de detección de amenazas y mejoran las capacidades de respuesta mediante la identificación de Indicadores de Compromiso (IoC) y Tácticas, Técnicas y Procedimientos (TTP) utilizados por los ciberdelincuentes para llevar a cabo sus ataques. También se llevan a cabo ejercicios de caza de amenazas para identificar compromisos potenciales que no se hayan detectado previamente.

Por último, la Compañía intercambia información sobre amenazas y gestiona incidentes en coordinación con organismos nacionales e internacionales de ciberseguridad cuando procede.

RESPUESTA A LOS 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 sucesos. La identificación periódica de IoC (*Indicadores de Compromiso*) y TTP (*Tácticas, Técnicas y Procedimientos*) es clave para mejorar los mecanismos de protección y detección y la respuesta del SOC, tanto manual como automatizada.

Asimismo, Ferrovial cuenta con herramientas de postura de ciberseguridad que permiten evaluar en tiempo real el cumplimiento de parámetros y controles de seguridad específicos, de la infraestructura TI gestionada (en centros de datos y entornos *cloud*) y de los *endpoints*. Esto proporciona una visión global de los riesgos y controles relacionados con las recomendaciones de seguridad emitidas por los fabricantes, las normas del mercado y los marcos de seguridad, además de permitir el desarrollo de planes de acción para mejorar la postura.

Las capacidades y procesos descritos anteriormente están impulsados por la inteligencia artificial generativa, tanto con fines de optimización como para contrarrestar las nuevas técnicas aplicadas por los ciberdelincuentes, que también se basan en estas tecnologías.

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 comunicación de ciberincidentes materiales a los organismos reguladores (SEC, agencias nacionales e internacionales de ciberseguridad, AEPD, entre otros). La comunicación con reguladores, autoridades, clientes y otros grupos de interés, a través de mecanismos en plazos concretos, 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 y Pentesting*, utilizando tecnologías disponibles en el mercado (Cymulate y Pentera, respectivamente).

Es importante destacar que, durante 2025, no se produjeron brechas materiales de ciberseguridad en los sistemas de información de Ferrovial. El CSIRT y el equipo de Ciberseguridad de Ferrovial gestionaron aproximadamente 3.165 incidentes.

RESILIENCIA Y CIBERRESILIENCIA

La Compañía ha establecido Planes de Contingencia y Planes de Recuperación para responder y recuperarse de acontecimientos perturbadores. Ferrovial está invirtiendo actualmente en la evolución del modelo de Continuidad, con el objetivo de adoptar un enfoque más global para estandarizar las prácticas en todas las divisiones de negocio de la Compañía.

Estos Planes de Contingencia cubren los escenarios de crisis desencadenados por las ciberamenazas. Existe un Comité de Crisis Cibernética encargado de gestionar este tipo de incidentes. Asimismo, Ferrovial dispone de un procedimiento para comunicar incidentes a los reguladores y otras partes interesadas en este ámbito.

Ferrovial, consciente de la importancia de la resiliencia en su cadena de suministro, incorpora la verificación de los planes de contingencia y recuperación en el proceso de *Gestión de Riesgos de Proveedores (VRM)*, en el contexto del servicio prestado a la Compañía.

El modelo de continuidad de la actividad establece la necesidad de realizar pruebas periódicas de los planes, por lo que a lo largo del año se han llevado a cabo pruebas del Table-Top y del Plan de Recuperación de Desastres. Los resultados han sido globalmente positivos y se han identificado oportunidades de mejora, que se están aplicando actualmente.

La Compañía mantiene una póliza de seguro cibernético, habiendo ampliado los límites y tipos de cobertura para eventos disruptivos e incidentes cibernéticos que puedan ocurrir en el contexto de las actividades llevadas a cabo por Ferrovial, sus unidades de negocio y filiales; estos incluyen cobertura financiera, respuesta a incidentes y asesoramiento legal. Cabe señalar que en 2025 no fue necesario activar esta política, ya que no se produjeron incidentes cibernéticos importantes.

GESTIÓN DE RIESGOS DE TERCEROS

El programa Vendor Risk Management (VRM) de Ferrovial define los requisitos de seguridad que deben cumplir terceros, en función del tipo de servicio que prestan a la Compañía y del nivel de acceso que tienen a su información y activos digitales.

En 2025, se ha automatizado y sistematizado el proceso de alta de proveedores, y actualmente se están llevando a cabo procesos de automatización y sistematización del *seguimiento* de los proveedores que prestan servicios recurrentes a Ferrovial.

El proceso VRM evalúa las acreditaciones, certificaciones, cualificaciones y pruebas que atestiguan el nivel de cumplimiento en materia de seguridad del producto o servicio pertinente proporcionado por el vendedor, así como el nivel de madurez en materia de seguridad que el vendedor puede demostrar. Si se detectan riesgos importantes durante los procesos de revisión, se toman las medidas oportunas, incluida la rescisión del contrato.

La gestión de riesgos de terceros garantiza que los incidentes cibernéticos que puedan afectar a Ferrovial se notifiquen a tiempo y que existan planes de respuesta y recuperación en caso necesario.

VERIFICACIÓN EXTERNA Y ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD

Como parte del proceso de mejora continua de Ferrovial, es fundamental la realización de auditorías tanto internas como externas para identificar vulnerabilidades y áreas de mejora, cuya implantación reforzará la ciberseguridad y contribuirá a mitigar los riesgos.

A continuación se detallan las revisiones y auditorías que se llevan a cabo de forma recurrente en la organización:

- Auditorías internas y de terceros basadas en la certificación ISO 27001.
- Auditorías SOX integradas:
 - Controles ITGC.
 - Controles del modelo de ciberseguridad.
- Auditoría externa realizada por SWIFT (*Sociedad para las Telecomunicaciones Financieras Interbancarias Mundiales*).
- Auditorías realizadas por Auditoría Interna (tercera línea de defensa) de acuerdo con su plan anual (dos o tres auditorías anuales).
- Cuestionarios, aprobaciones de seguridad requeridas por los clientes de Ferrovial.
- Índice Dow Jones Best-in-Class.
- Informe de Sostenibilidad ESG (doble materialidad).
- Revisiones de seguridad ad hoc de acuerdo con la planificación anual
- *Breach & attack*, y *pentesting* recurrente basado en las herramientas Cymulate y Pentera, según planificación anual.

- Revisión de la caza de amenazas y evaluación de compromisos para identificar posibles compromisos/infracciones no detectados por los sistemas de supervisión
- Revisión de vulnerabilidades en centros de datos, endpoints, perímetros y entornos en nube, así como en entornos industriales
- Revisión de vulnerabilidades en el código fuente.
- Revisión del rating de ciberseguridad de Ferrovial a través de BitSight.
- Revisiones de los riesgos de seguridad de los proveedores (gestión de riesgos de proveedores).
- Simulacros de crisis (ejercicios de mesa).
- Gestión de la postura mediante herramientas de ciberseguridad (Microsoft Compliance y Wiz).

El Departamento de Ciberseguridad consolida, asigna, planifica y supervisa la aplicación de los distintos planes de acción derivados de las evaluaciones, revisiones y auditorías realizadas.

El proceso de revisión por la dirección se lleva a cabo formalmente con carácter anual, siendo uno de sus objetivos la revisión del nivel de consecución correspondiente a las acciones de ciberseguridad previstas. Este proceso está supervisado por el CISO Global, teniendo en cuenta una serie de 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.

MDR-T: METAS

Los objetivos definidos en la Política Corporativa de Ciberseguridad se miden mediante Indicadores de Objetivos Clave (KGI) definidos en el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información (SGSI), que se basa en la norma ISO 27001, auditada anualmente por BSI. Esto permite supervisar la eficacia de la aplicación de la Política. Los indicadores se basan en mediciones de las capacidades organizativas, tecnológicas y de procesos relacionadas con la ciberseguridad, asociadas a cada uno de los Objetivos Estratégicos establecidos en la Política.

Algunos de los principales objetivos son

- Garantizar un entorno digital y tecnológico con el nivel de Seguridad necesario.
- Garantizar el cumplimiento legal, regulatorio y contractual.
- Gestionar adecuadamente los incidentes de seguridad y reforzar la capacidad de reacción ante ellos.
- Fomentar una cultura de seguridad adecuada.
- Armonizar la seguridad en las distintas unidades de negocio y filiales.
- Facilitar la digitalización, la innovación y la adopción de nuevas tecnologías para apoyar el negocio.
- Facilitar oportunidades de negocio y procesos de licitación.
- Establecimiento de asociaciones estratégicas en el ámbito de la seguridad.
- Fomentar una cultura de concienciación y responsabilidad en ciberseguridad entre empleados, proveedores y socios.

MDR-M: MÉTRICAS

100% de incidentes de seguridad gestionados con éxito	193.592 correos electrónicos de simulación de phishing recibidos anualmente por los empleados	11.431 usuarios únicos incluidos anualmente en simulaciones de phishing
61.538 correos electrónicos de phishing bloqueados al mes por los sistemas de la compañía	14.991 intentos de acceso a recursos corporativos bloqueados (fuente maliciosa/no fiable) al mes	9,3 ataques de ransomware detectados y bloqueados automáticamente al mes

Incidentes de seguridad

En 2025, el 100% de los incidentes de seguridad se gestionaron con éxito. El objetivo de este indicador es verificar que los incidentes de seguridad que se producen en Ferrovial se gestionan de la mejor manera posible para mitigar su potencial impacto. Solo se incluyen en esta revisión los incidentes gestionados por el Departamento de Ciberseguridad, que abarcan todas las divisiones de negocio que utilizan Productos y Servicios Digitales Corporativos. El criterio de medición es la proporción de incidentes gestionados correctamente frente al número total de incidentes registrados en el periodo de referencia, basándose en el tiempo de respuesta, las medidas adoptadas, el seguimiento y la recopilación de pruebas, la resolución, el análisis de la causa raíz proporcional al tipo de incidente y las lecciones aprendidas. Los datos proporcionados corresponden a la media anual, calculada a partir de todas las mediciones mensuales recogidas durante el año comprendido entre enero de 2025 y diciembre de 2025. Este control forma parte del marco de ciberseguridad SOX y es revisado por el auditor externo PwC.

Correos electrónicos de simulación de phishing recibidos por los empleados

En 2025, los empleados recibieron un total de 193.592 correos electrónicos de simulación de phishing, en el marco de una formación periódica y sistemática destinada a reforzar la capacidad de los usuarios para identificar posibles amenazas. Esta métrica se basa en el número de correos electrónicos emitidos a través de la plataforma de concienciación durante campañas de phishing simuladas, limitadas a usuarios gestionados por el Departamento de Ciberseguridad Corporativa, que abarcan de enero a diciembre de 2025. El KPI está integrado en el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información (SGSI) y es auditado externamente por BSI en el marco de la certificación ISO 27001, lo que garantiza la solidez y trazabilidad del proceso.

Usuarios incluidos en simulaciones de phishing

A lo largo de 2025, 11.431 usuarios únicos participaron en simulaciones de phishing. El indicador refleja el número de usuarios únicos registrados en la plataforma de concienciación e implicados en simulaciones de phishing. Se aplica exclusivamente a los usuarios gestionados por el Departamento de

Ciberseguridad Corporativa y utiliza el número de usuarios únicos registrados en la plataforma KnowBe4. Este KPI forma parte del SGSI, y se somete a la auditoría externa (BSI) requerida para la certificación ISO 27001.

Correos electrónicos de *phishing* bloqueados

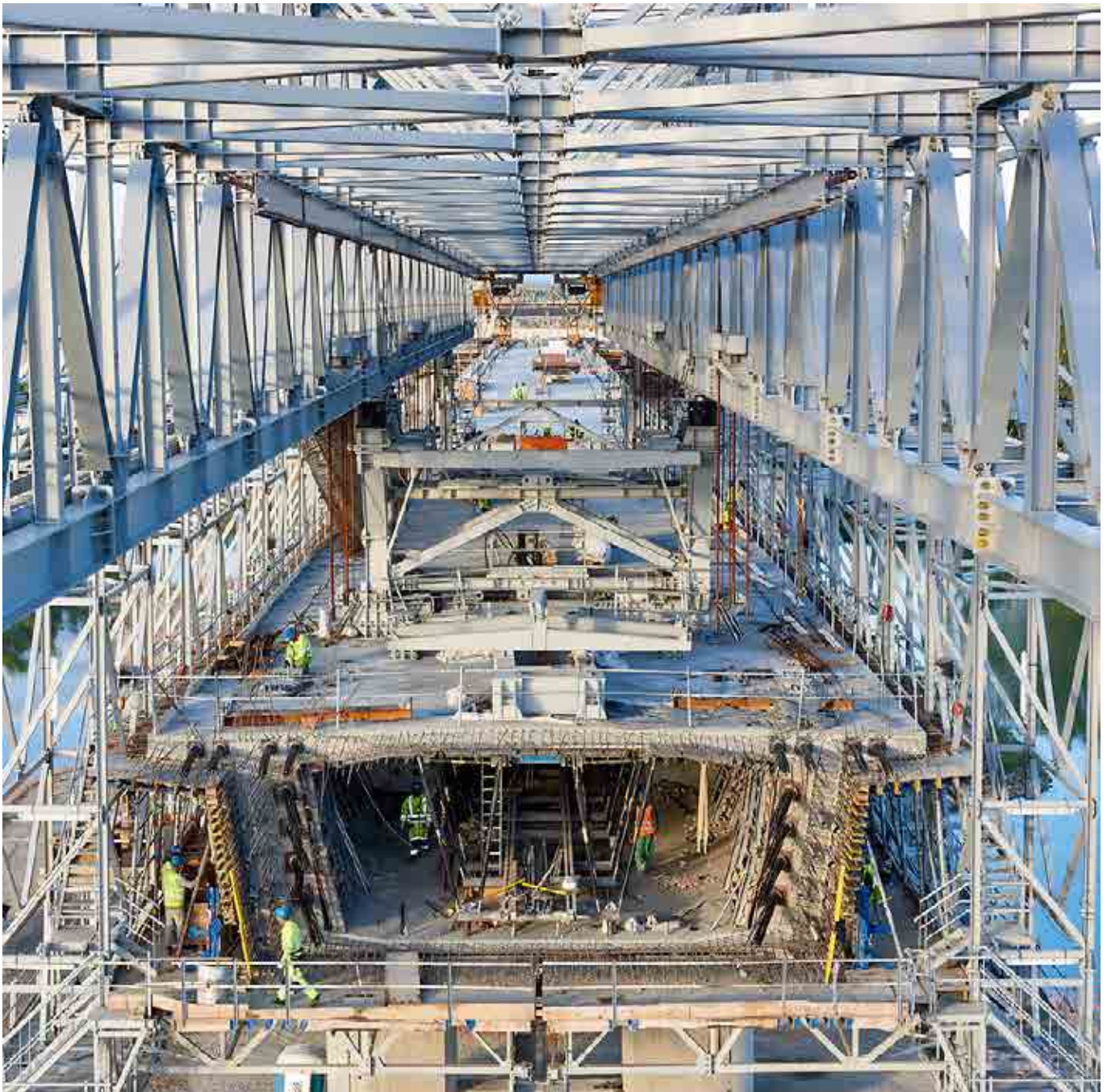
Los sistemas de la empresa bloquearon una media de 61.538 correos electrónicos de *phishing* al mes, a lo largo de 2025, lo que demuestra la eficacia y calidad de las capacidades de filtrado de la plataforma MS Defender. La métrica se calcula a partir del número total de mensajes de *phishing*, *malware*, correos electrónicos bloqueados por suplantación de identidad y mensajes bloqueados por políticas, excluyendo el spam. Se aplica únicamente a los usuarios dependientes del Departamento de Ciberseguridad Corporativa, y refleja una media anual de las mediciones mensuales recopiladas entre enero y diciembre de 2025. El KPI se incorpora al Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información (ISMS) y está sujeto a una auditoría externa por parte de BSI en virtud de la certificación ISO 27001, lo que garantiza una supervisión y verificación rigurosas.

Intentos bloqueados de acceder a recursos corporativos

En 2025, la empresa bloqueó una media de 14.991 intentos al mes de acceder a recursos corporativos desde fuentes maliciosas o no fiables, lo que demuestra la eficacia y calidad del filtrado de comunicaciones realizado por la plataforma MS Defender. Este indicador se basa en el número de dominios maliciosos, IPs y URLs bloqueadas, y cubre a los usuarios gestionados por el Departamento de Ciberseguridad Corporativa, siguiendo la media anual calculada a partir de todas las mediciones mensuales recogidas entre enero y diciembre de 2025. El KPI forma parte del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (ISMS) y es auditado externamente por BSI bajo la certificación ISO 27001, garantizando una supervisión y verificación rigurosas.

Ataques de *ransomware* detectados y bloqueados automáticamente

En 2025, se detectó y bloqueó automáticamente una media anual de 9,3 ataques de *ransomware* al mes. Este indicador mide la eficacia de las capacidades de detección y protección frente al *ransomware*, tras la exclusión (manual) de posibles falsos positivos y abarca únicamente a los usuarios gestionados por el Departamento de Ciberseguridad Corporativa, utilizando el criterio de medición de Microsoft Defender (XDR), tras filtrar manualmente los posibles falsos positivos. Este KPI está incluido en el SGSI, y sujeto a la auditoría externa (BSI) requerida para la certificación ISO 27001.



INNOVACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y TECNOLOGÍA APLICADAS A LA ACTIVIDAD

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 genera impactos materiales que transforman el modelo de negocio de Ferrovial, creando tanto riesgos como oportunidades estratégicas. La digitalización transversal y la adopción acelerada de tecnologías emergentes mejoran la eficiencia, la competitividad y la resiliencia operativa, pero también aumentan la exposición a las ciberamenazas, los riesgos para la privacidad, la obsolescencia tecnológica y la presión normativa. Estos factores requieren una inversión continua en capacidades digitales y una sólida gobernanza para garantizar la sostenibilidad de los cambios.

La estrategia ReadIT 2027 se implementa como respuesta a este entorno integrando innovación, resiliencia y creación de valor en un marco directamente aplicado a los objetivos empresariales. Entre los impactos más relevantes destacan la transformación de procesos y plataformas, la migración a la nube y la adopción de inteligencia artificial, reduciendo los tiempos, optimizando costes y posibilitando nuevos modelos de negocio basados en datos. Sin embargo, estos avances conllevan riesgos críticos: vulnerabilidades de ciberseguridad que pueden comprometer los activos y la reputación, posible incumplimiento de la normativa en entornos cada vez más exigentes y reticencias culturales que limitan la adopción y reducen el rendimiento de la inversión (ROI).

Frente a estos riesgos, surgen oportunidades materiales que refuerzan la posición competitiva de Ferrovial: la automatización de tareas y flujos de trabajo, la creación de productos digitales escalables, la colaboración con startups en los campos de la robótica, los gemelos digitales y la realidad virtual, así como la explotación de analítica avanzada para la toma de decisiones basadas en datos. La interacción entre estos elementos se estructura a través de iniciativas que garantizan la resiliencia operativa -como la mejora de la postura de ciberseguridad, la supervisión de la obsolescencia y la automatización de los controles SOX- al tiempo que promueven la innovación abierta y la experimentación tecnológica en casos de uso reales.

Además, la inversión en iniciativas de inteligencia artificial y el marco de gobernanza asociado reflejan el compromiso de Ferrovial con una integración sostenible y estructurada de la IA en los procesos y plataformas, reduciendo los riesgos asociados a la adopción acelerada y garantizando impactos positivos a largo plazo. Esta estrategia no solo mitiga las amenazas, sino que convierte la transformación digital en un motor de eficiencia, competitividad y diversificación, alineando cada iniciativa con los objetivos y metas corporativas definidas para 2027.

Ferrovial asume que la innovación tecnológica debe venir acompañada de responsabilidad, transparencia y alineación con los valores corporativos. Por ello, ha definido un marco de gobernanza y principios éticos que guía el desarrollo y la aplicación de soluciones de IA en todas las áreas de negocio. Este marco se articula en torno a cinco pilares básicos:

1. Transparencia y explicabilidad

Cada modelo debe ser comprensible y auditable, garantizando que las decisiones automatizadas puedan explicarse a los equipos internos y a las partes interesadas. Este aspecto refuerza la confianza y la responsabilidad.

2. Supervisión humana en decisiones críticas

El principio de "human in the loop" se aplica para garantizar que la IA actúa como herramienta de apoyo, no como sustituto del juicio profesional, especialmente en procesos delicados.

3. Protección de datos y privacidad

Todas las soluciones cumplen el GDPR y la normativa aplicable, incorporando técnicas de anonimización y cifrado para salvaguardar la información de clientes, empleados y socios.

4. Equidad y mitigación de prejuicios

Se establecen procesos de validación continua para detectar y corregir sesgos en datos y algoritmos, evitando impactos discriminatorios y garantizando resultados justos.

5. Alineación de sostenibilidad y ESG

La IA se evalúa no solo por su impacto económico, sino también por su contribución a los objetivos de sostenibilidad y responsabilidad social, en línea con los compromisos ESG de Ferrovial.

Para facilitar una adopción segura, la empresa ha desarrollado manuales internos y programas de formación que incluyen recomendaciones prácticas para el uso de herramientas como Microsoft Copilot y otras soluciones generativas. Estos recursos están disponibles en el portal de IA en MyForum, que centraliza documentos, casos de uso y comunidades de práctica para impulsar una cultura de responsabilidad digital.

Ferrovial también ha creado comités de revisión y métricas de impacto ético que supervisan la coherencia entre la innovación tecnológica y los valores corporativos. Este planteamiento se complementa con la observación de marcos normativos internacionales, como el Reglamento europeo sobre IA, para anticiparse a los requisitos y garantizar el cumplimiento de la normativa.

En resumen, la IA no solo se concibe como motor de eficiencia y competitividad, sino también como catalizador de la confianza, la sostenibilidad y el valor social, garantizando que cada avance tecnológico refuerce la reputación y el propósito corporativos.

Específico de la entidad	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Innovación, digitalización y tecnología aplicadas a la actividad				
(+) Impacto	OP, S	Promoción de una cultura innovadora y digital que fomente la mejora continua del Grupo y genere un entorno de trabajo más agradable.	Actual	C
(+) Impacto	OP, S	Fomento de la innovación y la digitalización para mejorar la seguridad en los proyectos, reduciendo los accidentes y los riesgos para los trabajadores.	Actual	C
(+) Impacto	OP, S	Generación de innovación en la sociedad a través de la creación de centros de investigación mediante el desarrollo de colaboraciones y alianzas.	Actual	C
(+) Impacto	OP, S	Mejora del impacto ambiental de los proyectos de la compañía (eficiencia energética, reducción de emisiones, etc.) como resultado de la implantación de nuevas tecnologías en el proceso del producto y de herramientas de gestión digital que ayudan a cuantificar su impacto.	Actual	C
(-) Impacto	OP, S	Cuestiones relacionadas con el mantenimiento y la sustitución de maquinaria adaptada a las nuevas tecnologías.	Actual	C
(-) Impacto	OP	Impacto en las funciones de los empleados y en la progresión profesional en el contexto de la evolución de las competencias y los requisitos de la transformación digital.	Actual	C
(-) Impacto	OP	Desplazamiento de la mano de obra y transformación de funciones como consecuencia de la automatización y la adopción de nuevas tecnologías.	Actual	C
Riesgo	OP, S	Vulnerabilidad en las operaciones debido a interrupciones del servicio derivadas de la exposición a catástrofes naturales.		C
Riesgo	OP, S	Posibles multas y pérdida de reputación por incumplimiento de la normativa en materia de IA.		M
Oportunidad	OP, S	Implantación de nuevas tecnologías que generen una cartera de activos más resistente.		M
Oportunidad	OP, S	Identificación de nuevos negocios a partir de la evaluación de nuevas tecnologías de bajas emisiones (plantas fotovoltaicas, SMR nucleares, energía eólica marina, etc.).		M

* OP: Operaciones propias; CV: Cadena de valor; Com: Compras; Cl: Clientes; S: Socios; C: Corto plazo; M: Medio plazo; L: Largo plazo

MDR-P: POLÍTICAS

Ferrovial gestiona los programas e iniciativas de innovación a través de una política estructurada, transversal y alineada con la visión de futuro de la compañía. Esta política, liderada por la alta dirección, se extiende a todas las áreas y empleados de Ferrovial, y es implementada por un equipo especializado que gestiona áreas clave como la innovación abierta, el crecimiento, la gestión de activos, la sostenibilidad y el desarrollo de nuevos modelos de negocio. Cada una de estas áreas está organizada en programas transversales y supervisada por gestores de proyectos.

La Política de Innovación de Ferrovial sitúa a la innovación como motor fundamental para anticipar y liderar la transformación del sector, generando valor sostenible y diferenciador tanto para la compañía como para la sociedad en su conjunto. La política se basa en principios como una mentalidad transformadora, la integración de capacidades digitales y tecnologías avanzadas, la colaboración abierta con agentes internos y externos, la excelencia operativa y una fuerte orientación hacia la sostenibilidad y el compromiso social. También garantiza que las prácticas de innovación evolucionen en consonancia con los marcos normativos emergentes, como la Ley de Inteligencia Artificial de la UE, incorporando principios de diseño responsable y orientaciones internas para apoyar el desarrollo ético, seguro y conforme de tecnologías avanzadas.

La Política de Innovación actualmente es transversal y se aplica en todas las líneas de negocio de Ferrovial. Ferrovial ha formalizado una Política de Innovación global que refleja todos los esfuerzos ya en marcha en el campo de la innovación, y que se revisa periódicamente para asegurar su alineación con los retos medioambientales y las tendencias del sector.

La Política de Innovación tiene por objeto:

- Promover la identificación y desarrollo de oportunidades de innovación en todas las áreas de Ferrovial, anticipándose a las tendencias y retos del sector.
- Implantar nuevos productos, operaciones y tecnologías que aumenten la productividad, refuercen la resistencia y generen ventajas competitivas sostenibles.
- Promover modelos de innovación que integren criterios de sostenibilidad, responsabilidad social y viabilidad económica, garantizando un impacto positivo en el medio ambiente.
- Promover una cultura de innovación basada en los principios de colaboración, aprendizaje continuo y reconocimiento, potenciación del talento y adaptación al cambio.
- Evaluar rigurosamente el impacto de las iniciativas, garantizando su contribución tangible a los objetivos estratégicos y el valor generado para las unidades de negocio.

El ecosistema de innovación de Ferrovial es abierto y colaborativo, basado en la cocreación y la búsqueda de sinergias en todo el ecosistema global. Se da prioridad a la mejora continua de los procesos y a la integración de plataformas, garantizando la alineación con las normas corporativas y la optimización de los recursos.

Ferrovial fomenta el desarrollo de competencias digitales y el uso de herramientas avanzadas, promoviendo una cultura de aprendizaje continuo y adaptabilidad al cambio. La innovación se centra en generar un impacto positivo en la sociedad y el medio ambiente, integrando criterios de sostenibilidad, seguridad, ética y cumplimiento en todas las iniciativas.

La Política de Innovación se evalúa de forma rigurosa y periódica, reflejando el compromiso de Ferrovial por anticipar tendencias, diversificar y adaptar el modelo de negocio de forma sostenible.

MDR-A: ACTUACIONES

Ferrovial está llevando a cabo una importante transformación digital con el objetivo de mejorar su competitividad y evolucionar sus negocios y operaciones. La Compañía busca posicionarse como referente en el uso de datos, tecnología e innovación, y para ello ha definido su misión y objetivos a través del programa ReadIT 2027, que sirve de marco estratégico para la digitalización y modernización tecnológica.

La estrategia ReadIT 2027 se estructura en torno a cuatro pilares básicos que guían todas las iniciativas de transformación:

- **Palancas de la innovación:** Este pilar fomenta la generación y adopción de nuevas tecnologías, impulsa la colaboración abierta con agentes externos y promueve el desarrollo de modelos de negocio innovadores. El objetivo es experimentar con soluciones avanzadas, activar oportunidades de crecimiento y consolidar la gestión de activos de forma eficiente y sostenible.
- **Áreas de interés:** Este pilar aglutina iniciativas relacionadas con la gestión inteligente de datos, la automatización y digitalización de procesos, la integración de plataformas tecnológicas, el desarrollo de competencias digitales en las personas y la creación de productos y soluciones digitales basadas en inteligencia artificial. El objetivo es optimizar la toma de decisiones, agilizar los flujos de trabajo y mejorar la capacidad de adaptación de la organización.
- **Fundamentos:** Este pilar garantiza la sostenibilidad y el compromiso social, refuerza la resistencia operativa y asegura el cumplimiento de la normativa. Incluye la gestión responsable de los aspectos medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG), la protección contra los riesgos tecnológicos y la vigilancia continua de la obsolescencia, garantizando un modelo de negocio sólido y preparado para el futuro.
- **Palancas de valor:** Este pilar se centra en maximizar la eficiencia, reforzar la gestión del riesgo, mejorar la competitividad y facilitar la transformación y diversificación de la Empresa. El valor generado se traduce en resultados tangibles para las distintas unidades de negocio, alineando la estrategia digital con los objetivos corporativos.

Cada uno de estos pilares incorpora variables específicas e indicadores clave de rendimiento (KPI) con objetivos concretos para 2027, lo que permite supervisar los avances y el impacto tangible de la transformación digital en ámbitos como la adopción de plataformas de datos, la automatización de procesos, la formación digital, la gestión eficiente de activos, la sostenibilidad y la resiliencia operativa.

El programa ReadIT 2027 está diseñado para 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.

Para garantizar la eficacia de estas iniciativas, Ferrovial puso en marcha mecanismos de seguimiento y control que permiten evaluar el progreso y el impacto de la estrategia. Estos mecanismos incluyen:

- **El uso de indicadores clave de rendimiento (KPI)** para seguir el grado de avance en cada uno de los pilares estratégicos y garantizar el cumplimiento de los objetivos definidos para 2027.
- **Gestión y protección de datos y ciberseguridad**, con el apoyo de marcos normativos y herramientas especializadas que garantizan la resistencia operativa y el cumplimiento de las normas regulatorias.
- **Gobernanza tecnológica**, sustentada en modelos estandarizados que facilitan la integración y supervisión de plataformas y sistemas digitales en toda la organización.
- **Formación y desarrollo de competencias digitales**, a través de programas específicos e itinerarios de aprendizaje que promuevan la adopción de nuevas tecnologías y el uso de herramientas avanzadas como la IA y la automatización.
- **Supervisión del impacto de la sostenibilidad (ESG)**, garantizando que las iniciativas digitales contribuyen de forma tangible a los objetivos medioambientales, sociales y de gobernanza, y que estos se supervisan de forma automatizada y transparente.

La estrategia establece objetivos cuantificables y sujetos a plazos vinculados a la sostenibilidad y la excelencia operativa, incluido 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 supervisan mediante KPI alineados con los cuatro pilares estratégicos y se evalúan continuamente mediante informes periódicos, optimizaciones de procesos basadas en IA, seguimiento de riesgos y evolución de las iniciativas de sostenibilidad.

El compromiso de las partes interesadas desempeña un papel fundamental, pues abarca la colaboración entre unidades de negocio, las asociaciones con proveedores de tecnología, el compromiso con organismos reguladores y los bucles de información con empleados y 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 ReadIT 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 articula en torno a palancas de valor, de las que se extraen las capacidades necesarias para digitalizar el negocio y la Empresa en su conjunto.

Durante 2025, Ferrovial avanzó en la estrategia ReadIT 2027 a través de un conjunto focalizado de iniciativas de investigación y desarrollo dirigidas a reforzar los cimientos digitales de la Compañía y acelerar la transformación de sus negocios de infraestructuras y movilidad. Estos esfuerzos siguieron evolucionando a través de tres pilares estratégicos-palancas de innovación, áreas de interés y fundamentos-, cada uno de los cuales contribuye a un modelo operativo más eficiente, basado en datos y resistente.

En el marco del pilar Palancas de Innovación, Ferrovial amplió su capacidad para validar tecnologías emergentes en entornos operativos realistas. La Compañía reforzó las capacidades de Ferrovial Lab, donde se probaron arquitecturas de borde multisensor, motores de fusión de datos en tiempo real y modelos de conectividad de nube a borde para dar soporte a casos de uso de sistemas inteligentes de transporte (ITS) y automatización de próxima generación. Este entorno también permitió la integración de representaciones gemelo-digitales, proporcionando una visualización en tiempo real de

las detecciones y los eventos operativos. Paralelamente, Ferrovial avanzó en tecnologías de construcción autónoma, en las que los sistemas de control de máquinas guiados por GPS mejoraron la precisión de la ejecución, mejoraron las condiciones de seguridad y generaron conjuntos de datos automatizados de aseguramiento y control de la calidad (QA/QC). La Compañía también ha avanzado en su larga colaboración de investigación con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), especialmente en modelización geotécnica predictiva y tecnologías avanzadas de monitorización de suelos, reforzando las capacidades de Ferrovial en el diseño de infraestructuras resistentes al cambio climático.

Dentro del pilar Focus Areas, Ferrovial siguió construyendo un ecosistema digital integrado que respalda la automatización, el rigor analítico y la coherencia operativa. La Compañía avanzó en la expansión de plataformas globales para procesos transaccionales y en la industrialización de sistemas de visión por ordenador basados en la nube, que mejoraron la detección automatizada de incidentes, la supervisión operativa y los análisis de seguridad en varias unidades de negocio. La ingeniería basada en datos también avanzó gracias a la evolución del entorno *Smart Tunnels*, que consolidó los modelos geotécnicos, la telemetría de las máquinas y los registros históricos de producción en una capa analítica unificada que permite un control más eficaz de la ejecución y unos procesos de licitación más precisos. Ferrovial ha reforzado aún más sus marcos de gestión de datos, incluido el mapeo de los flujos de datos financieros y operativos de extremo a extremo en su negocio de concesiones, mejorando la fiabilidad, coherencia y auditabilidad de los informes de Tráfico e Ingresos (T&R).

El pilar Fundamentos se centró en la ciberseguridad, el cumplimiento de la normativa y la innovación alineada con la sostenibilidad. En 2025, la Compañía mejoró su modelo de gobernanza de la ciberseguridad para adaptarlo a la evolución de la normativa internacional, incluida la Directiva NIS2 de la Unión Europea (Directiva sobre seguridad de las redes y de la información), las normas de la Comisión del Mercado de Valores de Estados Unidos (SEC) sobre cibergobernanza y divulgación, y las normas de Protección de Infraestructuras Críticas de la Corporación Norteamericana de Fiabilidad Eléctrica (NERC CIP). Estas actualizaciones reforzaron las capacidades de continuidad de la actividad empresarial, reforzaron la gestión de riesgos de terceros y mejoraron la integración con la plataforma corporativa de Gobierno, Riesgo y Cumplimiento (GRC). Ferrovial también avanzó en los esfuerzos de protección de datos a través de revisiones exhaustivas de los flujos de datos transfronterizos, inventarios de datos sensibles y alineación con los requisitos de privacidad aplicables en Estados Unidos y los marcos internacionales de transferencia de datos. La innovación orientada a la sostenibilidad avanzó mediante el desarrollo de la investigación sobre captura de carbono, en particular en soluciones basadas en membranas aplicables a entornos industriales, y mediante la sensorización de plantas de asfalto para apoyar mejoras de eficiencia y objetivos de reducción de emisiones.

En todos los pilares, Ferrovial siguió aplicando modelos estandarizados de gobernanza tecnológica, marcos de ciberseguridad y gestión de datos, e Indicadores Clave de Transformación (KTI) que monitorizan la adopción de tecnología y el impacto de las iniciativas digitales. En conjunto, las actividades de I+D 2025 de la Compañía reforzaron sus bases tecnológicas, mejoraron la resistencia operativa y apoyaron el desarrollo de capacidades digitales innovadoras alineadas con los compromisos de competitividad y sostenibilidad a largo plazo de Ferrovial.

Inversión en innovación en 2025	
Inversión total (€)	77.625.328,99
% de inversión directa en proyectos ESG	33,70

Nota: véase nota 3.2 de los Estados Financieros Consolidados para más información.

MDR-T: METAS

Ferrovial ha definido un enfoque integral para la gestión de objetivos y la medición del rendimiento en el marco del programa ReadIT27, alineando la estrategia con la ejecución operativa y la supervisión del impacto.

1. ITC estratégicas y objetivos para 2027

La estrategia de Ferrovial se estructura en torno a cuatro ejes o pilares, cada uno de ellos soportado por variables e indicadores técnicos definidos con objetivos concretos para 2027. Estos bloques representan los ejes estratégicos que sustentan la transformación digital y permiten supervisar los avances y el rendimiento en áreas clave:

- **Palancas de innovación:** Impulsan la transformación y el crecimiento fomentando la exploración de nuevas tecnologías y modelos de negocio, al tiempo que garantizan que la innovación sea transversal y relevante en todas las áreas de la empresa.
- **Áreas de interés:** Refuerzan la digitalización y la excelencia operativa, promoviendo el uso eficiente de los datos, la automatización de procesos, la integración de plataformas y el desarrollo de capacidades digitales en la organización.
- **Fundamentos:** Garantizan la sostenibilidad, la resiliencia y el cumplimiento normativo, integrando criterios ESG, ciberseguridad y vigilancia tecnológica para proteger y reforzar el modelo de negocio.
- **Palancas de valor:** Traducen la creación de valor en eficiencia, gestión del riesgo, competitividad y capacidad de transformación y diversificación, alineando los resultados con los objetivos estratégicos de Ferrovial.

2. Modelo de impacto de los programas de iniciativas

Además de los KTI estratégicos, cada programa e iniciativa tiene su propio modelo de impacto, que define objetivos individuales y específicos, permitiendo la medición y evaluación continuas del progreso y la creación de valor. Este modelo incluye:

- Definición de KPI operativos y de impacto a nivel de programa, flujo de trabajo e iniciativa, adaptados a la naturaleza y alcance de cada proyecto.
- Seguimiento periódico de los resultados, lo que permite tomar decisiones basadas en datos e identificar áreas de mejora.
- Evaluación continua del impacto en la eficiencia, la resistencia, la sostenibilidad, la innovación y la competitividad, garantizando la trazabilidad y la alineación con los objetivos corporativos.
- Comunicación transparente de los avances y resultados a las principales partes interesadas, reforzando la cultura de medición y mejora continua.

A través de este enfoque, Ferrovial garantiza que tanto el objetivo estratégico como los objetivos específicos correspondientes a cada programa están claramente definidos, medidos y alineados con la visión de transformación y los objetivos 2027, asegurando la creación de valor y el impacto tangible en todas las áreas de la Compañía.

Limitaciones de confidencialidad y divulgación

Cierta información cuantitativa detallada relativa a niveles objetivo específicos, valores de referencia, hitos intermedios y metodologías no se ha divulgado debido a consideraciones de confidencialidad y sensibilidad competitiva, ya que dicha información forma parte de los procesos internos de planificación estratégica y ejecución de Ferrovial.

No obstante, Ferrovial confirma que todos los objetivos definidos en el marco de ReadIT27 son medibles, están orientados a resultados y sujetos a plazos, son objeto de seguimiento periódico a través de KPI definidos y mecanismos de gobernanza, y están alineados con los objetivos estratégicos de la compañía y la hoja de ruta de transformación 2027.



Anexo: Índice de contenidos NEIS

IRO-2. REQUISITOS DE DIVULGACIÓN ESTABLECIDOS EN LAS NEIS CUBIERTOS POR EL ESTADO DE SOSTENIBILIDAD DE LA COMPAÑÍA

Norma	Requisito de divulgación	Página	Comentario
NEIS 2	BP-1	80	
NEIS 2	BP-2	81	
NEIS 2	GOV-1	74	
NEIS 2	GOV-2	78	
NEIS 2	GOV-3	79	
NEIS 2	GOV-4	83	
NEIS 2	GOV-5	58	
NEIS 2	SBM-1	54	
NEIS 2	SBM-2	62	
NEIS 2	SBM-3	68	
NEIS 2	IRO-1	70	
NEIS 2	IRO-2	84, 190	
NEIS E1	SBM-3	97	
NEIS E1	GOV-3	79	
NEIS E1	IRO-1	70	
NEIS E1	E1-1	102	
NEIS E1	E1-2	103	
NEIS E1	E1-3	104	
NEIS E1	E1-4	104	
NEIS E1	E1-5	105	
NEIS E1	E1-6	106	
NEIS E1	E1-7	109	
NEIS E1	E1-8	110	
NEIS E1	E1-9		Introducción paulatina
NEIS E2			No material
NEIS E3	IRO-1	71	
NEIS E3	E3-1	111	
NEIS E3	E3-2	112	
NEIS E3	E3-3	113	
NEIS E3	E3-4	114	
NEIS E3	E3-5		Introducción paulatina
NEIS E4	SBM-3	116	
NEIS E4	IRO-1	71	
NEIS E4	E4-1	117	
NEIS E4	E4-2	120	
NEIS E4	E4-3	122	
NEIS E4	E4-4	123	
NEIS E4	E4-5	125	
NEIS E4	E4-6		Introducción paulatina
NEIS E5	IRO-1	72	
NEIS E5	E5-1	129	
NEIS E5	E5-2	130	
NEIS E5	E5-3	131	
NEIS E5	E5-4	132	
NEIS E5	E5-5	132	
NEIS E5	E5-6		Introducción paulatina
NEIS S1	SBM-2	136	

NEIS S1	SBM-3	135	
NEIS S1	S1-1	136	
NEIS S1	S1-2	140	
NEIS S1	S1-3	142	
NEIS S1	S1-4	143	
NEIS S1	S1-5	145	
NEIS S1	S1-6	147	
NEIS S1	S1-7		Introducción paulatina
NEIS S1	S1-8	149	
NEIS S1	S1-9	150	
NEIS S1	S1-10	151	
NEIS S1	S1-11		Introducción paulatina
NEIS S1	S1-12	151	
NEIS S1	S1-13	152	Introducción progresiva: información relativa a la evaluación del rendimiento
NEIS S1	S1-14	152	Introducción progresiva: información relativa a los no empleados
NEIS S1	S1-15		Introducción paulatina
NEIS S1	S1-16	153	
NEIS S1	S1-17	154	
NEIS S2	SBM-2	156	
NEIS S2	SBM-3	155	
NEIS S2	S2-1	156	
NEIS S2	S2-2	159	
NEIS S2	S2-3	159	
NEIS S2	S2-4	160	
NEIS S2	S2-5	161	
NEIS S3	SBM-2	162	
NEIS S3	SBM-3	162	
NEIS S3	S3-1	162	
NEIS S3	S3-2	164	
NEIS S3	S3-3	165	
NEIS S3	S3-4	166	
NEIS S3	S3-5	169	
NEIS S4			No material
NEIS G1	GOV-1	178	
NEIS G1	IRO-1	72	
NEIS G1	G1-1	171	
NEIS G1	G1-2	176	
NEIS G1	G1-3	178	
NEIS G1	G1-4	179	
NEIS G1	G1-5		No material
NEIS G1	G1-6		No material
ESPECÍFICO DE LA ENTIDAD: CIBERSEGURIDAD		180	
ESPECÍFICO DE LA ENTIDAD: INNOVACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y TECNOLOGÍA APLICADAS A LA ACTIVIDAD		185	

Norma	Requisito de divulgación	Datapoint	Referencia	Materialidad	Página
NEIS 2	GOV-1	P.21 (d)	SFDR/BNCH	Material	74
NEIS 2	GOV-1	P.21 (e)	BNCH	Material	74
NEIS 2	GOV-4	P.30	SFDR	Material	83
NEIS 2	SBM-1	P.40 (d) i	SFDR/P3/BNCH	Material	54
NEIS E1	E1-1	P.14	LC	Material	102
NEIS E1	E1-1	P.16 (g)	P3/BNCH	Material	102
NEIS E1	E1-4	P.34	SFDR/P3/BNCH	Material	104
NEIS E1	E1-5	P.38	SFDR	Material	105
NEIS E1	E1-5	P.37	SFDR	Material	105
NEIS E1	E1-5	P. 40	SFDR	Material	105
NEIS E1	E1-5	P. 41	SFDR	Material	105
NEIS E1	E1-5	P. 42	SFDR	Material	105
NEIS E1	E1-5	P. 43	SFDR	Material	105
NEIS E1	E1-6	P.44	SFDR/P3/BNCH	Material	106
NEIS E1	E1-6	P.53	SFDR/P3/BNCH	Material	106
NEIS E1	E1-6	P.54	SFDR/P3/BNCH	Material	106
NEIS E1	E1-6	P.55	SFDR/P3/BNCH	Material	106
NEIS E1	E1-7	P.56	LC	Material	109
NEIS E1	E1-7	P.56	LC	Material	109
NEIS E1	E1-9	P.66 (a)/ P.66 (c)/ P.67 (c)	P3	Introducción paulatina	
NEIS E1	E1-9	P.66/ P.69	BNCH	Introducción paulatina	
NEIS E2	E2-4	P.28	SFDR	No material	
NEIS E3	E3-1	P.9	SFDR	Material	111
NEIS E3	E3-1	P.13	SFDR	Material	111
NEIS E3	E3-1	P.14	SFDR	Material	111
NEIS E3	E3-4	P.28 (c)	SFDR	Material	114
NEIS E3	E3-4	P.29	SFDR	Material	114
NEIS E4	E4 SBM-3	P.16 (a)	SFDR	Material	116
NEIS E4	E4 SBM-3	P.16 (b)	SFDR	Material	116
NEIS E4	E4 SBM-3	P.16 (c)	SFDR	Material	116
NEIS E4	E4-2	P.24 (b)	SFDR	Material	120
NEIS E4	E4-2	P.24 (c)	SFDR	Material	120
NEIS E5	E5-5	P.37 (d)	SFDR	Material	132
NEIS E5	E5-5	P.39	SFDR	Material	132
NEIS S1	S1 SBM-3	P.14 (f)	SFDR	Material	135
NEIS S1	S1 SBM-3	P.14 (g)	SFDR	Material	135
NEIS S1	S1-1	P.20	SFDR	Material	136
NEIS S1	S1-1	ILOC,P.21	P3	Material	136
NEIS S1	S1-1	P.22	SFDR	Material	136
NEIS S1	S1-1	P.23	SFDR	Material	136
NEIS S1	S1-3	P.32 (c)	SFDR	Material	142
NEIS S1	S1-14	P.88 (b) y (c)	SFDR/BNCH	Material	152
NEIS S1	S1-14	P.88 (e)	SFDR	Material	152
NEIS S1	S1-16	P.97 (a)	SFDR/BNCH	Material	153
NEIS S1	S1-16	P.97 (b)	SFDR	Material	153
NEIS S1	S1-17	P.103 (a)	SFDR	Material	154
NEIS S1	S1-17	P.104 (a)	SFDR/BNCH	Material	154
NEIS S2	S2 SBM-3	P.11 (b)	SFDR	Material	155
NEIS S2	S2-1	P.17	SFDR	Material	156
NEIS S2	S2-1	P.18	SFDR	Material	156

NEIS S2	S2-1	P.19	SFDR/BNCH	Material	156
NEIS S2	S2-4	P.36	SFDR	Material	160
NEIS S3	S3-1	P.16	SFDR	Material	162
NEIS S3	S3-1	P.17	SFDR/BNCH	Material	162
NEIS S3	S3-4	P.36	SFDR	Material	166
NEIS S4	S4-1	P.16	SFDR	No material	
NEIS S4	S4-1	P.17	SFDR/BNCH	No material	
NEIS S4	S4-4	P.35	SFDR	No material	
NEIS G1	G1-1	P.10 (b)	SFDR	Material	171
NEIS G1	G1-4	P.24 (a)	SFDR/BNCH	Material	179
NEIS G1	G1-4	P.24 (b)	SFDR	Material	179



Anexo: Ley española 11/2018

Requisitos de la Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad y del 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.	85
Áreas generales			
Alcance		Marco de información	Referencia
Modelo de negocio	Descripción del modelo de negocio :	NEIS 2, SBM-1	
	- 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	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	54, 103, 104, 111, 113, 120, 123, 129, 131, 136, 145, 156, 161, 165, 169, 171
Principales riesgos e impactos identificados	Sistema de control interno y gestión de riesgos	NEIS 2 GOV-5	58
	Análisis de riesgos e impactos relacionados con cuestiones clave	NEIS 2 IRO-1, SBM-3	70, 68
Cuestiones medioambientales			
Alcance		Marco de información	Referencia
Gestión medioambiental	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la Compañía	NEIS 2 SBM-3	68
		NEIS 2 SBM-3	68
	Procedimientos de evaluación o certificación medioambiental	E1-3, E3-2, E4-3, E5-2	104, 112, 122, 130
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos medioambientales	E1-3, E3-2, E4-3, E5-2	104, 112, 122, 130
	Aplicación del principio de precaución	E1-2 E3-1 E4-2 E5-1	103, 111, 120, 129
	Número de las provisiones y garantías para riesgos medioambientales	E1-3 E1-2 E3-2 E4-3 E5-2	104, 103, 112, 122, 130. Estados Financieros Consolidados. Nota 6.5
	Economía circular y prevención y gestión de residuos	Prevención, reciclado y reutilización de residuos, otras formas de valorización y acciones de eliminación	E5-2 130
	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	E3-4 114

Uso sostenible de los recursos Cambio climático	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	E5-4	132
	Consumo directo e indirecto de energía	E1-5	105
	Acciones adoptadas para mejorar la eficiencia energética	E1-3	104
	Uso de energías renovables	E1-3	104
	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas	E1-6	106
Cambio climático	Acciones adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	E1-3	104
	Objetivos de reducción voluntarios	E1-4	104
Protección de la biodiversidad	Medidas adoptadas para preservar o restaurar la biodiversidad	E4-3	122
	Impactos provocados por actividades u operaciones en zonas protegidas	NEIS 2 SBM 3	68

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	147
	Número total y distribución de tipos de contrato de trabajo	S1-6	147
	Número medio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por género, edad y categoría profesional	S1-6	147
	Número de despidos por género, edad y categoría profesional	S1-6	147
	Brecha salarial	S1-16	153
	Retribución media por género, edad y categoría profesional	Ley Anexo 11/2018	197
	Retribución media de los Consejeros por género	Ley Anexo 11/2018	197
	Remuneración media de los ejecutivos por género	Ley Anexo 11/2018	197
	Aplicación de políticas de desconexión laboral	S1-1	136
	Empleados con discapacidad	S1-12	151
Organización del trabajo	Organización del tiempo de trabajo	S1-1	136
	Número de horas de absentismo	S1-14	152
	Acciones destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y a fomentar el ejercicio corresponsable de la conciliación por parte de ambos progenitores	S1-4	143
Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	S1-4	143
	Número de accidentes relacionados con el trabajo y enfermedades profesionales por género, índice de frecuencia y gravedad por sexo	S1-14	152
Relaciones sociales	Organización del diálogo social, incluidos los procedimientos de información, consulta y negociación con el personal	S1-2	140
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos, por país	S1-8	149
	Balance de los convenios colectivos, en particular en el ámbito de la seguridad y la salud	S1-8	149
	Mecanismos y procedimientos establecidos para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la Compañía, en términos de información, consulta y participación	S1-1	140
Formación	Políticas aplicadas en el ámbito de la formación	S1-1	136
	Número total de horas de formación por categoría profesional	S1-13, Ley Anexo 11/2018	152, 199
Accesibilidad universal para personas con discapacidad		S1-4	143
Igualdad	Acciones adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	S1-4	143
	Planes de igualdad , acciones adoptadas para fomentar el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de género, etc.	S1-1 S1-4	136, 143
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, gestión de la diversidad	S1-1	136

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	83
Prevención de los riesgos de infracción de los derechos humanos y, en su caso, acciones para mitigar, gestionar y reparar los posibles abusos cometidos		S1-4 S2-4 S3-4	143, 160, 166
Denuncias de infracciones de los derechos humanos		S1-17	154
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	136, 156
Información relacionada con la lucha contra la corrupción y el soborno			
Alcance		Marco de información	Referencia
Acciones adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno		G1-3	178
Acciones de lucha contra el blanqueo de capitales		G1-3	178
Contribuciones a fundaciones y organizaciones sin ánimo de lucro		Ley Anexo 11/2018	200
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, S3-4	68, 166
	Impacto de las actividades de la compañía en la población local y el territorio	NEIS 2 SBM-3, S3-4	68, 166
	Relaciones con las comunidades locales	S3-2	164
	Partes interesadas y tipos de diálogo con ellas	NEIS 2 SBM-2	62
	Acciones de asociación o patrocinio	S3-4	166
Subcontratación y proveedores	Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en la Política de Compras	S2-1, G1-2	156, 176
	Consideraciones, en las relaciones con proveedores y subcontratistas, de su responsabilidad social y medioambiental	S2-2, S2-3 S2-4 G1-2	159, 159, 160, 176
	Sistemas de control y auditoría y resultados de las auditorías	G1-2 S2-2, S2-3 S2-4	176, 159, 159, 160
Consumidores	Acciones para la salud y la seguridad de los consumidores		No material
	Sistemas de quejas		No material
	Quejas recibidas y resolución de las mismas		No material
Información fiscal	Beneficios obtenidos en cada país	Ley Anexo 11/2018	200
	Impuestos sobre beneficios pagados		
	Subvenciones públicas recibidas		Estados Financieros Consolidados. Nota 6.1

Salarios medios y su evolución desglosados por sexo, edad y clasificación profesional o valor equivalente

RELACIÓN ENTRE EL SALARIO BASE DE LAS MUJERES Y EL DE LOS HOMBRES Y REMUNERACIÓN TOTAL

Diferencia salarial entre hombres y mujeres en 2025 (expresada en euros)

Datos a 31/12/2025:

Brecha salarial global	Género	Salario Mediano	Salario medio	% brecha salarial de género (salario mediano)	% brecha salarial de género (salario medio)
2025	Mujeres	41.334 €	51.135 €	2,30 %	4,54 %
	Hombres	42.309 €	53.568 €		
2024	Mujeres	38.853 €	46.665 €	-1,83 %	2,10 %
	Hombres	38.154 €	47.666 €		
2023	Mujeres	36.438 €	43.627 €	-12,73 %	-0,65 %
	Hombres	32.323 €	43.345 €		

La suma del Sueldo Base y los Complementos Salariales (*) es igual al Salario total. 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.

En cuanto a la brecha salarial global entre hombres y mujeres, se ha observado un cambio a favor de los hombres al comparar los datos de 2025 con los de 2024, en términos de mediana y media. Esto se debe en parte a la inclusión del Comité Ejecutivo, y a la desinversión de filiales en Chile durante 2025, lo que provocó un cambio en el perfil de la plantilla. La muestra incluida en el análisis representa el 96,4% 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 – Canadá, Chile, Alemania, Polonia, España, Reino Unido y Estados Unidos. El 3,60% 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. Dentro de la población considerada para la mediana y el salario medio, dos personas no han sido clasificadas ni como mujeres ni como hombres, ya que una de ellas se identifica como no binaria y la otra no ha revelado su sexo.

(*) Se consideran complementos salariales las retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial. 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, en 2025 se consideró la retribución variable real, mientras que en 2024 se tuvo en cuenta la retribución variable objetivo.

Salario medio (expresado en euros y salario anual) por categoría profesional

Datos a 31/12/2025:

	Categoría profesional	Género	2024 Salario medio	2025 Salario medio
PLANTILLA TOTAL POR CATEGORÍA PROFESIONAL	Managers and superiors (**)	Mujeres	84.285 €	89.134 €
		Hombres	95.962 €	105.118 €
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	57.701 €	57.276 €
		Hombres	67.327 €	68.370 €
	Professionals	Mujeres	36.304 €	39.132 €
		Hombres	51.587 €	51.883 €
	Administrative / Support staff	Mujeres	34.197 €	34.116 €
		Hombres	33.507 €	33.825 €
	Blue Collars	Mujeres	28.153 €	34.036 €
		Hombres	33.920 €	37.617 €

La suma del Sueldo Base y los Complementos Salariales (*) es igual al Salario total. 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 muestra incluida en el análisis representa el 96,40 % de la plantilla total al final del periodo y abarca a los empleados de los países más relevantes para las actividades de la empresa: Canadá, Chile, Alemania, Polonia, España, Reino Unido y Estados Unidos. El 3,60% 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. El aumento del salario medio de las mujeres en la categoría profesional Blue Collar en 2025 en comparación con 2024 se debe a la venta de filiales en Chile durante 2025, donde había un número significativo de mujeres con un salario medio inferior al salario medio global de las mujeres Blue Collar.

(*) Se consideran complementos salariales las retribuciones adicionales al salario base que conforman la estructura salarial. 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, en 2025 se consideró la retribución variable real, mientras que en 2024 se tuvo en cuenta la retribución variable objetivo.

(**) Esta categoría incluye: Ferrovial Executive Committee, BU Executive Committee y Corporate Director, Affiliate Executive Committee & Head of Department, Business Positions Leads y Managers.

Salario medio de 2025 (expresado en euros y salario anual) por grupo de edad

Datos a 31/12/2025:

	Grupo de edad	Género	2024 Salario medio	2025 Salario medio
PLANTILLA TOTAL POR GRUPOS DE EDAD	0-30	Mujeres	33.865 €	37.115 €
		Hombres	37.890 €	40.090 €
	30-49	Mujeres	48.768 €	53.484 €
		Hombres	48.664 €	55.008 €
	>50	Mujeres	58.672 €	64.061 €
		Hombres	51.398 €	58.938 €

La suma del Salario Base y los Complementos Salariales (*) es igual al Salario total. 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 muestra incluida en el análisis representa el 96,40 % de la plantilla total al final del periodo y abarca a los empleados de los países más relevantes para las actividades de la Compañía, las actividades de la Compañía - Canadá, Chile, Alemania, Polonia, España, Reino Unido y Estados Unidos. El 3,60 % 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, en 2025 se consideró la remuneración variable real, mientras que en 2024 se tuvo en cuenta la remuneración variable objetivo.

En cuanto a la retribución media de los Consejeros en su condición de tales, la retribución media total en 2025 fue de 200.000 euros para los hombres (168.000 de euros en 2024) y 170.000 de euros para las mujeres (139.000 de euros en 2024). Esta remuneración incluye un emolumento fijo (más elevado para el presidente y el vicepresidente); y dietas por asistencia a las reuniones del Consejo y de las Comisiones, que se duplican para los presidentes de estos órganos. Para más detalles, consulte la Política de Remuneración de los Consejeros.

El número de bajas involuntarias en 2024 y 2025 fue:

Bajas	2024						
	Involuntarias						Total
	Hombres			Mujeres			
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	
Executive Committee	0	0	0	0	0	0	0
BU Executive Committee y Corporate Director	0	0	1	0	0	0	1
Affiliate Executive Committee & Head of Department	0	1	8	0	2	0	11
Business Positions Leads	0	0	9	0	0	0	9
Manager	1	21	27	0	6	4	59
Senior Professional / Supervisor	11	42	25	1	6	2	87
Professional	39	84	54	12	32	8	229
Administrative / Support staff	27	41	9	32	32	15	156
Blue Collar	2.839	4.380	2.874	111	118	36	10.358
Subtotal por edad	2.917	4.569	3.007	156	196	65	10.910
Subtotal por género	10.493			417			
Total	10.910						

Bajas	2025						
	Involuntario						
	Hombres			Mujeres			Total
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	
Executive Committee	0	0	0	0	0	0	0
BU Executive Committee y Corporate Director	0	1	1	0	0	0	2
Affiliate Executive Committee & Head of Department	0	2	6	0	0	0	8
Business Positions Leads	0	2	5	0	1	1	9
Manager	2	33	17	0	7	5	64
Senior Professional / Supervisor	8	36	15	1	9	7	76
Professional	28	59	39	12	25	10	173
Administrative / Support staff	12	16	11	9	11	5	64
Blue Collar	218	674	382	6	27	7	1.314
Subtotal por edad	268	823	476	28	80	35	1.710
Subtotal por género	1.567			143			
Total	1.710						

Nota: El importante descenso de las bajas involuntarias de 2024 a 2025 se explica principalmente por la desinversión de dos filiales en Chile.

Número total de horas de formación por categoría profesional

	Executive Committee	BU Executive Committee y Corporate Director	Affiliate Executive Committee & Head of Department	Business Positions Leads	Manager	Senior/Professional Supervisor	Professional	Administrative / Support Staff	Blue Collar	Total	Horas por empleado
Por categoría 2024	198	3.315	24.442	17.509	160.568	101.067	154.307	39.902	187.721	689.029	27
Por categoría 2025	93	7.376	34.083	29.111	178.727	109.622	166.050	39.569	28.683	593.314	26

Nota: Se ha incluido el dato de horas de formación en seguridad y salud, estimando el desglose por género y categoría profesional a partir de la distribución del resto de horas de formación.
Las horas de ciberseguridad no se desglosan por género ni categoría y representan el 1% del total de horas de formación, por lo que no se consideran materiales y se han excluido de este informe.

Número medio de empleados por género, tipo de contrato y categoría profesional

Categoría 2025	Indefinido		Temporal		Total		Total 2025
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Executive Committee	9,0	2,3	0,0	0,0	9,0	2,3	11,3
BU Executive Committee y Corporate Director	47,66	16,00	8,17	2,33	55,83	18,33	74,16
Affiliate Executive Committee & Head of Department	255,34	91,51	11,84	2,33	267,18	93,84	361,02
Business Positions Leads	286,43	22,42	—	5,00	286,43	27,42	313,85
Manager	2.152,00	630,59	131,75	20,17	2.283,75	650,76	2.934,51
Senior Professional / Supervisor	1.486,52	744,41	43,68	17,25	1.530,20	761,66	2.291,86
Professional	2.330,94	1.296,51	348,84	245,50	2.679,78	1.542,01	4.221,79
Administrative / Support Staff	455,73	540,68	109,58	144,92	565,31	685,60	1.250,91
Blue Collar	8.002,42	381,75	1.696,85	62,16	9.699,27	443,91	10.143,18
TOTAL	15.026,04	3.726,12	2.350,71	499,66	17.376,75	4.225,78	21.602,53

Contribuciones a fundaciones y organizaciones sin ánimo de lucro

	2023	2024	2025
Contribución total (€)	1.508.212 €	1.617.763 €	1.284.115 €

Nota: para más información véase nota 2.2 Otros gastos de operación de los Estados Financieros Consolidados.

GESTIÓN FISCAL

Impuesto sobre beneficios pagado en 2025 y 2024

El impuesto sobre beneficios pagado por el Grupo asciende a 136 millones de euros en 2024 y 176 millones de euros en 2025 (para más información, véase la nota 5.3 Flujo de caja de los Estados Financieros Consolidados). El incremento del impuesto sobre sociedades en 2025 se concentra principalmente en Canadá debido a los pagos realizados por Ferrovial Construcción y 407 ETR, y se compensa parcialmente por una reducción de los pagos en el Reino Unido tras la desinversión de Heathrow.

Beneficios obtenidos por el Grupo

De acuerdo con los estados financieros consolidados correspondientes a los ejercicios 2025 y 2024, los beneficios antes de impuestos obtenidos por el Grupo en cada jurisdicción son los siguientes (para más información, véase los estados financieros consolidados, sección 2. Resultados del Ejercicio para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022):

Jurisdicción	Beneficio antes de impuestos	
	2024	2025
Estados Unidos	364,49	342,50
Reino Unido	17,27	272,36
Canadá	234,04	227,51
Polonia	199,15	224,03
Países Bajos	2.596,91	-73,67
Australia	55,76	33,53
España	129,90	-4,26
Colombia	4,83	12,09
Turquía	17,31	12,75
Portugal	5,45	-7,99
India	3,57	18,99
Catar	5,92	7,56
Eslovaquia	-22,24	-6,10
Chile	-4,47	0,51
Francia	2,87	2,97
Luxemburgo	3,65	2,95
Puerto Rico	2,58	2,04
Perú	0,09	2,00
Irlanda	4,40	0,44
Otros países	-0,08	-0,23
TOTAL	3.621,41	1.069,96





INFORME DE RIESGOS

3

INFORME DE RIESGOS

[205]



Airphoto of I-66, Virginia, U.S.

Riesgos

En un entorno cada vez más complejo, una gestión de riesgos eficaz, integrada en la gestión corporativa y alineada con la estrategia de la compañía, constituye una ventaja competitiva clave

La gestión de riesgos constituye un pilar esencial en las prácticas de gestión empresarial, orientado a garantizar el cumplimiento de los objetivos estratégicos. Es una responsabilidad compartida por todos los miembros de Ferrovial, desde el Consejo de Administración hasta cada uno de los empleados.

El Consejo de Administración ha definido una Política en materia de Control y Gestión de Riesgos (en adelante, "la Política"), en línea con COSO ERM y el Modelo de Tres Líneas como estándares internacionales de referencia. Esta tiene por objeto proporcionar a los empleados de Ferrovial un marco general de actuación para el control y gestión de los riesgos de cualquier naturaleza, incluidos los riesgos estratégicos, financieros y de información sobre sostenibilidad, operativos y de cumplimiento, que puedan surgir en el cumplimiento de los objetivos empresariales y la estrategia global de Ferrovial. Se revisa al menos cada tres años; la última actualización tuvo lugar en 2025.

La Política se complementa con otras políticas corporativas y normativas internas y se desarrolla a través del Procedimiento de Gestión de Riesgos (FRM) de Ferrovial, así como de procedimientos específicos relativos a los diferentes dominios de riesgo (áreas o actividades de riesgo) alineados con la metodología global COSO ERM.

Respecto de los riesgos específicos de información financiera, Ferrovial tiene desarrollado un sistema de control interno (SCIF) fundamentado en el Marco de Control Interno elaborado por el Committee of Sponsoring Organizations of Treadway Commission ("COSO"), que recoge los requerimientos en virtud de su cotización en España, Países Bajos y el Nasdaq y a las disposiciones de la Ley Sarbanes-Oxley (SOX). Las principales características del sistema SCIF vienen recogidas en la nota 7.2. de los Estados Financieros Consolidados.

En el ámbito de la sostenibilidad, Ferrovial sigue las recomendaciones del Task Force on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) y las del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) que se incluyen en el presente informe y de los que se puede encontrar información relevante, entre otros puntos, en:

- **IRO-1:** DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS PARA DETERMINAR Y EVALUAR LOS IMPACTOS, LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES MATERIALES RELACIONADOS CON EL CLIMA
- **SBM-3:** IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO O MODELOS DE NEGOCIO.

Los riesgos de cumplimiento se gestionan mediante el marco general de COSO ERM y se rigen por el marco de las Políticas de Cumplimiento de Ferrovial, adaptadas, cuando es necesario, para cumplir las leyes aplicables en cada jurisdicción donde Ferrovial desarrolla sus actividades, siendo especialmente relevantes el Código Penal neerlandés, el Código Penal español, la Ley estadounidense Foreign Corrupt Practices Act y la Ley británica Bribery Act.

El Programa de Cumplimiento se evalúa anualmente bajo la supervisión del Departamento de Cumplimiento, el Departamento Fiscal y el Órgano de Cumplimiento Tributario, y se informa al Comité de Auditoría y Control y al Consejo de Administración. Más información en la sección G1-1: Políticas de cultura corporativa y de conducta empresarial del Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado.

Los riesgos operativos se gestionan mediante el marco general de COSO ERM y son supervisados por el Departamento de Riesgos Corporativos, tal y como se detalla en el apartado "Gestión Eficaz del Riesgo: Ferrovial Risk Management (FRM)". El proceso de Gestión de Riesgos de Ferrovial, definido en la Política, incluye la identificación, evaluación, gestión, monitorización y reporte de riesgos dentro de la organización y se rige por los siguientes principios:

- Debe cubrir los posibles factores de riesgo que puedan estar presentes en la consecución de los objetivos estratégicos.
- Está integrado en los procesos de Ferrovial, especialmente en aquellos relacionados con la estrategia y la planificación, o que tienen un mayor impacto en la consecución de los objetivos estratégicos.
- El enfoque de identificación, gestión y control de riesgos es homogéneo y sistemático en todo el Grupo y busca la implicación en la toma de decisiones de las partes interesadas.
- Se centrará no solo en los riesgos inminentes, sino también en los emergentes. Ferrovial entiende que los riesgos emergentes son riesgos nuevos o conocidos que están cambiando o se presentan de una nueva forma. Son difíciles de cuantificar y de establecer la probabilidad de su materialización, ya que su impacto es a medio/largo plazo. Además, tienen el potencial de tener un impacto significativo en el negocio.
- La comunicación de los principales riesgos que puedan afectar a la consecución de los objetivos estratégicos será transparente y sin demora, permitiendo a los órganos de gobierno de Ferrovial actuar en caso necesario.
- Se compartirán responsabilidades en procesos clave para buscar la diversificación de funciones críticas que mitiguen el riesgo de fraude y errores.
- Se llevará a cabo conforme a las leyes y reglamentos aplicables y respetando los principios de comportamiento incluidos en el Código de Ética Empresarial.
- Se buscará la mejora continua a través de evaluaciones periódicas del proceso de FRM, siendo verificadas tanto interna como externamente.

GOBERNANZA DEL MODELO

El **Consejo de Administración** es responsable de establecer el nivel de riesgo que la Sociedad está dispuesta a asumir en el desarrollo de su actividad (apetito al riesgo de Ferrovial), así como de diseñar, implementar y mantener los sistemas internos adecuados de gestión y control de riesgos que permitan alcanzar los objetivos estratégicos.

La **Comisión de Auditoría y Control** asiste al Consejo de Administración en el cumplimiento de sus responsabilidades. Entre sus funciones, está la de supervisar y evaluar la efectividad de los sistemas de control y gestión de los riesgos del Grupo Ferrovial, entre los que se encuentran los riesgos estratégicos, financieros, de sostenibilidad, operacionales y de cumplimiento.

El **Consejero Delegado** y los **miembros del Comité de Dirección** son responsables de la implementación de la Política en todo el Grupo.

Riesgos Corporativos, reporta directamente a la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración. Es independiente de las líneas de negocio y es responsable de desarrollar el proceso de gestión de riesgos (FRM). Adicionalmente, informa trimestralmente al Comité de Dirección, semestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y al menos una vez al año al Consejo de Administración.

Alineados con el Modelo de las Tres Líneas:

- **La primera línea** engloba a todos los gestores de negocio, es responsable de la identificación y gestión de los riesgos asociados a la consecución de los objetivos en su área de actividad.
- **La segunda línea**, compuesta por ciertas direcciones a nivel divisional y corporativo, incluyendo Riesgos Corporativos, es responsable de establecer políticas y estrategias con respecto a sus riesgos específicos y de su supervisión en toda la organización.
- Auditoría Interna actúa como **tercera línea** independiente, proporciona garantías a la alta dirección y a la Comisión de Auditoría y Control sobre el correcto funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos y Controles.

APETITO AL RIESGO

El Consejo de Administración establece el apetito al riesgo que la organización está dispuesta a asumir en la consecución de los objetivos estratégicos del Grupo Ferrovial que incluye tanto manifestaciones cualitativas de apetito como métricas cuantificadas de seguimiento. Este proceso involucra a la Alta Dirección, que tras analizar su potencial impacto sobre el plan estratégico, propone la revisión de las métricas existentes y la inclusión de nuevas que faciliten el alineamiento de la organización. El apetito al riesgo es un elemento clave de la gestión de riesgos, formando parte de la Política, y ha sido reevaluado en el año 2025.

Ferrovial ha definido una escala de apetito que abarca desde la aversión hasta una alta disposición de asumir riesgos. Para las principales áreas críticas —Cumplimiento Normativo, Crecimiento, Desempeño Operacional, Gestión Financiera, Medioambiente y Seguridad y Salud—, se han definido manifestaciones cualitativas que reflejan el nivel de riesgo aceptado en el marco de los objetivos estratégicos. Adicionalmente, se han incorporado métricas específicas para los factores más relevantes, lo que permite cuantificar el apetito y facilitar su seguimiento. El grado de cumplimiento del apetito aprobado se monitoriza y se informa periódicamente a la Comisión de Auditoría y Control. El objetivo es alinear a la compañía utilizando el apetito como herramienta de gestión y toma de decisiones.

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO: FERROVIAL RISK MANAGEMENT (FRM)

El proceso de Gestión de Riesgos, definido en FRM, comprende la identificación, evaluación, gestión, seguimiento y reporte de riesgos en el Grupo Ferrovial.

La identificación y valoración se realiza dos veces al año e involucra a todas las divisiones de negocio y áreas geográficas del Grupo Ferrovial. El enfoque es ascendente, comienza en los proyectos y avanza por la estructura jerárquica de la compañía mediante ejercicios de validación hasta llegar al Comité de Dirección. Utilizando las escalas corporativas, se valora el riesgo inherente - previo a las medidas de control específicas aplicadas para mitigar el riesgo - y residual - considerando las medidas de control específicas - analizando en ambos la probabilidad de ocurrencia y el potencial impacto en el Grupo a través de dos ejes de análisis diferentes, económico y reputacional.

El objetivo es poder priorizar y asignar correctamente los recursos de la compañía, identificando los riesgos con mayor impacto y desviación respecto del apetito definido. Para todos los riesgos que superen un umbral determinado de la escala, el proceso requiere la identificación de planes de acción. Adicionalmente durante el 2025, se ha desarrollado un sistema de alerta a través de indicadores de riesgo (KRIs) para todos los riesgos con impacto crítico o alto. **Riesgos Corporativos** realiza una monitorización periódica de esta información, reportando trimestralmente al Comité de Dirección y dos veces al año a la Comisión de Auditoría y Control.

Por otra parte, la identificación y valoración de riesgos emergentes se realiza anualmente y es parte fundamental de la visión de anticipación que tiene la función, este proceso involucra a equipos multidisciplinares del Grupo complementado por información de fuentes externas, tal y como Gartner, el World Economic Forum (WEF) o el CRO Forum.

El proceso de gestión de riesgos es revisado periódicamente con el objetivo de mejora continua. Ferrovial ha iniciado durante el año 2025 un proyecto de actualización del modelo FRM, que incluye la implementación de un nuevo sistema GRC, que estará operativo en 2026. Este GRC servirá, además, como una plataforma unificada para otras áreas que gestionan o supervisan riesgos específicos y, cuando corresponda, estos dominios se integrarán con el FRM. Con estas mejoras se dan por cumplidas las recomendaciones de las revisiones más recientes recogidas en la última auditoría interna y en un ejercicio de consultoría externa, ambas llevados a cabo en los últimos dos años. Adicionalmente, en colaboración con un consultor externo y de forma anual, se realiza una autoevaluación y un análisis comparativo (*benchmark*) con empresas del sector de ámbito internacional.



El Consejo de Administración y la Comisión de Auditoría y Control realizan una evaluación anual de la eficacia de los sistemas de gestión y control de riesgos incluidos en la sección 9. Declaración de Gobierno Corporativo. Declaraciones del Consejo sobre la Gestión del Riesgo del Informe de Gobierno Corporativo de este informe. En 2025 se basaron, entre otros, en los siguientes recursos:

- Su propia valoración respecto de la información presentada por la dirección del Grupo, entre la que se encuentra una autoevaluación del sistema de gestión de riesgos. Durante 2025, la Comisión de Auditoría y Control revisó el mapa de riesgos de Ferrovial en mayo y su posterior actualización en diciembre. Además, recibe periódicamente información sobre la evolución de los principales riesgos del mapa y sus planes de mitigación.
- El análisis proporcionado por el departamento de **Auditoría Interna**.
- Auditoría externa respecto de los riesgos de reporte tanto de información financiera como de sostenibilidad.

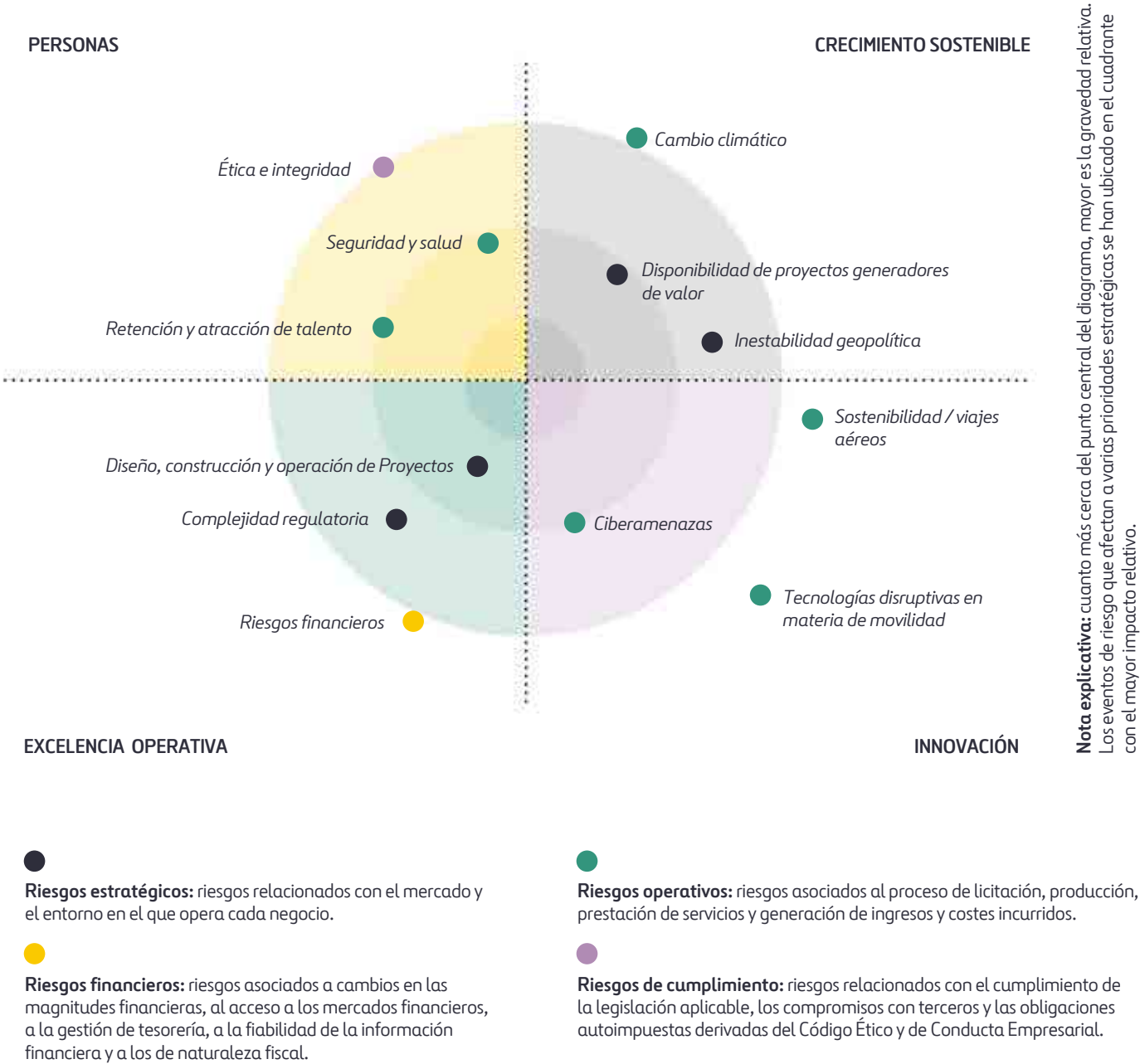
Cabe destacar que Ferrovial cuenta con una sólida cultura de gestión de riesgos presentes en todas sus divisiones, apoyada por diferentes iniciativas como programas periódicos de formación en materia de riesgos, y la inclusión de métricas específicas de gestión de riesgos dentro de los incentivos financieros para la alta dirección. El Consejo de Administración recibe cada año formación especializada y actualizada, orientada a fortalecer su función de supervisión de riesgos y otras áreas relevantes. Estas sesiones formativas, que abordan temas clave como ciberseguridad y sostenibilidad, aseguran que los miembros del Consejo dispongan de los conocimientos más avanzados y pertinentes, favoreciendo así la mejora continua de los procesos de toma de decisiones.

FERROVIAL RISK MANAGEMENT



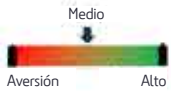
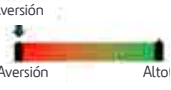
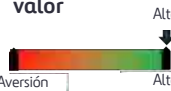
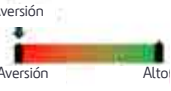
PRINCIPALES RIESGOS

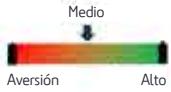
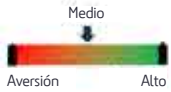
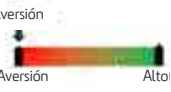
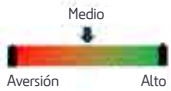
El gráfico muestra los eventos de riesgo más relevantes que amenazan la ejecución de la estrategia corporativa de Ferrovial.

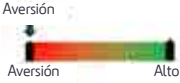
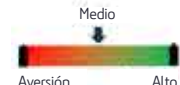


A continuación, se describen los eventos de riesgo más relevantes, su impacto potencial y las principales medidas de control implantadas para mitigar su impacto y/o probabilidad de ocurrencia. Además, se indica para cada uno de ellos el nivel de apetito de riesgo que Ferrovial está dispuesto a asumir de acuerdo con la Política de Control y Gestión de Riesgos.

De acuerdo con la cotización de Ferrovial en Nasdaq, Ferrovial está obligada a hacer público y presentar un informe anual en el Formulario 20-F, que incluye una descripción detallada de los factores de riesgo inherentes que pueden afectar a Ferrovial y que está disponible en la página web de Ferrovial www.ferrovial.com.

Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
Inestabilidad Geopolítica 	A los desafíos derivados de los conflictos en Ucrania y Oriente Medio que pueden generar volatilidad de precios y/o la reaparición de cuellos de botella a escala global, se suma la incertidumbre ante posibles cambios regulatorios y comerciales impulsados por Estados Unidos. Tales medidas pueden afectar tanto la competitividad como el acceso a determinados mercados, incrementando los costes operativos y la complejidad en la gestión de proyectos globales.	- Reducción de márgenes por incremento de costes. - Incumplimiento de compromisos con clientes. - Incumplimiento de objetivos de crecimiento.	- Introducción de mecanismos de revisión de precios en los contratos. - Negociación de precontratos con proveedores y subcontratistas. - Planificación anticipada de suministros, desde la fase de estudio y licitación. - Monitorización de las tendencias del mercado y planificación del suministro. - Hedging de materiales y tipos de interés.
Ciberamenazas 	Las ciberamenazas suponen un riesgo relevante y sostenido para las organizaciones dada la creciente integración de productos y servicios digitales en entornos hiperconectados. Los conflictos bélicos que amparan amenazas patrocinadas por estados, la proliferación del crimen organizado y la utilización de la Inteligencia Artificial (IA) como potenciador de amenazas ya existentes dan como resultado ataques más exitosos y de mayor impacto tales como ataques a cadenas de suministro, disrupción de activos, phishing, robo de identidad digital, fraude, etc. En consecuencia, las infraestructuras pueden ser vulnerables a estas amenazas, pudiendo afectar a la normal operación de los activos, a su capacidad para generar el valor esperado y a la reputación de la compañía.	- Degradación o imposibilidad de la operación de los activos. - Pérdida económica por los costes de recuperación de la actividad. - Sanciones por incumplimientos regulatorios y/o contractuales. - Afectación en el plan de negocio con la consiguiente reducción de valor del activo. - Daños en la reputación corporativa y en la ventaja competitiva, comprometiendo potenciales oportunidades de negocio. - Pérdida o robo de <i>know-how</i> y/o propiedad intelectual e industrial. - Secuestro de información. - Impacto por fraude.	- Modelo Global de Seguridad, 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 seguro con cobertura ante ciberincidentes de diversa índole. - Establecimiento de acuerdos formales de colaboración con Agencias Nacionales e Internacionales de Ciberseguridad. - Capacidades avanzadas y potenciadas por IA de protección, detección y respuestas ante amenazas.
Disponibilidad de proyectos generadores de valor 	Los grandes proyectos de promoción y operación de infraestructuras de transporte están expuestos a un mercado altamente competitivo y sujeto a decisiones políticas y movimientos sociales que pueden impactar en la disponibilidad de proyectos atractivos para la compañía. Todo esto puede afectar al crecimiento de Ferrovial y su capacidad para alcanzar sus objetivos estratégicos.	- Reducción de oportunidades de negocio generadoras de valor. - Cumplimiento de objetivos de crecimiento. - Reducción de márgenes por incremento del riesgo.	- Análisis de nuevos mercados. - Propuestas de proyectos de infraestructuras no solicitadas (<i>unsolicited proposals</i>). - Revisión del perfil de riesgo por tipo de proyecto.
Seguridad y salud 	Pueden producirse accidentes en los emplazamientos e instalaciones de nuestros proyectos y activos de infraestructura, lo que puede perturbar gravemente nuestras operaciones y causar daños a nuestros empleados o clientes, lo que a su vez podría tener un efecto material adverso en nuestra actividad, situación financiera, resultados de operaciones y reputación.	- Daños físicos a empleados y terceros. - Impactos operacionales por interrupción en las operaciones. - Responsabilidad civil/penal. - Daños a la reputación corporativa. - Dificultad de acceso a la financiación y/o empeoramiento de las condiciones.	- Integración de la seguridad y salud en el trabajo como valor fundamental de la compañía. - Implantación de una estrategia de seguridad, salud y bienestar, incluyendo un enfoque más operativo. - Planes anuales de seguridad, salud y bienestar. - Involucración activa de la alta dirección en materia de seguridad, salud y bienestar. - Premios Presidente de Seguridad, Salud y Bienestar. - Implantación de sistemas de prevención de seguridad y salud. - Formación continuada para empleados. - Campañas de concienciación y sensibilización. - Plan de auditoría de los sistemas de gestión. - Coberturas de responsabilidad civil y profesional.

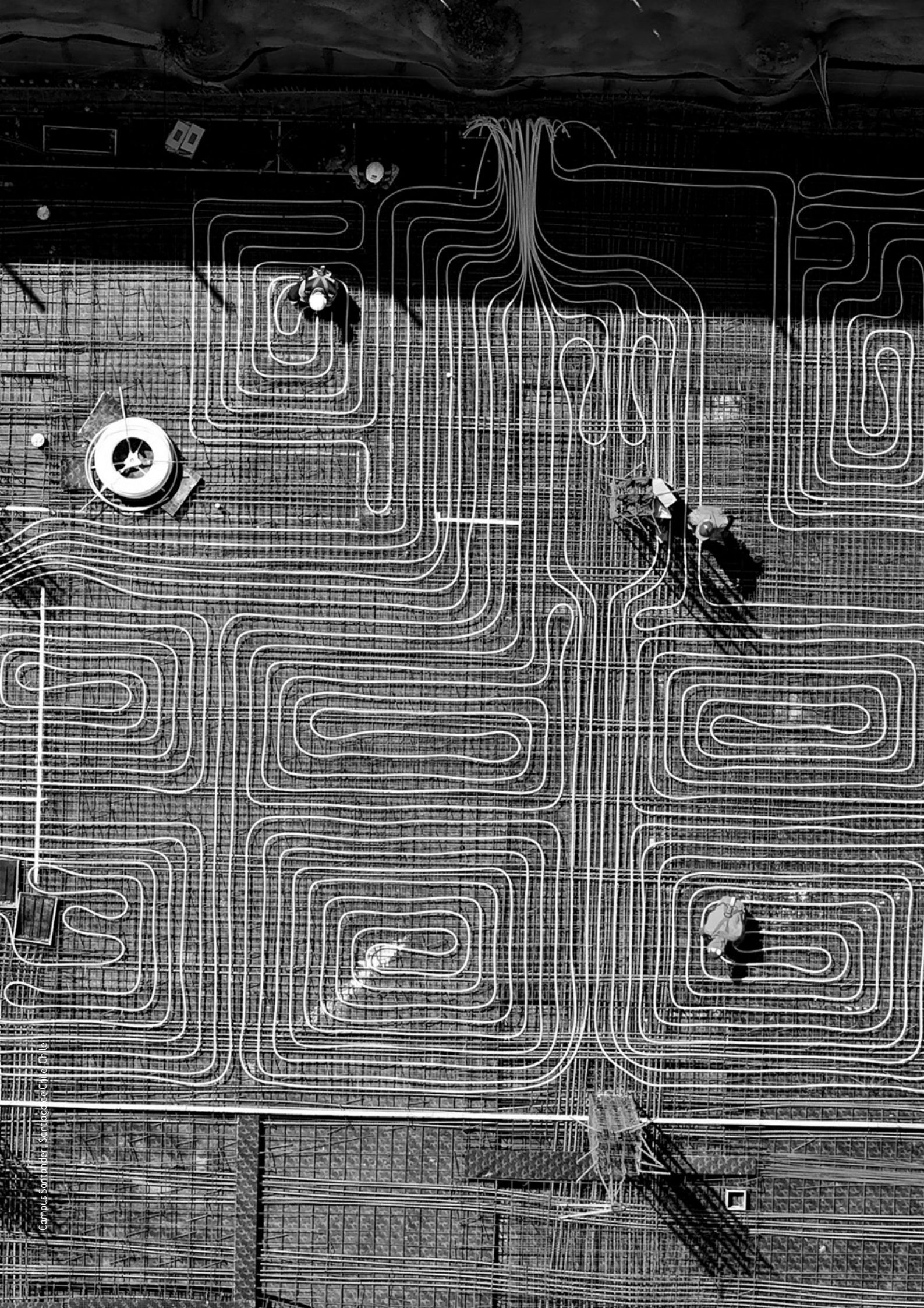
Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
Retención y atracción de talento 	La alta demanda de profesionales cualificados unido a las bajas tasas de desempleo en algunos de los mercados objetivos en los que Ferrovial opera y la pérdida de atractivo del sector de la construcción para los nuevos profesionales, aumentan el riesgo de atraer y retener talento. Esto podría afectar nuestra competitividad y tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados operativos.	• Pérdida de oportunidades de negocio por falta de personal idóneo. • Incumplimiento de compromisos con clientes (plazo, calidad, etc.). • Reducción de márgenes por incremento de costes.	– Plan de identificación y potenciación del talento en la organización. – Potenciar la atracción de talento local. – Planes específicos para personal clave. – Promoción del talento diverso; equidad e inclusión.
Diseño, construcción y operación de Proyectos 	La estrategia de Ferrovial está enfocada hacia proyectos técnicamente complejos y con largos periodos de maduración, en cuyo desarrollo pueden aparecer numerosos factores de riesgo, a veces de difícil previsión. Estas circunstancias pueden provocar incumplimientos en calidad, plazos o en los rendimientos esperados, dando lugar a disputas con clientes, contrapartes o afectar los propios intereses de la compañía. Además, la creciente actividad en el entorno legal estadounidense, caracterizado por alta litigiosidad y regulación compleja, puede aumentar los conflictos legales, los costes y el riesgo reputacional para la compañía.	• Reducción de márgenes por incremento de costes. • Daños a la reputación corporativa. • Incremento de Costes legales. • Incrementos de primas de seguros.	– Revisión del perfil de riesgo por tipo de proyecto. – Cláusulas contractuales de protección. – Transferencia al mercado asegurador de ciertos riesgos (Seguros de Responsabilidad Civil, Daños y Construcción, entre otros)
Complejidad Regulatoria 	La cotización en nuevos mercados supone el cumplimiento de requisitos de información y control cuyo incumplimiento podría acarrear sanciones de los organismos reguladores, así como la pérdida de confianza de inversores, clientes y analistas.	• Pérdida de credibilidad ante inversores, clientes, analistas y agencias de rating. • Sanciones por incumplimiento de requerimientos.	– Desarrollo del proceso de control interno sobre la información financiera de acuerdo con la legislación Sarbanes-Oxley (SOX) de EE. UU. – Campaña de comunicación con grupos de interés. – Programa de Cumplimiento
Cambio climático 	Ferrovial está expuesta a riesgos derivados del cambio climático. Por una parte, existen riesgos físicos, como eventos climáticos extremos, que pueden afectar a las infraestructuras. Además, hay riesgos de transición, dado que las tendencias globales para reducir las causas y consecuencias del cambio climático pueden conllevar efectos económicos (como el incremento del coste de las materias primas), regulatorios, tecnológicos y/o reputacionales.	• Interrupción de operaciones por daños físicos a las infraestructuras. • Disminución de la productividad en condiciones climáticas extremas. • Aumento de las primas de cobertura. • Incremento de los costes operacionales debido a incrementos de precios de las materias primas, aumento de tasas a los combustibles fósiles o adaptación a nuevas tecnologías, entre otros.	– Proceso de identificación y valoración de los riesgos asociados al cambio climático a los que la compañía se puede ver expuesta. – Revisión del Deep Decarbonization Path. – Herramientas de control y monitorización. – Implementación de recomendaciones del Task force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Ética e integridad 	La compañía presenta riesgo de comisión, por parte de sus empleados o colaboradores, de actos que puedan suponer un incumplimiento de las normas y exigencias de integridad, transparencia y respeto a la legalidad y a los derechos humanos, en particular actos de corrupción.	• Responsabilidad penal de la persona física y jurídica. • Reducción de oportunidades de negocio por incumplimiento de requerimientos éticos. • Daños a la reputación corporativa. • Impacto económico procedente de sanciones.	– Programa de Cumplimiento destinado a la prevención de actos contrarios a la ética e integridad, siguiendo los criterios de DOJ – Sistema de gestión de compliance penal y antisoborno certificado (UNE-ISO 19601 e ISO 37001). – Plan de formación y comunicación específico para fomentar una cultura ética y prevenir la corrupción.
Riesgos financieros (ver nota 5.4. de los Estados Financieros Consolidados para más información) 	Los negocios de la compañía se ven afectados por cambios en variables financieras como los tipos de interés, los tipos de cambio, la inflación, el crédito, o la liquidez.	• Pérdida de oportunidades por la disminución de la capacidad de financiación de proyectos. • Reducción de márgenes netos. • Cumplimiento de compromisos financieros.	– Políticas de gestión de riesgos financieros. – Análisis y gestión activa de la exposición al riesgo de las principales variables financieras. – Gestión eficaz de 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
Tecnologías disruptivas en materia de movilidad	Varias tecnologías y tendencias emergentes tienen el potencial de cambiar los patrones de movilidad a largo plazo de una manera que podría afectar negativamente al negocio. El aumento de la automatización de vehículos tiene el potencial de disminuir la disposición de viajeros a pagar por infraestructuras que ahorren tiempo en carretera, mientras que la expansión de la IA podría provocar la pérdida de empleos entre los actuales usuarios que se desplazan al trabajo.	• Disminución de demanda general de desplazamientos. • Reducción de los márgenes y flujos en los proyectos, • Reducción de las oportunidades de negocio.	– Monitoreo de tendencias emergentes para garantizar la resiliencia del modelo de negocio ante los potenciales cambios. – Ejercicios de análisis de escenarios. – Asociaciones estratégicas con empresas líderes.
Sostenibilidad / viajes aéreos	La percepción de que los viajes aéreos no contribuyen a la sostenibilidad podría provocar una posible disminución en los desplazamientos aéreos debido a una combinación de factores, como los efectos del cambio climático, riesgos para la salud y una creciente conciencia sobre el impacto ambiental del turismo. Este cambio podría afectar primero a los vuelos de negocios, que podrían reducirse para alinearse con las nuevas políticas de sostenibilidad, y posteriormente impactar en los vuelos de ocio/turismo, que podrían disminuir como resultado de una mayor concienciación medioambiental.	• Disminución de la demanda de tráfico aéreo. • Incremento de costes debido a nuevas regulaciones. • Alteración de planes estratégicos y futuras oportunidades de negocio.	– Monitoreo y análisis continuo de tendencias emergentes. – Análisis de escenarios.



INFORME DE GOBIERNO CORPORATIVO

4

1. ESTRUCTURA DE GOBIERNO	[215]
2. CONSEJO	
2.1 INTRODUCCIÓN	[215]
2.2 COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	[216]
2.3 BIOGRAFÍAS DE CONSEJEROS	[217]
2.4 NOMBRAMIENTO Y CESE DE CONSEJEROS	[222]
2.5 REGLAMENTO DEL CONSEJO, TOMA DE DECISIONES, REUNIONES Y ASISTENCIA	[222]
2.6 RETRIBUCIÓN DE LOS CONSEJEROS	[226]
2.7 COMISIONES	[226]
2.8 OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON EL CONSEJO	[230]
3. ALTA DIRECCIÓN	
3.1 COMITÉ DE DIRECCIÓN	[232]
3.2 OTROS ALTOS DIRECTIVOS	[232]
3.3 BIOGRAFÍAS DE LOS ALTOS DIRECTIVOS	[233]
4. JUNTA GENERAL, CAPITAL SOCIAL Y DERECHOS DE VOTO	
4.1 JUNTA GENERAL Y SUS FACULTADES	[237]
4.2 CAPITAL SOCIAL	[237]
4.3 TRANSMISIÓN DE ACCIONES, DERECHOS ESPECIALES DE VOTO Y RESTRICCIONES DERECHOS DE VOTO	[238]
4.4 EMISIÓN Y RECOMPRA DE (DERECHOS SOBRE) ACCIONES	[238]
4.5 PRINCIPALES ACCIONISTAS Y OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	[238]
5. ACUERDOS DE CAMBIO DE CONTROL Y DERECHOS ESPECIALES DE CONTROL.	
5.1 ACUERDOS SIGNIFICATIVOS CON CLÁUSULAS DE CAMBIO DE CONTROL	[239]
5.2 ACUERDOS DE EMPLEO, PRESTACIÓN SERVICIOS Y DE INDEMNIZACIÓN POR DESPIDO	[239]
6. CUMPLIMIENTO Y OTRAS POLÍTICAS DE FERROVIAL	
6.1 CÓDIGO ÉTICO Y DE CONDUCTA EMPRESARIAL Y CÓDIGO ÉTICO DE PROVEEDORES	[240]
6.2 POLÍTICA ANTICORRUPCIÓN	[240]
6.3 POLÍTICA Y PROCEDIMIENTOS DE CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE INFORMACIÓN PRIVILEGIADA Y COMITÉ DE DIVULGACIÓN	[240]
6.4 REGLAMENTO DE POLÍTICA DE DIVULGACIÓN JUSTA	[240]
6.5 COMITÉ DE DIVULGACIÓN	[241]
7. INFORMACIÓN FINANCIERA Y AUDITORÍA	
7.1 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO PARA LA INFORMACIÓN FINANCIERA	[241]
7.2 RESPONSABILIDADES	[241]
7.3 EL PROCESO	[241]
7.4 SUPERVISIÓN DEL SISTEMA	[243]
7.5 PROCESO DE ELABORACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	[245]
7.6 NOMBRAMIENTO DEL AUDITOR EXTERNO DEL GRUPO	[246]
7.7 TRANSICIÓN A UN MODELO CONFORME CON LA LEY SARBANES-OXLEY (SOXX)	[246]
7.8 CONCLUSIÓN	[246]
8. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE GOBIERNO CORPORATIVO	[247]
9. DECLARACIÓN DE GOBIERNO CORPORATIVO	[247]



Informe de Gobierno Corporativo

Ferrovial refuerza su compromiso con el 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 es fundamental para consolidar una relación de confianza con los grupos de interés de Ferrovial y es clave para impulsar la generación de valor sostenible a largo plazo.

El presente Informe de Gobierno Corporativo describe la estructura general de gobierno de la compañía, incluido el cumplimiento de las recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo neerlandés (el "Código de Gobierno Corporativo neerlandés"). La información cuya divulgación exige 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 Integrado, junto con la declaración de gobierno corporativo de Ferrovial en la sección 9.

Ferrovial SE ("Ferrovial") y, junto con sus filiales, el "Grupo Ferrovial") es una sociedad constituida conforme 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). Ferrovial consta inscrita en el Registro Mercantil neerlandés de la Cámara de Comercio (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel*) con el número 73422134.

Ferrovial 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, Países Bajos, mercado regulado de Euronext Ámsterdam N.V., en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia en España, 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. Ferrovial es miembro del índice español IBEX 35 y del índice NASDAQ 100 y está incluida en índices de sostenibilidad mundialmente reconocidos como el Dow Jones Best-in-Class Index (antiguo Dow Jones Sustainability Index).

En virtud de su cotización en el Nasdaq, Ferrovial 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 sociales de Ferrovial (*statuten*) (los "Estatutos"), la Compañía tiene una estructura de consejo de administración unitario (*bestuur*), 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 está compuesta por Consejeros Ejecutivos y No Ejecutivos según determine el Consejo, se rige por el reglamento escrito del Consejo (el "Reglamento del Consejo"), disponible en la página web de Ferrovial (www.ferrovial.com). La Comisión Ejecutiva 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 una de estas Comisiones cuenta con un reglamento sobre su papel, responsabilidades y funcionamiento, disponible en la página web de Ferrovial (www.ferrovial.com). Se compone de 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 Y RESPONSABILIDADES, INCLUIDAS LAS RELATIVAS A LA ESTRATEGIA

El Consejo tiene encomendada la gestión de Ferrovial y del Grupo Ferrovial. Entre sus responsabilidades se 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, así como establecer y aplicar los procedimientos internos necesarios para garantizar que toda la información pertinente esté disponible para el Consejo en el momento oportuno. En el cumplimiento de sus responsabilidades, los Consejeros deben guiarse por los intereses de Ferrovial y las sociedades de su grupo, teniendo en cuenta los intereses de los grupos de interés de la Compañía (incluidos, entre otros, sus accionistas, sus acreedores y sus empleados).

El Consejo suele incluir la estrategia como un punto específico del orden del día en, al menos, tres reuniones anuales, tal y como ocurrió en 2025. Una de estas reuniones suele ser una reunión externa, de dos días de duración, dedicada a la estrategia, en la que la alta dirección de todas las unidades de negocio y departamentos corporativos se presentan ante el Consejo. En la siguiente reunión del Consejo, se presenta una actualización de la estrategia y el Consejo adopta la decisión de determinar la estrategia de la Compañía, orientada a la creación de valor sostenible a largo plazo. Finalmente, aproximadamente seis meses después, el Consejo debate una nueva actualización de la estrategia. Este enfoque permite al Consejo dedicar el tiempo y la atención adecuados a establecer y revisar la estrategia de Ferrovial, que se describe con más detalle en la sección "Estrategia Global y Unidades de Negocio". En definitiva, con respecto a la estrategia orientada a la creación de valor sostenible a largo plazo, Ferrovial pretende dar forma al futuro mediante la gestión y el desarrollo de proyectos significativos, estando presente en todo el ciclo de vida de un proyecto, desde la conceptualización hasta el diseño, financiación, construcción y operación de infraestructuras críticas como autopistas y aeropuertos. A través de este enfoque integrado, Ferrovial aspira a ser un socio fiable en la realización de proyectos de infraestructuras sofisticados y de gran envergadura que tienen como objetivo crear valor sostenible a largo plazo, apoyándose en su propósito y en sus valores fundamentales, que guían las acciones de la Compañía y definen su identidad como organización responsable y con visión de futuro: respeto, excelencia, integridad, colaboración e innovación.

En la ejecución de la estrategia de Ferrovial, el Consejo tiene en cuenta el impacto que la Compañía tiene sobre las personas y el medio ambiente y, para ello, pondera los intereses de los grupos de interés que son relevantes en este contexto. El Consejo también es responsable de fomentar la transparencia y la responsabilidad dentro del propio Consejo y entre los distintos órganos corporativos de Ferrovial, al tiempo que crea una cultura orientada a la creación de valor sostenible a largo plazo para Ferrovial y sus empresas filiales (para más información, consulte el Estado de información no financiera y de sostenibilidad consolidado. G1-1: Políticas de Cultura corporativa y de conducta empresarial).

El Consejo ha adoptado el Reglamento del Consejo, que regula las cuestiones internas relativas a su organización, la toma de decisiones, las funciones y la organización de las Comisiones, así como 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 Ferrovial. Además, el Consejo podrá autorizar a personas, empleadas o no por la Compañía, a representar a Ferrovial 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 integrado mayoritariamente por Consejeros No Ejecutivos. El propio Consejo determina el número exacto de Consejeros, así como el número de Consejeros Ejecutivos y No Ejecutivos, estableciéndose que el total de Consejeros debe ser como mínimo de tres y no exceder de doce.

Durante 2025, el Consejo estuvo compuesto por 12 miembros, de los cuales diez eran Consejeros No Ejecutivos, lo que favorece un funcionamiento eficaz y participativo del Consejo. Dña. Alicia Reyes renunció a su cargo de Consejera No Ejecutiva con efectos desde el 19 de enero de 2026, quedando desde entonces el Consejo integrado por 11 miembros (dos Consejeros Ejecutivos –el Presidente y el Consejero Delegado– y nueve Consejeros No Ejecutivos).

Los Consejeros Ejecutivos son los principales responsables de la gestión diaria de Ferrovial y del Grupo Ferrovial. Los Consejeros Ejecutivos deben facilitar puntualmente a los Consejeros No Ejecutivos la información necesaria para el adecuado desempeño de sus funciones.

Los Consejeros No Ejecutivos supervisan la gestión y el desempeño de las funciones de los Consejeros Ejecutivos, así como los asuntos generales y la marcha de los negocios de Ferrovial. Los Consejeros No Ejecutivos también asesoran a los Consejeros Ejecutivos y asumen las funciones que les correspondan en virtud de la legislación aplicable, de los Estatutos o del 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 que cumple los requisitos para ser considerado independiente en virtud de las leyes y reglamentos aplicables (dicho Consejero, un "Consejero Independiente") como Consejero Coordinador.

El Presidente es el máximo responsable del buen funcionamiento del Consejo. Entre sus funciones se encuentran preparar y presentar al Consejo un calendario de fechas y órdenes del día de las reuniones, convocar las reuniones del Consejo, fijar los asuntos a tratar, 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. Asimismo, actúa como principal punto de contacto 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 este y actúa como interlocutor de los Consejeros en relación con el desempeño del Presidente o del Consejero Coordinador.

El Consejero Coordinador, entre otras funciones, está facultado específicamente 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, en su caso, dirigir la evaluación periódica del Presidente. Del mismo modo, el Consejero Coordinador preside las reuniones del Consejo en ausencia del Presidente y los Vicepresidentes y canaliza las inquietudes que puedan tener 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. Asimismo, comparte con el Presidente las funciones previstas en el artículo 17.3 del Reglamento del Consejo, entre ellas garantizar el buen funcionamiento del Consejo, su adecuada interacción con la Junta General y una comunicación efectiva con los accionistas.

Con respecto al hecho de que el Presidente sea un Consejero Ejecutivo, el gobierno de Ferrovial se ha estructurado para proporcionar diversos mecanismos de control, equilibrio y contrapesos que garantizan que el Consejo opere con la independencia adecuada respecto del equipo directivo y preserve su función de supervisión independiente. Estas medidas incluyen:

- Ferrovial tiene funciones separadas para el Presidente y el Consejero Delegado con el fin de garantizar que las responsabilidades ejecutivas no se concentren en el Presidente, sino que estén sujetas a una división funcional. El Presidente se centra principalmente en las responsabilidades más vinculadas a las decisiones estratégicas y de representación institucional de Ferrovial, mientras que el Consejero Delegado, D. Ignacio Madríguez, supervisa la gestión diaria del negocio y preside el Comité de Dirección del grupo Ferrovial, integrado por los máximos responsables de las áreas corporativas y los responsables de las distintas unidades de negocio.
- Con el fin de complementar el papel del Presidente como Consejero Ejecutivo, el Consejo ha creado dos posiciones importantes para compartir las funciones que suele desempeñar un Presidente no ejecutivo: el Consejero Coordinador y el Vicepresidente, con las facultades y responsabilidades antes expuestas.
- El Consejo tiene un alto grado de independencia: durante 2025, 9 de los 12 Consejeros y 9 de cada 10 Consejeros No Ejecutivos cumplían los requisitos para ser considerados como Consejeros Independientes conforme a las normas neerlandesas y estadounidenses, lo que representa el 75% del total de Consejeros y el 90% de los Consejeros No Ejecutivos (tras la renuncia de la Sra. Reyes en enero de 2026, estos porcentajes pasaron al 73% y 89%, respectivamente). Además, tanto la Comisión de Auditoría y Control como la Comisión de Nombramientos y Retribuciones están compuestas al 100% por Consejeros Independientes.

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 Corporation, 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 Harvard Business School *European Advisory Board*.

Otra información:

D. Rafael del Pino tiene una participación de control en el accionista Rijn Capital SARL.

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. 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 Marsh & McLennan Companies, Acerinox, Unilever, BBVA, London Stock Exchange y Areva.

Ignacio Madridejos

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).

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.

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.

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 Futtaiim Properties LLC; Consejero no ejecutivo de las sociedades del grupo Majid Al Futtaiim Holding LLC y Majid Al Futtaiim 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.

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).
- Consejera no ejecutiva de Tata Consulting Services, Jaguar Land Rover Automotive Plc y sus filiales Jaguar Land Rover Ltd y Jaguar Land Rover Holdings Ltd.
- Ha sido Vicepresidenta de Holcim; Consejera no ejecutiva de Tata Motors; 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.

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.

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 Inmoglaciary 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.

Gonzalo Urquijo
Consejero No Ejecutivo.
Independiente



- Licenciado en Ciencias Económicas y Políticas por la Universidad de Yale. 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).
- Presidente de la Fundación Hesperia; miembro del Patronato de la Fundación Princesa de Asturias.
- Ha sido CEO de Talgo; 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 Gestamp Automoción, Aceralia, Atlantica Yield, Aperam, Vocento y otras sociedades.

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).
- Consejera Independiente de Bombardier Recreational Products.
- 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.

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.
- 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, así como Consejera Independiente y Presidenta del Consejo de Ardonagh Europe.
- Antigua Consejera Independiente de Banco Sabadell; CEO de Momentus Securities y CEO para la región EMEA de Wells Fargo Securities International Limited; Consejera de TSB Bank; Directora Global de estructuración en la división de banca de inversión y Directora Global de soluciones para seguros y derivados estratégicos de renta variable en Barclays Capital; General and Country Manager para España y Portugal de Bear Stearns; *Chief Investment Officer* del fondo de capital riesgo del grupo Abengoa especializado en tecnología (Telecom Ventures). Previamente trabajó para Deutsche Bank y fue profesora invitada en el Institute of Finance and Technology de la School of Engineering del University College London (UCL).

*Alicia Reyes renunció al Consejo de Administración de Ferrovial el 19 de enero de 2026. Cualquier información incluida está actualizada únicamente hasta el momento de su renuncia.

Geerte Hesen
 Secretaria

- 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 Secretaria del Consejo de Administración de Ferrovial SE desde 2024.
- Actualmente es miembro del Consejo de Supervisión y de la Comisión 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. También ha sido presidenta de la Junta de la Asociación Holandesa de Abogados *In-House* (NGB).

Declaración de independencia

Los siguientes Consejeros No Ejecutivos se consideran independientes según lo establecido en el Código de Gobierno Corporativo neerlandés y 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 según lo establecido en el Código de Gobierno Corporativo neerlandés y 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 Corporativo 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 Ferrovial.

*Alicia Reyes dimitió del Consejo de Administración de Ferrovial a partir del 19 de enero de 2026. Toda la información incluida está actualizada solo hasta el momento de su renuncia.

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 su designación como Consejero Ejecutivo o Consejero No Ejecutivo. La candidatura deberá figurar en la convocatoria de la Junta General en la que se vaya a ser sometida a consideración.

Se nombra a un Consejero por el plazo establecido en la propuesta de nombramiento. El mandato de un Consejero expira en última instancia al final de la primera Junta General celebrada en el tercer año natural siguiente al de su nombramiento. Puede reelegirse a los Consejeros con la debida observancia de los Estatutos y la legislación aplicable. El Consejo ha elaborado un calendario de rotación de los Consejeros No Ejecutivos, disponible 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 la trayectoria deseada de los Consejeros no ejecutivos; (ii) la composición diversa deseada de los Consejeros No Ejecutivos de conformidad con la Política de Pertenencia e Inclusión de Ferrovial; (iii) el número de Consejeros No Ejecutivos; y (iv) la independencia de los Consejeros No Ejecutivos según lo establecido en el Código de Gobierno Corporativo neerlandés y las normas de cotización de las bolsas de valores pertinentes donde cotizan los valores de Ferrovial.

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 de Administración 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 adoptado una decisión sobre el cese de la suspensión o sobre la destitución, la suspensión quedará sin efecto.

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 lo contrario, los acuerdos del Consejo se adoptan, tanto en sesión 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. No obstante, el Consejo procura adoptar sus acuerdos por unanimidad.

En una reunión del Consejo, los acuerdos solo pueden adoptarse válidamente si la mayoría de los Consejeros con derecho a voto asisten a la reunión, en persona o representados.

Cuando no sea posible la asistencia en persona a la reunión, los Consejeros podrán conferir su representación a otro Consejero para cada sesión por cualquier medio escrito (incluido el correo electrónico), con las instrucciones oportunas. Un Consejero solo podrá estar representado en una reunión del Consejo por otro Consejero que tenga derecho a voto. Los Consejeros No Ejecutivos únicamente podrán delegar su representación en otro Consejero No Ejecutivo.

Se requiere la aprobación de la Junta General para los acuerdos del Consejo relativos a un cambio importante en la identidad o el carácter de Ferrovial o de su actividad. La ausencia de aprobación de la Junta General no afecta a la autoridad del Consejo o de los Consejeros Ejecutivos para representar a Ferrovial.

2.5.2 Reuniones

De conformidad con el Reglamento del Consejo, el Consejo se reúne al menos una vez cada tres meses. El Consejo también deberá reunirse siempre que lo soliciten el Presidente, el Consejero Coordinador o al menos tres Consejeros.

Se espera que los Consejeros, en la medida de lo posible, asistan personalmente a las reuniones del Consejo, de las Comisiones de las que son miembros y de la Junta General. En 2025 se celebraron seis reuniones del Consejo de Administración.

2.5.3 Asuntos tratados por el Consejo

A propuesta del Presidente, el Consejo elabora anualmente un plan de trabajo que incluye los asuntos a tratar y resolver en cada una de las reuniones previstas para el año siguiente, sin perjuicio de otros asuntos que puedan surgir. Entre los principales temas tratados por el Consejo en 2025 figuran:

- Estrategia del Grupo Ferrovial. Concretamente, como es habitual cada año, el Consejo ha recibido presentaciones exhaustivas en las que se detallan las estrategias de las unidades de negocio y otros departamentos corporativos del Grupo Ferrovial. El Consejo debate ampliamente las estrategias y resultados comunicados.
- Evolución de la cotización de Ferrovial en el NASDAQ y de su liquidez en Estados Unidos.
- Informe sobre los asuntos tratados en las reuniones de las Comisiones.
- Información financiera periódica.
- Nombramiento del nuevo auditor externo de Ferrovial.
- Disponibilidad de caja.
- Sistema de gestión y control de riesgos, incluidos los principales riesgos del Grupo Ferrovial y la nueva declaración sobre la gestión de riesgos ("VOR")
- Implantación de un sistema de control interno de la información financiera conforme a SOX.
- Preparación de la Junta General anual.
- Informes de las divisiones de negocio y áreas corporativas.

- Informes del Consejero Delegado.
- Aprobación de modificaciones de políticas corporativas.
- Formación sobre diversos temas, incluyendo inteligencia artificial y sostenibilidad.
- Presupuesto anual y previsiones presupuestarias.
- Seguridad, salud y bienestar.
- Políticas fiscales seguidas durante el año anterior.
- Operaciones generales del Grupo Ferrovial.
- Garantías otorgadas por las sociedades matrices del Grupo Ferrovial.
- Eficacia del programa de cumplimiento y del canal ético.
- Ciberseguridad.
- Innovación y digitalización.
- Sostenibilidad.
- Supervisión anual de la estrategia climática, incluido el plan de reducción de emisiones, y su presentación a la Junta General anual.
- Acción social y derechos humanos.
- Análisis de los accionistas y percepción del mercado.
- Dividendos, programas de recompra de acciones y amortización de acciones.
- Evaluación anual.
- Composición e independencia del Consejo, incluida la planificación de la sucesión.
- Plan anual de auditoría interna.
- Política de Remuneración de los Consejeros y remuneración de los Consejeros, así como planes de acciones en función de los resultados.

Además, en 2025 los principales temas tratados por los Consejeros No Ejecutivos incluyen:

- Supervisión de las políticas, la gestión y los asuntos generales de Ferrovial, incluidas las relaciones con los accionistas.
- Supervisión de la eficacia de los sistemas internos de control y gestión de riesgos de Ferrovial y de la integridad y calidad de la información financiera.
- Supervisión de la implementación, por parte de los Consejeros Ejecutivos, de la estrategia de creación de valor sostenible a largo plazo, de los principales riesgos asociados a ella, y del desempeño general de las funciones de los Consejeros Ejecutivos.
- La remuneración individual de los Consejeros Ejecutivos.
- La evaluación del Consejo, de las Comisiones, de los Consejeros Ejecutivos y de los Consejeros No Ejecutivos.



2.5.4 Asistencia individual

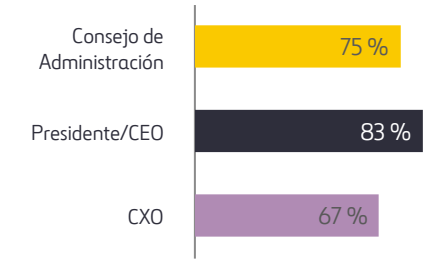
En el siguiente cuadro se indica la asistencia individual de los Consejeros a las reuniones del Consejo y de las Comisiones en 2025, así como su participación accionarial, la fecha de nombramiento, el mandato vigente, edad, nacionalidad y otras sociedades cotizadas en las que son Consejeros.

		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	Vicepresi- dente	CEO	Miembro	Miembro	Miembro	Miembro	Miembro	Consejero Coordina- dor	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 (5/5)	(5/5)	(5/5)	(5/5)	(5/5)				(5/5)			
	Comisión de Auditoría y Control		P (5/5)				(5/5)				(5/5)		(5/5)
	Comisión de Nombramientos y Retribuciones					(4/4)		(4/4)	P (3/4)		(4/4)	(3/3)****	
Accionariado	Número de acciones	157.986.603	48.243	179.195	63.430.056	190.011	34.312	242	335	6.487	572	324	338
	% de capital directo e indirecto	21,53	<1	<1	8,64	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1
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**	2028	2028	2026	2028	2028	2026	2026	2028	2026	2026	2028	2028
	Nacionalidad	Española	Española	Española	Española	Española	Australiana	Danesa	EE.UU. e italiana	Española	Española	Alemana	Española
	Cargos de consejero en otras sociedades cotizadas	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	1	2
	Edad	67	76	60	69	78	73	60	68	73	64	59	54
	Género	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Hombre	Hombre	Mujer	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer

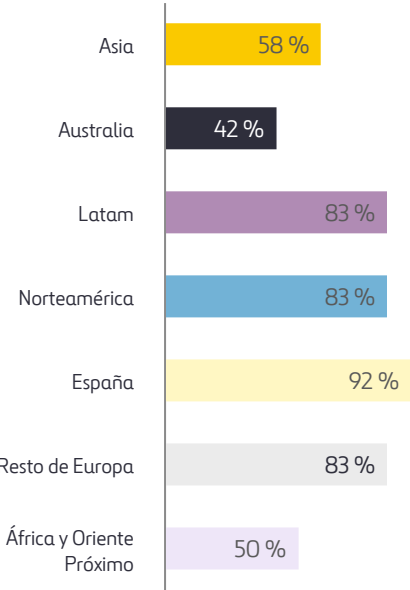
Información actualizada a 7 de febrero de 2026. P: Presidente de la Comisión correspondiente.
Las cifras entre paréntesis reflejan la asistencia de cada Consejero a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones..
* La Sra. Alicia Reyes dimitió del Consejo de Administración el 19 de enero de 2026 y la información incluida está actualizada únicamente hasta el momento de su renuncia.
**La fecha del primer nombramiento refleja la fecha del primer nombramiento del Consejero respectivo para el cargo similar en el Consejo de Ferroviario, S.A. antes de la Fusión.
*** El plazo será por un período que finalizará al término de la Junta General anual 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.
**** La Sra. Wortmann fue nombrada miembro de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones en 2025.

Experiencia en el Consejo

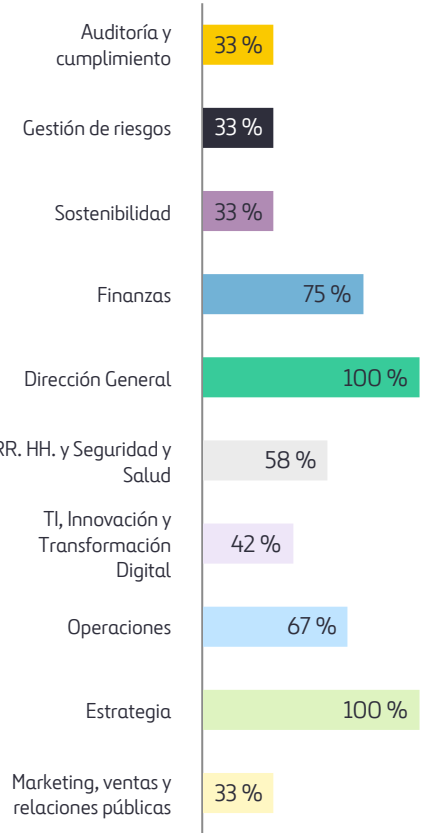
Funciones anteriores



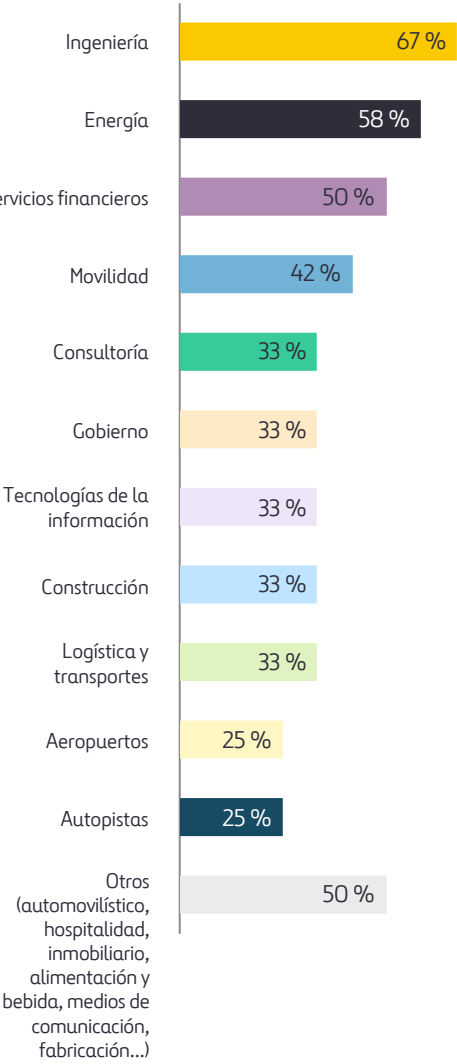
Experiencia internacional



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

El Consejo ha constituido tres Comisiones: la Comisión Ejecutiva, la Comisión de Auditoría y Control y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, con las competencias que les atribuyen el Reglamento del Consejo, sus respectivos reglamentos y la normativa aplicable. Dada la importancia de los aspectos ESG y su integración en la estrategia de Ferrovial, el Consejo en su conjunto supervisa el enfoque ESG de la Compañía. En consecuencia, aunque Ferrovial ha constituido un Comité de Sostenibilidad que actúa como enlace entre las áreas de negocio y la alta dirección e informa al Consejo sobre este asunto, no existe ninguna Comisión ESG a nivel del Consejo. Para más información sobre el gobierno de la sostenibilidad y el Comité de Sostenibilidad de Ferrovial, véase la sección de Información consolidada no financiera y de sostenibilidad – GOV – 1: El Papel de los Órganos de Administración, Dirección y Supervisión.

2.7.1 Comisión Ejecutiva

2.7.1.1 Funciones

De conformidad con el Reglamento del Consejo, la Comisión Ejecutiva está facultada para resolver sobre cualquier asunto de la competencia del Consejo de Administración, 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 (en consecuencia, la Comisión Ejecutiva no es un comité ejecutivo según el Código de Gobierno Corporativo neerlandés).

Entre sus funciones, la Comisión Ejecutiva supervisa la información financiera del Grupo Ferrovial, 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, a determinar por el Consejo.

Actualmente, la Comisión Ejecutiva está integrada 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 consultar la experiencia relevante de cada miembro de la Comisión Ejecutiva, véanse los currículos de sus miembros incluidos en la sección 2.3 de este Informe. 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 2025, la Comisión Ejecutiva celebró cinco reuniones.

En sus reuniones, la Comisión Ejecutiva supervisó la disponibilidad de tesorería y otra información financiera del Grupo Ferrovial, 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 y Energía), de los indicadores de seguridad, salud y bienestar, de la evolución de la cotización de Ferrovial en el Nasdaq, así como del estado de los proyectos y asuntos más relevantes del año. Asimismo, elaboró el informe para su evaluación por el Consejo. Como órgano delegado del Consejo, la Comisión Ejecutiva también aprobó (i) las operaciones dentro de su competencia; (ii) la modificación de un KPI del plan de incentivos a largo plazo 2025; (iii) la cancelación de acciones propias; y (iv) la aplicación del segundo dividendo flexible del ejercicio 2025. El Presidente de la Comisión Ejecutiva invitó a las personas relevantes dentro de Ferrovial, incluidos, por ejemplo, los Directores Financieros y los Consejeros Delegados de las divisiones, a informar sobre asuntos pertinentes 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, 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 Comisión de Auditoría y Control (la “CAC”) supervisa los procesos contables y de información financiera de Ferrovial y las auditorías de los estados financieros de Ferrovial 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 Ferrovial y la eficacia de los sistemas internos de control y gestión de riesgos de Ferrovial, incluidos los riesgos estratégicos, operativos, de cumplimiento y de información. 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 junto 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 del proveedor de aseguramiento de la información sobre sostenibilidad, o su destitución, y formula recomendaciones al Consejo sobre el nombramiento o la destitución del responsable de auditoría interna.

El reglamento de la CAC fue aprobado por el Consejo de Administración, quien establece sus funciones y responsabilidades. El reglamento de la CAC se revisa anualmente y se actualiza cuando procede.

2.7.2.2 Composición

El número de miembros de la CAC lo determinará el Consejo y estará 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 Corporativo 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 la CAC deberán 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 2025, la CAC estaba compuesta por cuatro miembros, todos ellos calificados como independientes según el Código de Gobierno Corporativo neerlandés y las normas de cotización del Nasdaq: (i) Sr. Óscar Fanjul (Presidente); (ii) Sr. Philip Bowman; (iii) Sr. Gonzalo Urquijo; y (iv) Sra. Alicia Reyes – desde la renuncia de la Sra. Reyes en enero de 2026, la Comisión se compone de tres miembros. Fueron designados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en contabilidad, auditoría y gestión de información y riesgos financieros y no financieros. También tienen amplia experiencia en la gestión de grupos empresariales internacionales similares al Grupo Ferrovial.

Cada miembro de la CAC cumple los requisitos de conocimientos financieros exigidos por las normas aplicables de la SEC y de cotización del Nasdaq y al menos uno de los miembros cumple los requisitos de “experto financiero” de la Comisión de Auditoría exigidos por las normas aplicables de la SEC y las normas de cotización del Nasdaq, y los requisitos de experiencia financiera exigidos por el Decreto neerlandés sobre el Establecimiento de Comisiones de Auditoría (*Besluit instelling auditcommissie*). El Sr. Urquijo cumple los criterios para ser considerado experto financiero a este respecto.

Para consultar 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 Heslen, que también es la Secretaria del Consejo.

2.7.2.3 Reuniones y actividades desarrolladas

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 por trimestre y siempre que resulte conveniente para el buen ejercicio de sus funciones.

Durante el ejercicio 2025, la CAC celebró cinco 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 Ferrovial. El presidente de la CAC invitó a las personas relevantes de Ferrovial a informar sobre asuntos dentro de sus respectivas responsabilidades. La CAC también mantiene comunicación regular con los directivos y empleados de Ferrovial, de quienes recibe información sobre asuntos de su competencia.

La CAC también recibe todos los informes elaborados por el Departamento de Auditoría Interna en la 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, 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 desarrolladas por la CAC en el ejercicio 2025:

Información financiera y no financiera

La CAC revisó y analizó esta información, incluyendo el Informe Anual en el Formulario 20-F, 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, prestó especial atención a los principales juicios y estimaciones realizados. La CAC también revisó el informe de gestión, que incluye información financiera y no financiera. Asimismo, revisó los borradores de los comunicados de prensa sobre resultados que se distribuyen a los medios de comunicación.

También se informó a la CAC sobre el proceso de información no financiera, sus avances y el diseño de un sistema de control interno de la información no financiera. La Comisión aprobó el análisis de doble materialidad.

El auditor externo encargado de la auditoría del ejercicio 2024 (Ernst & Young) compareció ante la CAC para presentar los estados financieros de dicho ejercicio, exponiendo las principales asuntos de auditoría identificados. También informó sobre su aseguramiento limitado de la información seleccionada en materia de sostenibilidad que debe incluirse en el informe anual. El actual auditor externo (PwC) compareció ante la CAC para informar sobre su revisión limitada de la información financiera semestral correspondiente a los seis primeros meses del ejercicio 2025. Asimismo, informó a la CAC sobre el plan de transición de la auditoría de 2025. Además, el auditor externo presentó su plan de trabajo para la auditoría de 2025, incluyendo el alcance y la materialidad, el enfoque de la auditoría, así como la situación del ámbito de sostenibilidad y sus actividades correspondientes. También informó a la CAC sobre las cuestiones clave para la auditoría de 2025 y el trabajo de auditoría basado en las cifras de septiembre (*hard close*).

La CAC ha supervisado la financiación de Ferrovial.

Relación con el auditor independiente

Se propuso el nombramiento de PwC como proveedor de servicios de aseguramiento de la información no financiera para los ejercicios 2025-2027 y la CAC recomendó este nombramiento al Consejo y a la Junta General.

La CAC también revisó las cartas de encargo que se formalizarán con el auditor independiente para la auditoría legal neerlandesa de 2025, la auditoría del PCAOB, el aseguramiento de la información no financiera y la revisión limitada a 30 de junio de 2025, y las presentó al Consejo para su aprobación.

Independencia del auditor externo

El auditor encargado de la auditoría de 2024 (Ernst & Young) facilitó a la CAC su declaración de independencia.

De conformidad con la política y los procedimientos internos y tras la evaluación correspondiente, la CAC aprobó/ratificó los servicios de auditoría y distintos de la auditoría prestados por el auditor legal y autorizó otros servicios no relacionados con la auditoría prestados por otras empresas de auditoría.

Los honorarios definitivos de 2024 del auditor externo encargado de la auditoría de ese ejercicio fueron ratificados por la CAC.

La CAC ha recibido información sobre la naturaleza y el importe de servicios distintos de la auditoría autorizado a diversas empresas de auditoría en cada división; y los servicios distintos de la auditoría prestados por el auditor externo en las entidades no controladas de Ferrovial.

Procedimientos de control interno

El Departamento Financiero presentó a la CAC los resultados y conclusiones de la evaluación final relativa a las debilidades materiales del control interno SOX sobre la información financiera divulgadas en la Declaración de Registro en el Formulario 20-F, confirmando que las tres habían sido eliminadas y que solo quedaba una debilidad material residual. El Departamento de Auditoría Interna y el auditor externo informaron sobre sus respectivas revisiones de estas debilidades materiales, llegando a la misma conclusión que Ferrovial.

El Departamento Financiero ha informado periódicamente a la CAC sobre los progresos del trabajo relacionado con el modelo de control interno SOX. El Departamento de Auditoría Interna ha informado periódicamente a la CAC sobre su revisión y evaluación del sistema de control interno SOX. El auditor externo informó periódicamente a la CAC sobre los progresos de sus trabajos de auditoría relacionados con el modelo SOX, que incluían la revisión del diseño de los controles de los procesos de negocio y de los controles generales de TI, así como la comprobación de la eficacia operativa de los controles clave.

Auditoría interna

La CAC ha examinado las actividades del Departamento de Auditoría Interna y Riesgos. En concreto, se le ha informado de lo siguiente:

- El informe de actividad de Auditoría Interna para el ejercicio 2024, que incluye, entre otras cuestiones, las conclusiones del trabajo realizado, los cambios en el plan inicial (y los motivos), el impacto de la implantación de 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 desviaciones, la colaboración con otras áreas, las tareas SOX, el seguimiento de los temas de auditoría más significativos y las nuevas recomendaciones emitidas.
- Las conclusiones de Auditoría Interna sobre la eficacia del programa de cumplimiento.
- El plan de trabajo de auditoría interna para 2026.

La Comisión también emitió su dictamen sobre la función de auditoría interna y lo presentó al Consejo.

Análisis de riesgos y sistemas para su control

La CAC recibió información y actualizaciones del Departamento de Auditoría Interna y Riesgos sobre los principales riesgos, incluidos los emergentes, de la Sociedad y su grupo, las medidas adoptadas para mitigarlos, los indicadores de riesgo clave y las acciones incluidas en la hoja de ruta de riesgos corporativos. La CAC también supervisó el sistema de gestión de riesgos empresariales dos veces durante el año, así como las actividades y procesos que se incorporarán a la herramienta GRC.

El Director de Auditoría Interna y Riesgos informó a la CAC sobre la nueva declaración de gestión de riesgos que el Consejo deberá publicar en el informe anual de gestión en relación con los riesgos de cumplimiento y operativos (VOR). Explicó que se había realizado un análisis de deficiencias para determinar en qué medida era necesario introducir cambios en los actuales sistemas de control de riesgos y en la hoja de ruta de riesgos, llegando a la conclusión de que no era necesario implantar marcos adicionales para cumplir con la VOR. El marco COSO, ya aplicado por Ferrovial, fue seleccionado como marco de referencia, también para los riesgos operativos y de cumplimiento como parte del alcance de la VOR. La información facilitada a la CAC por el Departamento de Auditoría Interna y Riesgos sobre los principales riesgos, los sistemas de gestión de riesgos y los requisitos de la VOR, tal y como se expone en el Informe de Riesgos, sirvió de fundamento para el asesoramiento de la CAC al Consejo sobre las Declaraciones del Consejo relativas a la Gestión de Riesgos que se incluyen a continuación en este capítulo de Gobierno Corporativo.

Asimismo, la CAC examinó la propuesta de modificación de la Política de Control y Gestión de Riesgos de la Compañía.

Programa de cumplimiento

La CAC supervisó el programa de cumplimiento de Ferrovial y evaluó su eficacia. El Departamento de Cumplimiento informó a la CAC sobre el diseño del Programa, sus objetivos, prioridades estratégicas y acciones clave. También revisó las políticas y procedimientos internos publicados, las campañas de formación y sensibilización y los recursos asignados.

Asimismo, la CAC ha recibido actualizaciones periódicas del Departamento de Cumplimiento en relación con el funcionamiento del canal ético y las acciones emprendidas para mejorar su solidez.

Medidas de gobierno corporativo

La CAC ha llevado a cabo las siguientes actuaciones en esta materia:

- En cuanto a las operaciones con partes vinculadas, la CAC ha informado sobre las operaciones con partes vinculadas sometidas a la aprobación del Consejo; y ha supervisado las operaciones con partes vinculadas preaprobadas.
- El Secretario presentó el programa de formación propuesto para los miembros de la CAC e informó a la Comisión sobre las responsabilidades de los Consejeros en materia de ESG y la normativa aplicable en este ámbito.
- También resolvió presentar al Consejo una modificación del Reglamento del Consejo.
- Aprobó su plan de trabajo para 2026, en el que se detallan los asuntos que se tratarán en cada una de sus reuniones del año, y revisó y reevaluó el reglamento de la CAC.

Visión general de la ciberseguridad

La CAC ha sido informada por el Departamento de Seguridad de la Información y ha recibido actualizaciones periódicas sobre el contexto general de la ciberseguridad; los incidentes de ciberseguridad relevantes; la situación de Ferrovial; las áreas de enfoque clave del plan de ciberseguridad; y las medidas implementadas para la protección de la información.

Supervisión de la política fiscal de la Compañía

El Director Fiscal del Grupo informó a la CAC sobre la situación de las posiciones fiscales inciertas, la principal auditoría fiscal en curso, la evolución de los principales procedimientos fiscales y las principales medidas adoptadas en los procedimientos de control fiscal.

Seguimiento de los proyectos de Ferrovial

La CAC fue informada por el Consejero Delegado de Construcción sobre los principales indicadores económicos y financieros de la división y la marcha de sus principales proyectos. También recibió información actualizada del Director General de Sistemas de Información e Innovación y otros directores sobre el desarrollo del negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido y sobre la cartera de proyectos de Ferrovial.

2.7.3 Comisión de Nombramientos y Retribuciones

2.7.3.1 Funciones

Entre sus funciones, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones (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. Asimismo, la CNR supervisa el cumplimiento de la Política de Retribución establecida por Ferrovial y revisa periódicamente la Política de Retribución de los Consejeros y Altos Directivos.

El Consejo de Administración ha aprobado el Reglamento de la CNR. Establece sus funciones y responsabilidades. Se revisa anualmente y se actualiza cuando procede.

2.7.3.2 Composición

El número de miembros de la CNR lo determinará el Consejo y estará compuesta por al menos dos Consejeros. Todos los miembros de la CNR deben ser Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de los cuales deberán ser independientes según el Código de Gobierno Corporativo neerlandés. Cada miembro de la CNR deberá cumplir los requisitos de independencia de las normas de cotización 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 Corporativo neerlandés, el presidente de la CNR 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 cinco miembros, todos ellos reúnen los requisitos para ser considerados independientes según el Código de Gobierno Corporativo neerlandés: (i) D. Bruno Di Leo (presidente); (ii) D. José Fernando Sánchez-Junco; (iii) D.ª Hanne Sorensen; (iv) D. Gonzalo Urquijo y (v) D.ª Hildegard Wortmann.

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 miembros de la CNR y, en todo caso, siempre que resulte conveniente para el buen ejercicio de sus funciones.

Durante el ejercicio 2025, la CNR celebró cuatro reuniones. Además, la CNR adoptó dos resoluciones por escrito al margen de estas reuniones. El Presidente de la CNR invitó a las personas pertinentes dentro de Ferrovial, incluidos, por ejemplo, el Presidente, 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 Comisión propuso la reelección de D. Rafael del Pino como Consejero Ejecutivo; y la reelección como Consejeros no Ejecutivos de D. Oscar Fanjul, D.ª María del Pino, D. José Fernando Sánchez-Junco, D. Bruno Di Leo, D.ª Hildegard Wortmann y D.ª Alicia Reyes. Todos ellos se sometieron a la aprobación del Consejo y de la Junta General de Accionistas.

También examinó la composición del Consejo de Administración y de sus Comisiones, y revisó la categoría atribuida a cada uno de los Consejeros.

Al final del ejercicio, la CNR supervisó el plan de sucesión del Presidente y del CEO y revisó los cargos ocupados por los Consejeros no Ejecutivos fuera de Ferrovial.

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 de año, la CNR revisó la propuesta de Informe sobre Remuneraciones, introduciendo, entre otras modificaciones: (i) cambio en el grupo de comparación de la compañía; (ii) inclusión de un segundo grupo de comparación en el cálculo de las métricas de los Consejeros Ejecutivos en los Planes de Incentivos a Largo Plazo (LTIP) y del Retorno Total para el Accionista (TSR); y (iii) en la descripción de los Planes de Incentivos a Largo Plazo 2023 y 2024, se ha añadido una nota destacando que cualquier remuneración concedida será conforme a las leyes y reglamentos aplicables. La CNR presentó esta propuesta al Consejo de Administración para su aprobación por la Junta General de Accionistas.

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 2024 de conformidad con los pormenores expuestos en el Informe de Remuneraciones. Asimismo, informó favorablemente sobre (i) el importe máximo anual de su retribución recogido en la Política de Remuneraciones de la Sociedad aprobada por la Junta General de Accionistas; y (ii) la distribución de dicho importe entre los Consejeros.

La CNR propuso modificar la Política de Remuneración de los Consejeros. La Comisión sometió esta propuesta al Consejo de Administración para su aprobación por la Junta General de Accionistas. Entre otras, la Comisión propuso incluir estas modificaciones: (i) estructura de remuneración de los Consejeros en su calidad de tales: estructura de remuneración simplificada, aumento del importe total anual de la remuneración y remuneración basada en acciones no vinculada a los resultados y con un período de retención; (ii) aumento de la remuneración fija del Presidente; y (iii) aumento de la remuneración fija del CEO.

En relación con el plan de acciones de los Consejeros, destinado a abonar una parte de la remuneración de los Consejeros en su calidad de tales (como se establece en la nueva Política de Remuneración), la CNR propuso dicho plan, que incluye sus principales características, como su administración y finalización, el importe de las acciones, el período de titularidad y (v) la legislación aplicable y la jurisdicción.

En relación con la retribución de los Consejeros Ejecutivos y otros directivos, la CNR informó favorablemente las propuestas de (i) retribución variable y otros componentes retributivos correspondientes al ejercicio 2024; (ii) la retribución fija para 2025; y (iii) la concesión individual de unidades para el ejercicio 2025 en el marco del Plan de Incentivos a Largo Plazo ("LTIP").

En cuanto a los otros altos directivos, la CNR revisó (i) su retribución variable y otros conceptos retributivos para el ejercicio 2024, (ii) su retribución fija para 2025 y (iii) la concesión individual de unidades correspondientes al ejercicio 2025 en el marco del LTIP.

Con respecto al LTIP 2023-2025, la CNR propuso al Consejo de Administración ajustar el KPI de diversidad del LTI en 2025.

La CNR también propuso al Consejo de Administración los objetivos para la remuneración variable anual del Presidente y del CEO en 2025.

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.

La CNR también informó favorablemente sobre la propuesta de una versión revisada del contrato con el Presidente, con el fin de alinearlo con otros grupos multinacionales holandeses, en línea con los estándares del mercado.

El CNR recibió un informe sobre la política de "clawback" de Ferrovial (para más información sobre el "clawback", véase el apartado 2.3.3 del Informe sobre Remuneraciones).

A finales del ejercicio, propuso un LTIP para los Consejeros Ejecutivos y directivos del Grupo Ferrovial para el periodo 2026-2028, y lo sometió a la aprobación del Consejo de Administración, así como a la próxima Junta General de Accionistas en lo que respecta a los Consejeros Ejecutivos.

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.

De conformidad con el artículo 29 del Reglamento del Consejo, la CNR acordó contratar a un consultor externo para apoyar el proceso anual de autoevaluación del Consejo, sus Comisiones, los Consejeros Ejecutivos y los Consejeros No Ejecutivos. La Comisión preparó su informe para la evaluación del mismo por parte del Consejo (asumiendo como tal el informe sobre sus operaciones en 2024).

En cuanto a la gestión del capital humano, la CNR recibió informes sobre:

- despliegue de la estrategia de pertenencia e inclusión;
- el plan de sucesión de la alta dirección;
- gestión del talento; y
- resultado de la encuesta de opinión de los empleados 2024.

Por último, la CNR llevó a cabo la revisión anual de su reglamento.

2.8 OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON EL CONSEJO

2.8.1 Requisitos de composición y objetivos

Ferrovial asume la importancia de contar con perspectivas y experiencias diversas, también con respecto a la composición del Consejo. Ferrovial considera que la composición actual del Consejo ofrece diversas perspectivas en términos de género, nacionalidad, conocimientos y experiencia, entre otros factores.

Ferrovial está sujeta tanto a la legislación neerlandesa como al Código de Gobierno Corporativo neerlandés en lo que respecta a una composición equilibrada del Consejo. De conformidad con la legislación neerlandesa, Ferrovial está obligada a aplicar una cuota 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 esta 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 únicamente cuando esto ocurre dentro de los ocho años siguientes al año del primer nombramiento del Consejero No Ejecutivo. Además, Ferrovial está obligada a establecer objetivos específicos, adecuados y ambiciosos en materia de género para sus Consejeros Ejecutivos y su equipo directivo. Durante 2025, los Consejeros No Ejecutivos eran seis hombres y cuatro mujeres –desde la renuncia de la Sra. Reyes en enero de 2026, los Consejeros No Ejecutivos son seis hombres y tres mujeres–, cumpliendo así los requisitos de la legislación neerlandesa.

Además, de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo neerlandés, Ferrovial adoptó una Política de Pertenencia e Inclusión que está publicada en la página web de Ferrovial (para más información sobre la Política de Pertenencia e Inclusión, véase S1-1 Políticas relacionadas con la plantilla propia en la Declaración sobre información no financiera del presente informe de gestión). La Política de Pertenencia e Inclusión está

diseñada para promover una cultura de pertenencia e inclusión, un entorno de trabajo que fomente el desarrollo del talento y la innovación, incluso mediante la variación de perspectivas y experiencias en Ferrovial, en cada caso con sujeción a la legislación aplicable y de conformidad con la misma, y tiene por objeto cumplir los requisitos del Código Civil neerlandés y del Código de Gobierno Corporativo neerlandés. En cumplimiento de dicho Código, la Política de Pertenencia e Inclusión establece los siguientes objetivos con respecto al Consejo y al Equipo Directivo:

- El Consejo procura que entre sus miembros que son Consejeros Ejecutivos haya al menos un tercio de mujeres y un tercio de hombres.
- En la actualidad, los dos Consejeros Ejecutivos son hombres, al igual que en el momento en que se impuso a Ferrovial la obligación de fijar objetivos específicos, adecuados y ambiciosos para sus Consejeros Ejecutivos. Ferrovial elabora periódicamente planes de sucesión en los que también se tiene en cuenta este objetivo, de forma que, una vez que se proponga el nombramiento de un nuevo Consejero Ejecutivo, el Consejo tratará de satisfacer su objetivo a este respecto, además de otras consideraciones pertinentes para determinar el candidato más adecuado para un nuevo Consejero Ejecutivo.
- El Consejo procura que entre sus miembros que son Consejeros No Ejecutivos haya al menos un tercio de mujeres y un tercio de hombres (en consonancia con los requisitos anteriormente establecidos). Durante 2025, cuatro Consejeros No Ejecutivos fueron mujeres y seis hombres -desde la de la Sra. Reyes en enero de 2026, tres mujeres y seis hombres-, cumpliendo los objetivos de Ferrovial a este respecto.
- El Equipo Directivo aspira a estar formado por al menos un 30% de mujeres y un 30% de hombres en diciembre de 2025. A efectos de este 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", determinados de conformidad con las leyes y reglamentos locales aplicables.

A finales de 2025, el porcentaje de mujeres en este grupo era del 29% (calculado de acuerdo con las leyes y normativas locales aplicables), lo que muestra un progreso constante desde 2020. Por consiguiente, Ferrovial está muy cerca de cumplir su objetivo a este respecto, teniendo en cuenta al mismo tiempo las leyes y normativas locales). Sin embargo, una combinación de dinámicas de mercado, sectoriales e internas explica que no se alcance plenamente el objetivo. En primer lugar, las mujeres siguen estando muy poco representadas en las disciplinas relacionadas con las infraestructuras. En segundo lugar, aunque la participación femenina en la contratación inicial y experimentada ha sido fuerte y estable en Ferrovial, 44,6% en puestos de nivel inicial y 35,1% en contrataciones experimentadas (en promedio para el período 2022-2024), la progresión hacia puestos del Equipo de Liderazgo depende de la disponibilidad del puesto, el tiempo en el puesto requerido antes de la promoción, los ciclos de planificación de la sucesión y la voluntad de movilidad geográfica. Para cumplir sus objetivos, Ferrovial ha tomado varias medidas de acuerdo con las leyes y normativas locales aplicables, entre las que se incluyen (i) programas de desarrollo del liderazgo centrados en la formación de ejecutivos, la tutoría y la exposición a proyectos estratégicos, (ii) asociaciones con universidades líderes y programas centrados en STEM, (iii) acciones locales adaptadas a cada región y contexto, y (iv) más de 300 iniciativas en torno a la pertenencia y la inclusión en los últimos dos años, dirigidas a construir una cultura de pertenencia e inclusión. Ferrovial considera que estas medidas contribuyen a alcanzar sus objetivos a este respecto en un plazo realista.

2.8.2 Evaluación

El Consejo ha evaluado su funcionamiento y el de sus Comisiones y de forma independiente, los Consejeros Ejecutivos y los Consejeros No Ejecutivos, con el apoyo de un consultor externo. El nombramiento de dicho consultor fue elaborado y la independencia 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 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 las capacidades de toma de decisiones, así como la supervisión de las Comisiones; (ii) la evaluación de la dinámica operativa, las competencias y las interacciones con el equipo directivo; y (iii) la evaluación del rendimiento del Presidente, el Consejero Delegado y el Secretario.

El consultor externo que asesoró en el proceso de evaluación 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 las Comisiones y, por separado, de los Consejeros Ejecutivos y de los Consejeros No Ejecutivos. 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 particular, el Consejo identificó las principales conclusiones y puntos de acción de la evaluación: La expansión en EE. UU. y los planes de sucesión son prioritarios, considerando reforzar el Consejo con expertos norteamericanos, dedicar tiempo a nuevos debates sobre gestión de riesgos, una buena dinámica del Consejo y centrarse en la supervisión de la ejecución de la estrategia. Las medidas de seguimiento relacionadas con estas conclusiones incluyen dedicar más tiempo y atención durante las reuniones del Consejo a la planificación de la sucesión y a la evaluación de los riesgos y su gestión.

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 Ferrovial 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 Ferrovial 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 Ferrovial 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 D. Rafael del Pino y D^a María del Pino son hermanos. D. Ignacio del Pino, Director General de Inversiones, es hijo del Presidente D. Rafael del Pino y sobrino de la Consejera D^a María del Pino. Por lo demás, no existen relaciones familiares entre ninguno de los Consejeros o miembros de la Alta Dirección.

2.8.3.1 Operaciones en las que existen conflictos de intereses.

Durante el periodo del ejercicio 2025 no se produjeron transacciones en las que hubiera conflictos de intereses.

2.8.3.2 Operaciones con accionistas que posean al menos el 10% del capital social de Ferrovial

Durante el ejercicio 2025 no se han producido operaciones con accionistas que posean al menos un 10% del capital social de Ferrovial que sean significativas para Ferrovial o para dicho accionista.

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 Madrdejos: 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^a. Geerte Heslen: Secretaria del Consejo y Directora General Legal y de Cumplimiento
- D. Ernesto López Mozo: Director General Económico-Financiero
- D. Ignacio del Pino: Director General de Inversiones
- D. Andrés Sacristán: Consejero Delegado de Ferrovial Autopistas

3.2 OTROS MIEMBROS DE LA ALTA DIRECCIÓN

Otros miembros de la Alta Dirección 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. Miguel Verde: Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructura Digital

3.3 BIOGRAFÍAS DE LOS ALTOS DIRECTIVOS

Ignacio Madrideo
Consejero Delegado



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).

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, Harvard e IESE. En su trayectoria como emprendedor cabe destacar su participación como fundador y socio en diferentes startups en el sector espacio, drones, realidad aumentada. 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 IE Business School. 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. De febrero de 2019 a junio de 2024 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.

Geerte 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 Secretaria del Consejo de Administración de Ferrovial SE desde 2024.

Actualmente es miembro de la Consejo de Supervisión y de la Comisión 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. También ha sido presidenta de la Junta de la Asociación Holandesa de Abogados In-House (NGB).

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 del 2016-2023), donde también es miembro del Comité de Auditoría.

Ignacio del Pino*Director General de Inversiones*

Ingeniero Industrial 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 y fue nombrado Director Financiero Corporativo en enero de 2023. En noviembre de 2024 fue nombrado Director General de Inversiones de Ferrovial. Como Director General de Inversiones es responsable de la implementación de la estrategia de asignación de capital de la compañía.

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, ocupando diversos puestos en la división de aparcamientos, entre ellos el de Director de Desarrollo, pasando posteriormente al área de autopistas de Cintra, donde desempeñó los cargos de Director de Operaciones de Eurolink M4 (Irlanda) y posteriormente Director General de la Radial 4 (España). En 2010, fue nombrado Director de España y miembro del Comité de Dirección de Cintra. En 2013, fue nombrado Director de Europa, asumiendo además desde 2015 el negocio en los nuevos mercados de Australia y Colombia. En 2017, fue nombrado CEO de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá). En 2020, Andrés Sacristán asumió la dirección de Cintra en Estados Unidos, donde la Compañía tiene cinco Managed Lanes, sus activos más innovadores. En 2021, fue 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 Business School, 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, del Consejo Asesor de la Fundación Biodiversidad (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico), y del Consejo Asesor de la Red Española para el Desarrollo Sostenible (REDS-SDSN Spain), entre otras instituciones.

Autor de varios libros y artículos científicos, ejerce también como Investigador adscrito al Instituto de Investigación en Cambio Global y 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.

Miguel Verde*Consejero Delegado de Infraestructura Digital*

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, y AMP por Chicago Booth School of Business. Comenzó su carrera en Ferrovial en 2003, desempeñando distintos puestos en la división de Construcción en España. En 2010 asumió responsabilidades en Estados Unidos como Segment Manager de la autopista LBJ Express. Posteriormente, se incorporó a Webber LLC en 2014, donde ocupó diversos cargos, entre ellos el de Vicepresidente de Control de Proyectos.

En 2018 fue nombrado Presidente de Heavy Civil Division. En 2023 pasó a liderar la Dirección de Ferrocarriles y de Obra Civil de Ferrovial en España. En diciembre de 2025 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructura Digital.

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 Ferrovial 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 Ferrovial. 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 ("Derechos de Reunión") 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 reunión.

El orden del día de la Junta General anual suele incluir, entre otras cosas, el informe anual y la aprobación de los estados financieros, 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 remuneración de los Consejeros.

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 Ferrovial 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 Resoluciones 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 quórum, salvo determinadas excepciones previstas por la legislación neerlandesa o los Estatutos. De conformidad con la legislación neerlandesa, en la Junta General no podrá votar ninguna acción de la que sea titular Ferrovial 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 únicamente pueden adoptarse a propuesta del Consejo. Se trata de resoluciones sobre la modificación de los estatutos, las fusiones y escisiones legales, el nombramiento de administradores, 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 2025

La Junta General Anual de Ferrovial se celebró el 24 de abril de 2025 en Amsterdam, Países Bajos, con una asistencia del 70,43% del capital social emitido y 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 2025 era de:

Capital social emitido (€)	Número de acciones	Número de derechos de voto
7.337.553,72	733.755.372	733.755.372

A 31 de diciembre de 2025 había 13.129.191 acciones en autocartera. 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 Ferrovial.

La entrega a Ferrovial de la escritura de transmisión o de una copia o extracto notarial certificado de dicha escritura equivaldrá al reconocimiento. Esto 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 Ferrovial 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 Ferrovial 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. Ferrovial 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 anual de 2025 que tuvo lugar el 24 de abril de 2025, es decir, hasta el 23 de octubre de 2026 inclusive, a emitir acciones, o conceder derechos de suscripción de acciones, hasta un máximo del 10% del capital social emitido de Ferrovial para fines generales. Además, se ha autorizado al Consejo, por un periodo de 18 meses a partir del 24 de abril de 2025, es decir, hasta el 23 de octubre de 2026, la emisión de acciones en relación con uno o más scrip dividends hasta un máximo del 5% del capital social emitido de Ferrovial. La Junta General también ha autorizado al Consejo para el mismo periodo a excluir el derecho de suscripción preferente para cualquier emisión al amparo de estas autorizaciones.

4.4.2 Adquisición de sus acciones por Ferrovial

Ferrovial 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 Ferrovial recompra acciones totalmente desembolsadas con el fin de transferir dichas acciones empleados de Ferrovial o de una Compañía del Grupo Ferrovial 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 anual de 2025 que tuvo lugar el 24 de abril de 2025, es decir, hasta el 23 de octubre de 2026 inclusive, a adquirir acciones siempre que Ferrovial y las sociedades del Grupo Ferrovial 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 en la fecha de recompra, según determine el Consejo. Para más información sobre los programas de recompra de acciones de Ferrovial 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 amortizando acciones.

Un acuerdo 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 amortizar las acciones que Ferrovial posea en cada momento. El número de acciones que se amortizarán será determinado por el Consejo. El Consejo podrá proceder a la amortización en uno o varios tramos. Esta autorización caducará 18 meses después de la fecha de la Junta General anual de 2025, que tuvo lugar el 24 de abril de 2025, es decir, hasta el 23 de octubre de 2026 inclusive.

4.5 ACCIONISTAS SIGNIFICATIVOS 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 Ferrovial (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 Ferrovial a 31 de diciembre de 2025.

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	157.986.603	21,53 %	21,53 %
TCI Fund Management Ltd.* ²	72.970.294	10,03 %	10,03 %
María del Pino y Calvo-Sotelo	63.430.056	8,64 %	8,64 %
BlackRock Inc.* ³	31.807.990	4,33 %	5,06 %

*¹ El Sr. Rafael del Pino tiene 122.379 unidades asignadas.

*² Esta cifra incluye también swaps.

*³ Esta cifra incluye también contratos por diferencias.

Ferrovial no está controlada directa ni indirectamente. Ferrovial 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 las operaciones con partes vinculadas figura en la nota 6.8 de los Estados Financieros Consolidados.

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 Ferrovial que incorporan cláusulas de cambio de control se incluyen:

- En noviembre de 2025, Ferrovial emitió bonos convertibles no dilutivos liquidados en efectivo, con vencimiento en 2031, admitidos a negociación en el mercado abierto (*Freiverkehr*) de la Bolsa de Fráncfort. El apartado 9 (c) del Pliego de Condiciones de los bonos, establece como supuesto de amortización anticipada parcial, a opción de los bonistas el acaecimiento de un cambio de control de Ferrovial, que además conlleve pérdida o rebaja de calificación de Ferrovial.
- 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 el mismo se estipula el reembolso anticipado en caso de cambio de control en Ferrovial que suponga también la pérdida o rebaja de su calificación, autorizando a cada una de estas entidades a retirar la financiación concedida de forma individual durante los 90 días siguientes.
- En mayo, junio y noviembre de 2020, Ferrovial Emisiones, S.A. (filial de Ferrovial) emitió bonos admitidos a negociación en el mercado AIAF de renta fija, garantizados por Ferrovial y con vencimiento en 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 Dublín, 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.
- Ferrovial y el Grupo Ferrovial 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, entre otros, que incluyen entre las causas de resolución anticipada un cambio de control en Ferrovial.

5.2 ACUERDOS DE EMPLEO, PRESTACIÓN SERVICIOS E INDEMNIZACIÓN POR DESPIDO

No existen acuerdos entre Ferrovial 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; seguridad, salud 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 PARA PROVEEDORES

El Código Ético y de Conducta Empresarial (el "Código Ético") 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 Ferrovial 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 Ético de es aplicable a todas las sociedades del Grupo Ferrovial y establece los principios básicos a los que deben atenerse sus Consejeros, directivos y empleados. De acuerdo con el Código Ético, los principios clave de la conducta empresarial de Ferrovial son:

- Cumplimiento de la ley: Ferrovial trata de llevar a cabo sus actividades de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables.
- Respeto de los derechos humanos: Ferrovial procura que sus actuaciones y las de sus empleados se realicen en consonancia con los derechos humanos recogidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos.
- Integridad: Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial se basarán en la integridad, la honestidad, la prevención de la corrupción y el respeto a las circunstancias y necesidades individuales de las personas implicadas.

El cumplimiento del Código Ético se supervisa mediante el desarrollo de su Programa de Cumplimiento (para más información sobre la eficacia y el cumplimiento del Código Ético, véase la sección NEIS G1-1 CONDUCTA EMPRESARIAL (ÉTICA Y TRANSPARENCIA Y GOBIERNO CORPORATIVO) en el Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado. El Programa de Cumplimiento es supervisado por el Consejo directamente y a través de la CAC y cada Consejero ha firmado un certificado de cumplimiento del Código Ético. El Director de Cumplimiento informa periódicamente a la CAC, y al menos una vez al año al Consejo, sobre la eficacia del Programa de Cumplimiento.

Asimismo, el Director de Cumplimiento informa en cada reunión de la CAC sobre el funcionamiento del Canal Ético, que es el mecanismo establecido por Ferrovial 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. Por favor, consulte el NEIS G1-1 CONDUCTA EMPRESARIAL (ÉTICA Y TRANSPARENCIA Y GOBIERNO CORPORATIVO - Canal Ético) en la sección de Información Consolidada No Financiera y de Sostenibilidad del informe de gestión para 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 fomenta y 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 opera. Asimismo, Ferrovial fomenta y espera 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 el marco de sus relaciones comerciales con Ferrovial.

Para más información sobre la aplicación en la práctica de estas políticas, véase el NEIS G1-1 Conducta Empresarial (Ética, Transparencia y Gobierno Corporativo) en el capítulo Estado de la Información Consolidada no Financiera y de Sostenibilidad.

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 del Grupo Ferrovial, así como de sus colaboradores en el desarrollo de los negocios, teniendo en cuenta que Ferrovial tiene implantada una política de "tolerancia cero" con cualquier práctica que pueda ser calificada como corrupción o entrega o recepción de sobornos. La Política Anticorrupción regirá las interacciones entre Ferrovial o cualquier sociedad que forme parte del Grupo Ferrovial 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 CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE INFORMACIÓN PRIVILEGIADA

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, directivos y otros empleados (y las personas estrechamente vinculadas a ellos) 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 restricción para operar con valores, 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 REGLAMENTO DE POLÍTICA 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 a quién está autorizado a comunicar en nombre de Ferrovial a los participantes en los mercados de

valores, cómo gestiona Ferrovial las conferencias telefónicas trimestrales de publicación de resultados y las actualizaciones, la política de Ferrovial 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 su propio reglamento, que regula sus competencias, responsabilidades y organización. El Comité de Divulgación pretende facilitar el objetivo de Ferrovial de que las divulgaciones públicas realizadas por Ferrovial 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 Ferrovial 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"). 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 ya cotizada en España y posteriormente en Holanda, cuenta con un sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (en adelante, SCIF) desde 2010, cuando el regulador bursátil español (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 de las tareas realizadas para la cotización de las acciones ordinarias de Ferrovial en el Nasdaq, se identificaron tres debilidades materiales, según la definición de la Exchange Act y del Public Company Accounting Oversight Board de Estados Unidos, o PCAOB, en el control interno de Ferrovial sobre la información financiera, ya que los controles del anterior sistema SCIF de Ferrovial no estaban diseñados al nivel exigido por la 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 Ferrovial.

Las debilidades materiales identificadas se referían específicamente a: (i) falta de pruebas 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 pruebas 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.

Durante 2024, Ferrovial completó la definición e implementación de su modelo SOX global, basado en el marco COSO; asimismo comenzó a generar evidencias para todos los controles aplicables bajo el nuevo marco de Ferrovial de forma recurrente y comenzó un programa de pruebas recurrente realizado por el Departamento de Auditoría Interna para evaluar (i) si los controles se diseñaron adecuadamente para abordar los riesgos, y (ii) si los controles se implementaron tal y como se diseñaron.

Asimismo, durante 2024, Ferrovial implementó cambios en el control interno de Ferrovial sobre la información financiera para remediar las tres debilidades materiales identificadas. A finales de 2024, Ferrovial revisó los resultados de las pruebas del Departamento de Auditoría Interna, centrándose 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 dicha evaluación, Ferrovial concluyó que las debilidades materiales identificadas en el proceso de cotización habían sido subsanadas a 31 de diciembre de 2024, a excepción de los insuficientes controles de supervisión en relación con la actividad de los usuarios privilegiados de las aplicaciones informáticas, un subconjunto de la debilidad material previamente identificada relacionada con los controles generales de las tecnologías de la información a los que se ha hecho referencia anteriormente.

En 2025, Ferrovial siguió trabajando para mejorar su control interno sobre la información financiera, en particular los controles relacionados con la debilidad material sobre la supervisión insuficiente de la actividad de los usuarios privilegiados de las aplicaciones informáticas. Asimismo, se ha reforzado la organización de Ferrovial, con la creación de un Departamento de Cumplimiento Informático que colabora estrechamente con el Departamento de Control Interno, dedicando atención a todos los Controles Generales Informáticos. Por último, el Departamento de Auditoría Interna y el auditor externo han realizado una prueba de la eficacia de los controles internos de Ferrovial.

7.2 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO SOBRE LA INFORMACIÓN FINANCIERA

El sistema SCIF de Ferrovial se basa en el modelo esbozado por el Committee of Sponsoring Organizations of Treadway Commission conocido como Sistema de Control Interno de la Información Financiera el "SCIF"). 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 tesorería y los resultados de las operaciones de Ferrovial y (ii) esté exenta de errores significativos. La fiabilidad, exactitud, exhaustividad y actualidad 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 SCIF 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 elaboración de los estados financieros provisionales de Ferrovial, 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 los estados financieros. Además, "El Consejo supervisará el funcionamiento de los sistemas internos de control y gestión de riesgos y

llevará a cabo una evaluación sistemática de su diseño y eficacia al menos una vez al año. Se prestará atención a las deficiencias observadas, a los casos de mala conducta e irregularidades, a las indicaciones de los denunciantes, a las lecciones aprendidas y a las conclusiones del Departamento de Auditoría Interna y del auditor externo. En caso necesario, se introducen mejoras en los sistemas internos de gestión y control de riesgos".

- El **Reglamento de la Comisión de Auditoría y Control (la "CAC")** indican lo siguiente: "El principal objetivo de la Comisión de Auditoría y Control (la "Comisión") 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 SCIF 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 SCIF en la 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 Ferrovial. 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 del **Departamento de Cumplimiento Financiero**, 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 procesos y documentación de tecnología de la información junto con los propietarios, para asegurarse de que refleja la situación real, actualizando toda la información necesaria y facilitando el diseño de controles.
 3. Supervisar las pruebas cargadas en de Ferrovial 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 Ferrovial, los negocios, auditoría Interna o auditoría externa, para garantizar que estén finalizadas al cierre del ejercicio o que se hayan puesto en marcha medidas correctoras.
 5. Evaluar la ineficacia identificada por la Departamento de Auditoría Interna para determinar el impacto global en los Estados Financieros Consolidados del Grupo Ferrovial.
 6. En relación con el punto anterior, aportar una certificación anual a la CAC de la evaluación del estado del SCIF y coordinar la elaboración de certificaciones en la organización.
 7. Coordinación, junto con Auditoría Interna, con el auditor externo.
 8. Impartir formación SOX a la organización.
- El **Departamento de Cumplimiento Informático** es otro actor clave en el proceso del SCIF, cuyas principales funciones son:
 1. Contribución a la definición de las aplicaciones empresariales junto con el Departamento de Control Interno e identificación de las herramientas informáticas pertinentes en el ámbito de aplicación.
 2. 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.
 3. El departamento de Informática también proporciona una certificación anual a la CAC de la evaluación del estado del SCIF.
 4. Impartir formación SOX a la organización de informática.
 5. Coordinación, junto con Control Interno y Auditoría Interna, con el auditor externo.
- El **Departamento de Auditoría Interna** también desempeña un papel muy importante en el proceso SCIF, 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. Dicho proceso de comprobación 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 SCIF con arreglo al artículo 404a de la Ley SOX.

Otras tareas emprendidas por el Departamento de Auditoría Interna en relación con el SCIF:

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 a los Departamentos de Cumplimiento de Informática y Control Interno.
3. Mantener un registro (Resumen de Deficiencias de Control o SOCD) de todas las deficiencias encontradas y supervisar su estado en coordinación con los Departamentos de Cumplimiento Informático, que supervisará el diseño y la finalización de los planes de corrección correspondientes.
4. Evaluar los controles deficientes identificados para determinar el impacto global en los Estados Financieros Consolidados del Grupo Ferrovial.
5. Ofrecer una certificación anual a la CAC de la evaluación del estado del SCIF.
6. Informar periódicamente al CAC y al Comité de Dirección.

7.4 COMPONENTES DEL MARCO DE FERROVIAL

Como se indica en el apartado 7.1, el proceso SCIF de Ferrovial está alineado con el Marco de Gestión de Riesgos Empresariales COSO III, que proporciona un enfoque estructurado para gestionar los controles internos 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 bloques 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 Ferrovial. 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 SCIF. 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 Cumplimiento Informático, evaluarán los procesos de negocio en el ámbito 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, riesgo de fraude, 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 pérdidas y ganancias)
- Integridad
- Valoración o imputación (operaciones - Cuenta de pérdidas y ganancias)
- Presentación y desglose
- Derechos y obligaciones

Como se ha indicado, anualmente y en función de los procesos empresariales identificados en el ámbito de aplicación, se consideran 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 servicios informáticos (herramientas informáticas) utilizadas en las actividades informáticas cotidianas (acceso, cambios, etc.).

Para completar la definición del alcance, la dirección debe comprender las capas de la Informática (aplicación, sistema operativo y, bases de datos) dentro del sistema informático de la entidad y, a continuación, identificar los riesgos relevantes derivados de la Informática.

Una vez establecido el ámbito de aplicación, se comprueba la adecuación de la cobertura. El ámbito de aplicación se comparte con el Departamento 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 TI, 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 Ferrovial.

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 narración, y que identifican los riesgos específicos de cada proceso de negocio/aplicación informática y (ii) los controles definidos para mitigar dichos riesgos.

Una vez definido el alcance para 2025, se revisaron y actualizaron los organigramas y las matrices de riesgos y controles (RCM) del año anterior para garantizar que representaban el proceso empresarial/informático real y que se habían tenido en cuenta los cambios en la organización, los procedimientos o los sistemas. Ambos documentos, organigramas y RCM, se cargan en la herramienta utilizada para el proceso de SOX (ARCHER).

En el caso de los nuevos procesos empresariales y aplicaciones informáticas, se ha llevado a cabo un proceso de comprensión para identificar los principales riesgos de incorrecciones materiales y preparar los flujogramas iniciales y el RCM.

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 que residen en la cúspide de la estructura organizativa y, por tanto, tienen un amplio impacto en la compañía. Entre ellos figuran las políticas, los procedimientos y estructura organizativa.

- **Controles de procesos empresariales:** Ferrovial asigna 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; Empréstitos; 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 TI son:
 - Gestión de accesos (acceso a aplicaciones e infraestructura)
 - Gestión de cambios (cambios en aplicaciones e infraestructura)
 - Gestión del desarrollo de programas (migraciones e implantación de nuevas herramientas/aplicaciones)
 - Operaciones informáticas (por ejemplo, copias de seguridad, etc.)
 - Ciberseguridad

Ferrovial ha definido un marco de control de TI que comprende todos los riesgos potenciales procedentes de TI 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 Ferrovial 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.
 - Ferrovial ha definido plantillas estándar que deben cumplimentarse para los controles con IPE de procesos y aplicaciones.

Ejecución del control

Los propietarios de los controles son responsables de ejecutar los controles definidos en las Matrices de Control de Riesgos con la frecuencia establecida (mensual, anual, etc.) y de presentar las pruebas adecuadas del funcionamiento de los controles en cada ocasión. Las pruebas deben cargarse en la herramienta SCIF de Ferrovial (ARCHER).

Asimismo, los revisores de los controles son responsables de revisar las pruebas preparadas 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.

7.4.4 Información y comunicación

Comunicación interna.

- Relacionado con el control interno. Para reforzar la comunicación interna en el entorno de cumplimiento de la SOX, los Departamentos de Cumplimiento Financiero e Informático promueven campañas continuas de formación y concienciación de los empleados sobre el control interno de la información financiera. En la intranet corporativa también hay disponibles guías y un buzón SOX para preguntas.
- En relación con la información financiera. 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 las cuentas del Libro Mayor 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.

Comunicación externa.

El Departamento Financiero es responsable de identificar la información financiera que debe comunicarse a diferentes partes externas y de definir y establecer formalmente los procesos necesarios para captar la información que debe divulgarse públicamente, sus fuentes, los responsables de su elaboración y distribución, el destino y la frecuencia.

Ferrovial ha creado un Comité de Divulgación, que supervisa la preparación y revisión de los estados financieros anuales. Entre otras cuestiones, el Comité de Divulgación supervisa la preparación y revisión de los informes de Ferrovial y otra información que debe presentarse a la SEC, incluido el informe anual en el Formulario 20-F, considera la materialidad de la información que debe divulgarse en los documentos antes indicados y supervisa los controles y procedimientos diseñados para garantizar que la información que debe divulgarse en los estados financieros se registra, procesa, resume y comunica de forma precisa y puntual.

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:

- El Departamento de Auditoría Interna comprueba anualmente el diseño de todos los controles implantados para todos los procesos empresariales, aplicaciones y controles a nivel de entidad, así como su eficacia operativa, basándose en muestras representativas.

El alcance del trabajo del Departamento 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.

- Los **Departamentos de Control Interno y Cumplimiento TI** también supervisa que las pruebas de control se carguen regularmente en la herramienta. También revisa los resultados de las pruebas y el progreso de las soluciones para los fallos de control. Una vez resueltas las medidas correctoras de los fallos de control, se comunica a Auditoría Interna, que volverá a probar el control correspondiente para asegurarse de que funciona correctamente.
- Por último, la dirección también desarrolla 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.

Estos cinco bloques 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 LOS ESTADOS FINANCIEROS

La preparación de los Estados Financieros comienza con la creación del calendario de cierre anual por parte del Departamento Financiero, que incluye las principales tareas a realizar para preparar los Estados Financieros consolidados del Grupo Ferrovial. 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 caja, tienen sus propios controles.

A nivel de sistemas transaccionales, Ferrovial ha implantado SAP en la mayoría de las sociedades del Grupo Ferrovial 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 fin de periodo 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 preparan las siguientes certificaciones:

- 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.
- El Departamento de Control Interno, basándose en los resultados de las pruebas de Auditoría Interna y Auditoría Externa, evalúa la gravedad de las deficiencias identificadas y determina si existen debilidades materiales y/o deficiencias significativas que deban ser comunicadas y, en función de lo anterior, propone la evaluación que deben realizar el CEO y el CFO en relación con el SCIIF.
- El Departamento de Sistemas de Información 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 formulación por el Consejo, la Dirección Económico-Financiera Corporativa presenta al mencionado Comité de Divulgación, y posteriormente a la CAC, un borrador de los estados financieros anuales, destacando los principales juicios y estimaciones realizados en las áreas más complejas o con mayor impacto contable.

7.6 AUDITOR EXTERNO DEL GRUPO

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. ("PwC"), nombrado auditor externo de Ferrovial, inicialmente por un plazo de tres años, el 24 de abril de 2025, ha participado en todas las reuniones de la CAC presentando su alcance o trabajo (auditoría anual, revisión limitada, etc.), planificación, identificación de riesgos clave, conclusiones del trabajo intermedio y conclusiones finales de la auditoría. El auditor externo también presenta al Consejo estas conclusiones finales.

Además, y con el fin de proporcionar una opinión de auditoría integrada para el Informe Anual que se presentará a la SEC (Formulario 20-F), para cumplir con los requisitos de la Sección 404b de la Ley SOX, PwC también lleva a cabo una auditoría del control interno sobre la información financiera. De ahí que también hayan presentado a la CAC sus planes, resultados provisionales y finales y un resumen de las deficiencias de control. 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.

7.7 SITUACIÓN ACTUAL DE LAS DEBILIDADES MATERIALES IDENTIFICADAS EN 2024

En relación con la debilidad material relacionada con los controles insuficientes de supervisión de la actividad de los usuarios privilegiados de las aplicaciones informáticas, a partir de 2025, Ferrovial ha centrado el trabajo en las tres aplicaciones financieras principales siguientes:

- SAP R3, que es la principal aplicación financiera (ERP).
- SAP BPC, la herramienta de consolidación.
- Insite, la herramienta de contabilidad y contabilidad de costes utilizada en la división de Construcción.

Para cada una de estas aplicaciones, los Departamentos de Cumplimiento TI y Financiero han trabajado en estrecha colaboración con los propietarios de las aplicaciones para revisar lo siguiente:

- La existencia de registros y, en caso afirmativo, la información que contienen. Se ha realizado un trabajo considerable para (i) extraer registros (especialmente en SAP, donde debido al volumen de registros esto ha representado un reto), (ii) enriquecer los registros para añadir información útil que permita una revisión significativa y (iii) emprender una revisión de los mismos.
- Paralelamente, para cada uno de los sistemas, la actividad de los usuarios informáticos se clasificó en (i) actividad de riesgo clave y (ii) actividad de riesgo no clave, a fin de garantizar una supervisión adecuada para el primer grupo.
 - Por último, se realizó una revisión de los registros enriquecidos para poder concluir acerca de las actividades realizadas por los usuarios con privilegios y también para garantizar que ningún otro usuario haya realizado actividades con privilegios informáticos. Cabe señalar que las actividades se dividieron en dos grupos:
 - Actividades financieras: Estas actividades fueron supervisadas no solo por personal informático, sino también por personal financiero cuando se consideraron críticas desde el punto de vista financiero (contabilización de diarios o modificación de datos maestros de proveedores).
- Actividades no financieras: Estas actividades han sido revisadas por el personal de Sistemas de Información.
- Aunque inicialmente el control era semestral, a partir de julio pasó a ser mensual para facilitar el proceso de revisión.

La necesidad de este control también se ha evaluado para el resto de aplicaciones empresariales y herramientas informáticas y se ha implantado en 31 aplicaciones empresariales y 26 herramientas informáticas. Auditoría Interna y PwC comprobaron el diseño de estos controles y, posteriormente, su eficacia. No se han detectado problemas significativos.

Teniendo en cuenta la información anterior, Ferrovial considera que la debilidad material existente a 31 de diciembre de 2024 relacionada con la insuficiente supervisión de la actividad de los usuarios privilegiados de las aplicaciones informáticas ya ha sido subsanada a 31 de diciembre de 2025.

7.8 CONCLUSIÓN

Ferrovial considera que, sobre la base del trabajo realizado, ninguna de las deficiencias de control identificadas puede calificarse de debilidad material y que la Debilidad Material comunicada en 2024, relativa a los "insuficientes controles de supervisión en relación con la actividad de los usuarios privilegiados de las aplicaciones informáticas" ya ha sido subsanada en su totalidad. Esto coincide con la Evaluación de la Dirección sobre la eficacia del Control Interno sobre la Información Financiera incluida en los Estados Financieros presentados a la SEC para 2025 (el "20-F 2025") y con la opinión de la Auditoría Externa incluida en el 20-F 2025.

Se han detectado algunas deficiencias de control y habrá que trabajar para mejorar los controles internos de Ferrovial y mantenerlos al nivel exigido de eficacia según la Ley SOX.

8. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE GOBIERNO CORPORATIVO

El Código de Gobierno Corporativo neerlandés (modificado en mayo de 2025 y disponible en: El Código Neerlandés de Gobierno Corporativo | Monitoring Commissie Corporate Governance) se aplica a todas las compañías holandesas con acciones cotizadas 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.

Ferrovial reconoce la importancia del buen gobierno, tanto según lo establecido en el Código de Gobierno Corporativo neerlandés como en el contexto español y estadounidense y la práctica del mercado internacional. Ferrovial cumple la mayoría de recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo neerlandés, excepto las que se enumeran a continuación:

Recomendación 2.2.2 - Incluyendo el periodo en el que formaron parte del Consejo de Ferrovial S.A., los Consejeros No Ejecutivos D^a. María del Pino y D. José Fernando Sánchez-Junco, que fueron reelegidos en la Junta General anual de Ferrovial de 2025, han formado parte del Consejo durante más de doce años. Además, incluyendo el periodo en que formó parte del Consejo de Ferrovial S.A., el Consejero No Ejecutivo D. Óscar Fanjul Martín, que fue reelegido en la Junta General anual de Ferrovial de 2025 por un periodo de tres años, ha formado parte del Consejo durante más de ocho años en el momento de su reelección. Todos ellos tienen un profundo conocimiento del Grupo Ferrovial, 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 estos

Consejeros No Ejecutivos también muestran su amplia formación con un sólido conocimiento del negocio, ESG y estrategia comercial. El Consejo considera que, además de sus cualificaciones, es aconsejable contar en el Consejo con una mezcla de miembros experimentados y miembros nombrados más recientemente, con el fin de enriquecer el debate, aportar pluralidad de opiniones y permitir un mejor ejercicio del funcionamiento del Consejo y de las Comisiones.

Recomendación 2.3.7 - El Código de Gobierno corporativo 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 corporativo 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 corporativo 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). Ferrovial 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. Ferrovial considera que es la más adecuada teniendo en cuenta el gobierno de Ferrovial en su conjunto, 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 Ferrovial.

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 3.3.2 - De conformidad con la Política de Remuneración, los Consejeros No Ejecutivos reciben parte de su remuneración en acciones. Las acciones no están sujetas a ninguna condición de rendimiento, sino que se determinan cada año como un porcentaje fijo del valor total en efectivo de la remuneración correspondiente a ese año. Las acciones se conceden como inversiones a largo plazo y están sujetas a un periodo de tenencia de tres años o el final de su mandato como Consejero, lo que ocurra antes. La justificación de la remuneración en acciones es alinear mejor la remuneración de los Consejeros con las prácticas de las compañías estadounidenses del grupo de referencia de Ferrovial, mejorando el atractivo para los Consejeros con un enfoque en Norteamérica, un mercado clave para Ferrovial, al tiempo que se mantiene la alineación con las mejores prácticas europeas.

Recomendación 5.1.2 - De conformidad con el Reglamento del Consejo, el Presidente de Ferrovial es el máximo responsable del funcionamiento eficaz 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 Corporativo 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 Corporativo 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 Informe de Gestión del Decreto, 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 Corporativo neerlandés, tal como exige el artículo 3 del Decreto 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, consultar 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 Pertenencia 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.

DECLARACIONES DEL CONSEJO SOBRE LA GESTIÓN DE RIESGOS

El Consejo, que es responsable de establecer y mantener los sistemas internos de control y gestión de riesgos y de evaluar su eficacia, reconoce las limitaciones inherentes a estos sistemas, en los que influyen, entre otras cosas, las limitaciones inherentes a la gestión de riesgos, consideraciones empresariales como el apetito de riesgo de Ferrovial, la complejidad de las operaciones de Ferrovial y la naturaleza dinámica del entorno empresarial, y reconoce asimismo que determinados riesgos permanecen fuera del control directo de Ferrovial, ya que dependen de terceros o de circunstancias externas. Por ello, las afirmaciones que figuran a continuación no implican que los sistemas internos de gestión de riesgos y control ofrezcan certidumbre en cuanto a la consecución de los objetivos estratégicos, operativos, de cumplimiento y de información, ni que puedan evitar todas las inexactitudes, imprecisiones, fraudes, emisiones operativas e incumplimientos de leyes y reglamentos. Los principales riesgos a los que se enfrenta Ferrovial, su marco de gestión de riesgos y su apetito de riesgo se describen en la sección Informe de Riesgos del presente informe de gestión. Las declaraciones que figuran a continuación se realizan únicamente de conformidad con la recomendación 1.4.3 de la Ley holandesa de Gobierno Corporativo y, por consiguiente, no deben interpretarse en relación con las obligaciones de Ferrovial en virtud de la Ley Sarbanes-Oxley (SOX) de Estados Unidos.

El Consejo, basándose en los procedimientos de control interno llevados a cabo durante 2025 descritos en el apartado 7.3, en los sistemas internos de gestión y control de riesgos descritos en el capítulo Informe de Riesgos 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, según su leal saber y entender a la fecha del balance:

- el informe de gestión de Ferrovial proporciona información suficiente sobre deficiencias 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 Ferrovial no contiene inexactitudes importantes;
- los sistemas mencionados proporcionan una garantía limitada de que la información sobre sostenibilidad incluida en el estado de información no financiera y de sostenibilidad consolidado está libre de incorrecciones materiales;
- no tiene constancia de que, teniendo en cuenta la propensión al riesgo de Ferrovial, los sistemas mencionados no ofrezcan garantías suficientes de que los riesgos operativos y de cumplimiento identificados en el capítulo "Informe de riesgos" del informe de gestión se gestionan eficazmente, entendiéndose por "garantías suficientes" la certeza que se deriva de la propensión al riesgo de Ferrovial, la complejidad de su compañía, las limitaciones inherentes a estos sistemas y otras informaciones sobre estos sistemas que figuran en el informe de gestión;
- basándose en la situación actual, está justificado que la información financiera se elabore sobre la base de una empresa en funcionamiento; y
- el 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 Ferrovial durante el periodo de doce meses posterior a la elaboración del informe.



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 consolidados y los estados financieros individuales de Ferrovial SE correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2025 ofrecen una imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Ferrovial SE y de las entidades incluidas en la consolidación tomados en su conjunto; y
- el informe de gestión de Ferrovial SE correspondiente al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2025 ofrece una imagen fiel de la situación a la fecha del balance, del desarrollo de las actividades durante el ejercicio de Ferrovial SE y de las empresas vinculadas a la misma 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 y, en la medida en que se haya transpuesto a la legislación neerlandesa, se ha elaborado de conformidad con las normas a que se refiere el artículo 29 ter de la Directiva 2013/34/UE (la "Directiva Contable") para la elaboración de informes de sostenibilidad (según se define en el artículo 2, apartado 18, de la Directiva Contable), así como con los requisitos establecidos en el artículo 8, apartado 4, del Reglamento 2020/852/UE (el Reglamento sobre Taxonomía).

Ámsterdam, a 25 de febrero de 2026

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Consejero Ejecutivo (Presidente)
- D. Óscar Fanjul Martín, Consejero No Ejecutivo (Vicepresidente)
- D. Ignacio Madridejos 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



Aeropuerto de Dalaman, Turquía

INFORME DE REMUNERACIONES

1. INTRODUCCIÓN DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES	[253]
2. POLÍTICA DE REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EN 2026	[254]
3. APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EN 2025	[260]
4. ALINEACIÓN DE LA REMUNERACIÓN EN EL GRUPO CON LOS RESULTADOS SOSTENIBLES Y A LARGO PLAZO DE LA COMPAÑÍA Y LA REDUCCIÓN DE RIESGOS	[267]
5. PROCEDIMIENTOS Y ÓRGANOS DE LA COMPAÑÍA IMPLICADOS EN LA POLÍTICA DE REMUNERACIÓN. PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES DURANTE EL EJERCICIO 2025	[267]
6. TABLAS RESUMEN DE LA REMUNERACIÓN TOTAL	[270]

A decorative graphic consisting of a series of small black dots arranged in a wavy, upward-curving line that spans the width of the page near the bottom.



INFORME DE REMUNERACIONES

Crecimiento sostenible

1. INTRODUCCIÓN DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

Estimado accionista,

En nombre de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, me complace presentar el Informe Anual sobre Remuneración de los Consejeros de 2025 (IARC) de Ferrovial. Nuestro marco retributivo sigue centrado en la creación de valor a largo plazo, una gobernanza sólida y la alineación con los intereses de los accionistas.

Resultados de remuneración 2025

La Comisión ha revisado los resultados respecto de los parámetros preestablecidos y ha aprobado el incentivo variable anual para 2025 al 148,0% del objetivo para el Presidente y al 143,6% para el Consejero Delegado. En el apartado 3 del informe se detallan los objetivos y resultados.

El ciclo 2022-2024 del Plan de Incentivos a Largo Plazo se llevó a cabo en marzo de 2025. El nivel de pago ascendió al 90% de su máximo.

Apoyo de los accionistas y mejoras en la política

En la Junta General Anual de Accionistas de 2025, los accionistas aprobaron una Política de Remuneraciones revisada con más del 95% de votos a favor. El nivel apoyo obtenido en la reunión para los puntos del orden del día relacionados con la remuneración también fue elevado, en consonancia con los resultados de años anteriores.

En la Junta General de Accionistas de 2026, propondremos el Plan de Incentivos a Largo Plazo 2026-2028, que mantiene la continuidad con el modelo existente y sigue alineado con nuestra estrategia a largo plazo.

Composición y gobernanza del Consejo

En 2025, el Consejo de Ferrovial ha estado compuesto por 12 miembros (actualmente 11 tras la dimisión de D.ª Alicia Reyes efectiva a partir del 19 de enero de 2026). En 2025, las mujeres representaban el 33% del Consejo. Excluyendo a los Consejeros Ejecutivos, este porcentaje se eleva al 40%, superando la cuota obligatoria prevista en la legislación neerlandesa. La Comisión sigue comprometida con un Consejo diverso y equilibrado, que respalde las prioridades estratégicas de Ferrovial.

Observaciones finales

La Comisión sigue centrada en mantener un marco retributivo orientado al rendimiento, transparente y alineado con los compromisos a largo plazo de Ferrovial. De conformidad con la normativa aplicable, este informe se someterá a votación consultiva en la Junta General Anual de Accionistas de 2026.

Un cordial saludo,

Bruno Di Leo

Presidente, Comisión de Nombramientos y Retribuciones

2. POLÍTICA DE REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EN 2026

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 24 de abril de 2025.

La Política de Remuneraciones de los Consejeros puede consultarse en el siguiente enlace: [Política de remuneraciones de los consejeros](#)

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 a la 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 a largo plazo), que refleje una adecuada asunción de riesgos combinada con la consecución de los objetivos definidos
Transparencia	Transparencia de la política y en el informe sobre las 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 con 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 cambio de control
Análisis retributivo comparativo	No existen compromisos para pensiones
Paquete de beneficios sociales conservador, en línea con la política de gestión del Grupo	No se conceden préstamos ni anticipos
Tenencia de acciones por valor de dos veces su remuneración fija	
No ejercicio de derechos sobre las acciones hasta 3 años después de la fecha de asignación	
Sus contratos incluyen cláusulas de recobro de la retribución variable	
Publicación del grupo de comparación	
Proceso periódico de consulta a los accionistas	
Asesoramiento externo	
Consejeros en su condición de tales	
Participan en esquemas de remuneración que no están vinculados a los resultados de la Compañía	

2.2. EMPRESAS COMPARABLES UTILIZADAS PARA DETERMINAR LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones evalúa periódicamente la información del mercado en relación con los niveles, el mix y las prácticas de remuneración.

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, el AEX25 y el 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, Canadian Pacific Kansas City Limited, Exelon y Norfolk Southern se han incluido en el grupo de este año en lugar de Banco Santander, BBVA e Inditex.

Como resultado, el grupo de comparación está formado por las siguientes 26 compañías:

Acciona	Eiffage	Norfolk Southern	Transurban
ACS	Exelon	NVR Inc.	Tutor Perini
AECOM	Fluor	Quanta Services	Vinci
AdP	Fraport	Repsol	Webuild
Ahold Delhaize	Granite	Sacyr	Wolters Kluwer
BIP (Brookfield Infrastructure Partners)	Iberdrola	Skanska	
Canadian Pacific Kansas City Limited	Naturgy	Telefónica	

Ferrovial se sitúa entre el percentil 25 y la mediana en ingresos, en la mediana en activos totales y por encima del percentil 75 en capitalización bursátil, en comparación con las 26 empresas incluidas en el grupo de comparación.

La Comisión considera la información del 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 principalmente en: (i) retribución fija, (ii) retribución variable anual y (iii) retribución variable a largo plazo.

2.3.1. Detalles de los elementos de la remuneración de los Consejeros Ejecutivos

Los elementos que componen la remuneración de los Consejeros Ejecutivos son:

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 Compañía. Se abona mensualmente.
	Importe
	• Presidente: 1.650.000€ • Consejero Delegado 1.600.000€
Retribuciones en especie	Funcionamiento
Ofrecer un paquete retributivo competitivo	De acuerdo con la política de los directivos del Grupo, la Sociedad ha suscrito pólizas de seguro de vida para cubrir el riesgo de fallecimiento e incapacidad, de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. Además, los Consejeros Ejecutivos pueden optar 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 alguno de los productos o servicios ofrecidos por la compañía en el plan de retribución flexible.
	Importe máximo
	• Presidente: 50.000€ • Consejero Delegado 50.000€

Sistemas de ahorro a largo plazo (aplicable solo al Consejero Delegado)

Ferrovial no tiene obligaciones contraídas 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 puede disponer de un esquema retributivo de carácter diferido que solo se hará efectivo cuando el Consejero se desvincule de mutuo acuerdo de la Sociedad al alcanzar una determinada edad, no existiendo por tanto derechos consolidados.

El Consejero Delegado, D. Ignacio Madridejos, participa en dicho esquema retributivo de carácter diferido de conformidad con lo dispuesto en el contrato 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																										
Recompensar la creación de valor mediante la consecución de los objetivos previstos en los planes estratégicos del Grupo	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 la remuneración y el desempeño.																										
	Importe																										
		Objetivo		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 2026, los objetivos establecidos son los siguientes:																										
	<table><tr><th colspan="3">Objetivos cuantitativos</th><th colspan="2">Objetivos cualitativos y ESG</th></tr><tr><th></th><th>Peso</th><th>Métrica</th><th>Peso</th><th>Métrica</th></tr><tr><td rowspan="2">Presidente</td><td rowspan="2">80 %</td><td>55 % Resultado neto</td><td rowspan="2">20 %</td><td rowspan="2">• Funcionamiento del Consejo y de la Comisión Ejecutiva • Planificación estratégica • Factores medioambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG): - Gobierno corporativo - Plan de sucesiones - Representación institucional </td></tr><tr><td>45 % Flujo de caja</td></tr><tr><td rowspan="2">CEO</td><td rowspan="2">70 %</td><td>55 % Resultado neto</td><td rowspan="2">30 %</td><td rowspan="2">• Planificación estratégica • Factores medioambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG): - 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 - Relaciones con grupos de interés </td></tr><tr><td>45 % Flujo de caja</td></tr></table>					Objetivos cuantitativos			Objetivos cualitativos y ESG			Peso	Métrica	Peso	Métrica	Presidente	80 %	55 % Resultado neto	20 %	• Funcionamiento del Consejo y de la Comisión Ejecutiva • Planificación estratégica • Factores medioambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG): - Gobierno corporativo - Plan de sucesiones - Representación institucional	45 % Flujo de caja	CEO	70 %	55 % Resultado neto	30 %	• Planificación estratégica • Factores medioambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG): - 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 - Relaciones con grupos de interés	45 % Flujo de caja
	Objetivos cuantitativos			Objetivos cualitativos y ESG																							
		Peso	Métrica	Peso	Métrica																						
Presidente	80 %	55 % Resultado neto	20 %	• Funcionamiento del Consejo y de la Comisión Ejecutiva • Planificación estratégica • Factores medioambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG): - Gobierno corporativo - Plan de sucesiones - Representación institucional																							
		45 % Flujo de caja																									
CEO	70 %	55 % Resultado neto	30 %	• Planificación estratégica • Factores medioambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG): - 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 - Relaciones con grupos de interés																							
		45 % Flujo de caja																									

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, 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 2026, estarán en vigor la primera asignación (el periodo de medición de objetivos abarca 2023-2025), la segunda asignación (el periodo de medición de objetivos abarca 2024-2026) y la tercera asignación (el periodo de medición de objetivos abarca 2025-2027). Además, está previsto someter a la aprobación de la próxima Junta General de Accionistas un nuevo Plan de Incentivos a Largo Plazo (el Plan 2026-2028), similar a los anteriores. Las unidades asignadas se podrán convertir en acciones si (i) si los Consejeros Ejecutivos permanecen en la Sociedad durante un periodo de maduración de tres 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 de Accionistas. 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 remuneración y desempeño.																																																																																																													
	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 <table><tr><th colspan="2"></th><th colspan="4">Escala de logro</th></tr><tr><th></th><th></th><th>%</th><th>Métricas</th><th>Grado de consecución</th><th>% pago</th></tr><tr><td rowspan="22">Recompensar la creación de valor sostenible para el accionista en el largo plazo</td><td rowspan="6">Asignación 2023</td><td rowspan="3">40 %</td><td rowspan="3">Flujo de caja de actividad</td><td>Máximo</td><td>836 M€</td></tr><tr><td></td><td>671 M€</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>571 M€</td></tr><tr><td rowspan="4">50 %</td><td rowspan="4">RTA relativo</td><td>Máximo</td><td>Posición 1 a 3</td><td>50%</td></tr><tr><td></td><td>Posición 4 a 6</td><td>40%</td></tr><tr><td></td><td>Posición 7 a 9</td><td>30%</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>Posición 10 a 18</td><td>0%</td></tr><tr><td rowspan="6">Plan 2023-2025</td><td rowspan="2">10 %</td><td rowspan="2">Emisiones de CO2</td><td>Máximo</td><td>≥26,9%</td><td>5%</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>≤21,5%</td><td>0%</td></tr><tr><td rowspan="2">10 %</td><td rowspan="2">Diversidad</td><td>Máximo</td><td>≥32,0%</td><td>2,5%</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>≤27,2 %</td><td>0%</td></tr><tr><td rowspan="2">10 %</td><td rowspan="2">Seguridad y Salud</td><td>Máximo</td><td>≥27,1%</td><td>2,5%</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>≤19,0 %</td><td>0%</td></tr><tr><td rowspan="10">Asignación 2024</td><td rowspan="2">40 %</td><td rowspan="2">Flujo de caja de actividad</td><td>Máximo</td><td>1.352 M€</td><td>40%</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>1.102 M€</td><td>20%</td></tr><tr><td rowspan="4">50 %</td><td rowspan="4">RTA relativo</td><td></td><td>927 M€</td><td>0%</td></tr><tr><td>Máximo</td><td>Posición 1 a 3</td><td>50%</td></tr><tr><td></td><td>Posición 4 a 6</td><td>40%</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>Posición 7 a 9</td><td>30%</td></tr><tr><td rowspan="6">10 %</td><td rowspan="2">Emisiones de CO2</td><td></td><td>Posición 10 a 18</td><td>0%</td></tr><tr><td>Máximo</td><td>≥172.021</td><td>5%</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td><151.737</td><td>0%</td></tr><tr><td rowspan="2">Diversidad</td><td>Máximo</td><td>≥32,0%</td><td>2,5%</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>=27,2% <27,2 %</td><td>1,25% 0%</td></tr><tr><td rowspan="2">Seguridad y Salud</td><td>Máximo</td><td>≥31,8%</td><td>2,5%</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>=20,29% <20,29 %</td><td>1,25% 0%</td></tr></table>			Escala de logro						%	Métricas	Grado de consecución	% pago	Recompensar la creación de valor sostenible para el accionista en el largo plazo	Asignación 2023	40 %	Flujo de caja de actividad	Máximo	836 M€		671 M€	Mínimo	571 M€	50 %	RTA relativo	Máximo	Posición 1 a 3	50%		Posición 4 a 6	40%		Posición 7 a 9	30%	Mínimo	Posición 10 a 18	0%	Plan 2023-2025	10 %	Emisiones de CO2	Máximo	≥26,9%	5%	Mínimo	≤21,5%	0%	10 %	Diversidad	Máximo	≥32,0%	2,5%	Mínimo	≤27,2 %	0%	10 %	Seguridad y Salud	Máximo	≥27,1%	2,5%	Mínimo	≤19,0 %	0%	Asignación 2024	40 %	Flujo de caja de actividad	Máximo	1.352 M€	40%	Mínimo	1.102 M€	20%	50 %	RTA relativo		927 M€	0%	Máximo	Posición 1 a 3	50%		Posición 4 a 6	40%	Mínimo	Posición 7 a 9	30%	10 %	Emisiones de CO2		Posición 10 a 18	0%	Máximo	≥172.021	5%	Mínimo	<151.737	0%	Diversidad	Máximo	≥32,0%	2,5%	Mínimo	=27,2% <27,2 %	1,25% 0%	Seguridad y Salud	Máximo	≥31,8%	2,5%	Mínimo	=20,29% <20,29 %	1,25% 0%
		Escala de logro																																																																																																												
		%	Métricas	Grado de consecución	% pago																																																																																																									
Recompensar la creación de valor sostenible para el accionista en el largo plazo	Asignación 2023	40 %	Flujo de caja de actividad	Máximo	836 M€																																																																																																									
					671 M€																																																																																																									
				Mínimo	571 M€																																																																																																									
		50 %	RTA relativo	Máximo	Posición 1 a 3	50%																																																																																																								
					Posición 4 a 6	40%																																																																																																								
					Posición 7 a 9	30%																																																																																																								
	Mínimo			Posición 10 a 18	0%																																																																																																									
	Plan 2023-2025	10 %	Emisiones de CO2	Máximo	≥26,9%	5%																																																																																																								
				Mínimo	≤21,5%	0%																																																																																																								
		10 %	Diversidad	Máximo	≥32,0%	2,5%																																																																																																								
				Mínimo	≤27,2 %	0%																																																																																																								
		10 %	Seguridad y Salud	Máximo	≥27,1%	2,5%																																																																																																								
				Mínimo	≤19,0 %	0%																																																																																																								
	Asignación 2024	40 %	Flujo de caja de actividad	Máximo	1.352 M€	40%																																																																																																								
				Mínimo	1.102 M€	20%																																																																																																								
		50 %	RTA relativo		927 M€	0%																																																																																																								
				Máximo	Posición 1 a 3	50%																																																																																																								
					Posición 4 a 6	40%																																																																																																								
				Mínimo	Posición 7 a 9	30%																																																																																																								
		10 %	Emisiones de CO2		Posición 10 a 18	0%																																																																																																								
				Máximo	≥172.021	5%																																																																																																								
			Mínimo	<151.737	0%																																																																																																									
Diversidad			Máximo	≥32,0%	2,5%																																																																																																									
	Mínimo		=27,2% <27,2 %	1,25% 0%																																																																																																										
Seguridad y Salud	Máximo		≥31,8%	2,5%																																																																																																										
	Mínimo	=20,29% <20,29 %	1,25% 0%																																																																																																											

Asignación 2025	40 %	Flujo de caja de actividad	Máximo	3.236 M€	40 %
				2.666 M€	20 %
			Mínimo	2.221 M€	0 %
		RTA relativo a un grupo comparable	Máximo	Posición 1 a 3	35 %
				Posición 4 a 6	18 %
				Posición 7 a 9	21 %
			Mínimo	Posición 9 a 16	0 %
	50 %	RTA relativo al índice S&P500	Máximo	En el 20% superior de las compañías.	15 %
				Entre el 40%-60% superior de las compañías.	7,5 %
			Mínimo	Por debajo del 60 % superior de las compañías	0 %
	10 %	Emisiones de CO ₂	Máximo	≥29,4%	5 %
			Mínimo	<25,2%	0 %
		Pertenencia e Inclusión	Máximo	≥8,2	2,5 %
				=7,5	1,25 %
			Mínimo	≤7,0	0 %
		Seguridad y Salud	Máximo	≥34,8%	2,5 %
				=33,3%	1,25 %
			Mínimo	<33,3%	0 %

A este respecto:

- Toda remuneración concedida se ajustará a las leyes y reglamentos aplicables.
- Flujo de caja de actividad: la suma del flujo de tesorería de explotación antes de impuestos y el flujo de tesorería neto de la inversión, y los pagos de arrendamiento según la NIIF 16, excluidos los intereses financieros recibidos, las operaciones de inversión o desinversión no comprometidas en la fecha de inicio del Plan, así como los flujos de tesorería de explotación relacionados con dichas inversiones.
- Emisiones de CO₂: La reducción de las toneladas equivalentes de CO₂, considerando la base del año 2009 como referencia para las asignaciones de 2023 y 2024, y la disminución de emisiones de CO₂, considerando el año base de 2020 como referencia en 2025. Para comparar la información, los porcentajes de CO₂ para el año 2024 se detallan a continuación: en el objetivo 25,21%, máximo 28,58%.
- Diversidad: Asegurar que ningún género represente menos de un determinado % del equipo de liderazgo de Ferrovial (FLT) en comparación con el número total de miembros de ese grupo.
- Pertenencia e Inclusión: la media aritmética de las puntuaciones del ítem "Pertenencia e Inclusión" en la Encuesta de Opinión de los Empleados para los años 2025, 2026 y 2027.
- Seguridad y Salud: Reducción del índice de frecuencia de accidentes graves y mortales, que se calcula multiplicando el número de accidentes graves y mortales por 1.000.000 y se divide por el número total de horas trabajadas aplicadas 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) comparado con los siguientes grupos de compañías:
 - Para el Plan 2023-2025 - Primera y segunda asignación: 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 (tercera asignación): la métrica RTA se ha dividido en dos partes: 70% RTA, con mayor énfasis en el grupo de pares del sector de infraestructuras (ACS, AENA, Brookfield I.P., Sacyr, Eiffage, Fraport, Granite, AdP, Transurban, Vinci, Acciona, Fluor, Webuild, Skanska, Tutor Perini), y 30% RTA en comparación con el índice S&P 500.

RTA es 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 hace referencia al 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).

En cuanto al mix retributivo, la política retributiva de Ferrovial establece un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la retribución. El peso de la remuneración en riesgo para los Consejeros Ejecutivos es de al menos el 75% de la remuneración total para un escenario

máximo que prevé un incentivo máximo a largo plazo y la superación de los objetivos. Las tablas siguientes detallan el nivel de remuneración total, así como la combinación de remuneraciones para un escenario de cumplimiento mínimo y máximo de los objetivos:

- El valor máximo supone que se devengaría la máxima retribución variable anual (190% de la retribución fija para el Presidente y 150% de la retribución fija para el Consejero Delegado) y la máxima retribución variable anualizada a largo plazo (150% de la retribución fija).
- El valor de la remuneración variable máxima anualizada a largo plazo se define en función del precio inicial de la acción en la fecha de asignación. No se tiene en cuenta la posible variación de la acción durante el periodo de medición del objetivo.

PRESIDENTE	Retribución fija	Retribución variable anual	Incentivo a largo plazo	Total
Mix de retribución	23 %	43 %	34%	7.260.000€
Riesgo	Libre de riesgo 23% (1.650.000 €)	Remuneración de riesgo 77%		

CONSEJERO DELEGADO	Retribución fija	Retribución variable anual	Incentivo a largo plazo	Total
Mix de retribución	25 %	37,5 %	37,5 %	6.400.000€
Riesgo	Libre de riesgo 25% (1.600.000 €)	Remuneración de riesgo 75%		

2.3.2. Política de tenencia de acciones

Una vez entregadas las acciones o las opciones o derechos sobre 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 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, previo dictamen favorable de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, para hacer frente a situaciones extraordinarias que así lo requieran (Ver apartado 8 "Cumplimiento de los Requisitos de Gobierno Corporativo" del Informe de Gobierno Corporativo).

2.3.3. Cláusula Malus y Clawback

En el marco de la Política de Remuneración, los contratos de los Consejeros Ejecutivos incluyen cláusulas de malus y clawback que permiten a la Compañía reducir o recuperar hasta el 100% de la retribución variable -ya se pague en efectivo o en acciones- cuando, en el plazo de tres años desde el pago, se determine que dicha retribución se basó en datos inexactos que tuvieron un impacto materialmente negativo en los resultados financieros de la Compañía. Las decisiones relativas a estas circunstancias son competencia del Consejo de Administración, que puede basarse en informes de comités consultivos y compensar los importes a recuperar con futuras retribuciones variables.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones puede proponer la cancelación de la retribución variable en tales situaciones y evaluar si casos excepcionales justifican la terminación de la relación con el ejecutivo en cuestión.

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. La Compañía también está facultada por la legislación civil neerlandesa para recuperar cualquier retribución variable abonada sobre la base de información inexacta.

Además, los componentes variables de la remuneración están sujetos a cualquier política de recuperación adoptada por la empresa para cumplir con las leyes y reglamentos aplicables, incluidos los de la SEC y cualquier bolsa de valores de EE.UU. en la que cotice la empresa, independientemente de si dichas políticas estaban en vigor en el momento de la concesión o el pago.

2.3.4. Condiciones de los contratos, incluyendo las indemnizaciones por cese de actividad y los pactos de no competencia

A continuación, se describen las condiciones más relevantes del contrato del Presidente:

- **Duración:** Indefinida.
- **Supuestos de cese e indemnización:** la extinción de su contrato por cualquier causa no devengará derecho a percibir indemnización alguna.
- **Exclusividad:** El Presidente prestará sus servicios exclusivamente a la Sociedad y al Grupo Ferrovial, no pudiendo, salvo autorización expresa, prestar ningún tipo de servicios a terceros, directa o indirectamente.
- **No competencia:** el contrato contiene una obligación de no competencia post-contratual por un período de dos años remunerada con dos anualidades de su retribución fija.
- **Cláusula de recobro:** como se indica 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, esta deberá notificarlo al Consejero Delegado con una antelación mínima de tres meses con respecto a la fecha de extinción. En caso de incumplimiento de dicho plazo, la Sociedad deberá abonar una cantidad equivalente a la remuneración correspondiente al periodo de preaviso restante.
- **Supuestos de cese e indemnizaciones:** El Contrato se extinguirá por la sola voluntad de la Sociedad manifestada mediante acuerdo del Consejo de Administración. También se extinguirá de forma inmediata y automática en caso de (i) destitución o no renovación del Consejero Delegado

como administrador por la Junta General de Accionistas; o (iii) revocación total o parcial, según el caso, de las facultades que les haya delegado el Consejo de Administración o de los poderes que les haya otorgado la Sociedad. En caso de extinción, tendrán derecho a una indemnización bruta igual a la mayor de las dos cantidades siguientes: (i) la cantidad que resulte de sumar el importe anual de la retribución fija y la retribución variable anual por objetivos correspondiente al año en que se extinga el contrato; o (ii) las cantidades acumuladas en la fecha de extinción del contrato en el plan extraordinario de retribución diferida que se refiere al Reglamento de Largo Plazo con el límite de dos anualidades del total de la retribución anual (Ver apartado 8 "Cumplimiento de los Requisitos de Gobierno Corporativo" del Informe de Gobierno Corporativo).

- **Exclusividad:** El Consejero está obligado a prestar servicios exclusivamente a la Sociedad y no podrá celebrar contratos con otras sociedades competidoras de Ferroviario, por sí o por persona interpuesta, familiar o de otro modo, que impliquen competencia efectiva con las actividades de Ferroviario.
- **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:** como se indica en el apartado 2.3.3 anterior.

2.4 REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EN SU CONDICIÓN DE TALES

De acuerdo con la política de remuneración de los Consejeros aprobada, el importe máximo total asciende a 2.280.000 euros, que se aplicaría durante el tiempo en que esté en vigor la actual política de remuneración de los Consejeros (incluido 2026):

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	7.200€
	Comisión Ejecutiva	2.640€
	Comisión de Auditoría y Control	2.640€
	Comisión de Nombramientos y Retribuciones	1.980€

* El importe de las dietas correspondientes al Presidente de estos órganos duplica las cantidades indicadas, de acuerdo con el principio de retribución en función del nivel de responsabilidad y dedicación que exige el cargo.

La asignación fija se paga en liquidaciones trimestrales, y el resto a final del ejercicio.

Los consejeros pueden recibir en acciones un máximo del 20% de su remuneración total anual en su calidad de tales. La adjudicación de tales acciones (i) no está vinculada a ningún indicador de rendimiento; y (ii) es una inversión a largo plazo, sujeta a un periodo de tenencia de tres años o al final de su mandato como Consejero, lo que ocurra primero.

Los importes mencionados podrán ser modificados cada año por el Consejo de Administración en el marco del artículo 8.5.3 de los Estatutos, de la política de remuneración de los Consejeros vigente en cada momento y dentro del importe máximo anual aprobado por la Junta General de Accionistas.

Si se supera el importe máximo de la remuneración anual para todos los Consejeros, la asignación fija se reducirá primero proporcionalmente a cada Consejero según su condición.

En caso de que no se alcance el importe máximo de la remuneración anual para todos los Consejeros, el Consejo decidirá de acuerdo con las facultades que tiene conferidas.

3. APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES DE LOS CONSEJEROS EN 2025

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 JGA sobre el informe anual relativo a la remuneración de los consejeros correspondiente al ejercicio 2024.

	Número	% sobre el capital social total
Votos emitidos	506.112.839	70,43 %
	Número	% sobre emitidos
Votos en contra	24.208.270	4,79 %
Votos a favor	481.534.167	95,21 %
Abstenciones	370.402	

La siguiente tabla muestra la evolución del voto consultivo de la Junta General de Accionistas sobre el informe anual relativo a las remuneraciones en los tres últimos ejercicios:

Evolución de resultados recibidos en la Junta General de Accionistas			
Año	Votos a favor	Votos en contra	Abstenciones
2025	95,21 %	4,79 %	
2024	96,7 %	3,4 %	
2023	95,5 %	4,3 %	0,3 %

El nivel de apoyo obtenido en la Junta General de Accionistas celebrada el 24 de abril de 2025 para los puntos del orden del día relativos a la remuneración estuvo en línea con el de años anteriores.

Como en ocasiones previas, y durante el segundo trimestre de 2025, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones revisó en profundidad los comentarios, recomendaciones y sugerencias recibidos de inversores institucionales y asesores de voto para seguir avanzando en materia de gobierno corporativo.

En el apartado 5 se describen todas las medidas llevadas a cabo durante el ejercicio 2025.

3.2. APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES DE LOS CONSEJEROS EN 2025

El Consejo de Administración y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones han aplicado estrictamente la Política de Remuneraciones siguiendo los principios establecidos en la misma.

La remuneración devengada en el ejercicio 2025 ha seguido los términos de la Política Retributiva aprobada por la Junta General de Accionistas celebrada el 24 de abril de 2025. Se constata que no se ha producido ninguna desviación del procedimiento de aplicación de la política de remuneración, que no se han rebasado los límites vigentes y que no se ha aplicado ninguna excepción temporal a la misma.

3.3. REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EJECUTIVOS DEVENGADA EN 2025

Durante el ejercicio 2025, el Consejo de Administración contó con dos Consejeros Ejecutivos: D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente, y D. Ignacio Madrideo Fernández, Consejero Delegado. El contrato del Presidente se modificó en 2025 para alinear la relación contractual entre Ferroviario y su Presidente con la de otros grupos multinacionales holandeses, adecuándola a los estándares del mercado. No se han introducido cambios sustanciales en las condiciones sustantivas del contrato. El contrato del Consejero Delegado no se modificó durante el año. En el apartado 2.3. se detallan los elementos retributivos que componen su remuneración. El mix retributivo de los Consejeros Ejecutivos establece un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la remuneración (excluidos los honorarios del Consejo y la retribución en especie). Los siguientes gráficos muestran el peso de cada uno de los componentes de la remuneración devengada en 2025 por el Presidente y el Consejero Delegado:

Presidente Composición de la retribución devengada en 2025	
Fija	24 %
Variable anual	45 %
Incentivo a largo plazo	30 %

Consejero Delegado Composición de la retribución devengada en 2025	
Fija	27 %
Variable anual	39 %
Incentivo a largo plazo	34 %

A continuación se describe cada uno de los componentes de la remuneración de los Consejeros Ejecutivos:

3.3.1. Retribución fija

El importe de las retribuciones fijas en su calidad de Consejeros Ejecutivos para el ejercicio 2025 ascendió en total a 3.250 miles de euros, desglosados del siguiente modo:

- 1.650 miles de euros para el Presidente.
- 1.600 miles de euros para el Consejero Delegado.

La información sobre su asignación fija y dietas, así como la del resto de los Consejeros en su condición de tales, se encuentra en el apartado 3.5.

3.3.2. Retribución variable

La retribución variable de los Consejeros Ejecutivos está vinculada a diversas métricas corporativas relacionadas con los resultados y la rentabilidad. De acuerdo con la política retributiva vigente, los sistemas de retribución variable a corto y largo plazo incorporan medidas que tienen en cuenta las posibles variaciones de los resultados de la Sociedad:

- Tanto la retribución variable anual como la retribución variable a largo plazo incluyen escalas de logro definidas que tienen en cuenta los objetivos económico-financieros y operativos del plan estratégico de la Compañía, así como la creación de valor para el accionista. Así pues, la evolución de los resultados de la empresa, tanto a corto como a largo plazo, repercutirá directamente en el importe de la remuneración variable.
- En el caso de la remuneración variable anual, se eliminan los resultados extraordinarios que pudieran introducir distorsiones.
- La retribución variable anual y a largo plazo solo se devenga después de la fecha de elaboración de los estados financieros correspondientes.
- Toda la retribución variable está sujeta a una cláusula de recuperación que permite a la Sociedad reclamar a los Consejeros Ejecutivos el reembolso de los componentes variables de la remuneración cuando estos hayan sido abonados sobre la base de datos cuya inexactitud quede demostrada posteriormente.
- Se establece la obligación de tenencia de acciones, en el caso de la remuneración variable a largo plazo.
- 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 podido contar con el apoyo de la Dirección Financiera, responsable del control de gestión del Grupo, lo que facilita que los resultados financieros del Grupo sean debidamente auditados y verificados por la Comisión de Auditoría y Control. Estos resultados también han sido verificados 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 tenidos en cuenta en los planes estratégicos del Grupo.

En 2025, el nivel de pago es el siguiente:

- Para el Presidente, 3.053 miles de euros, lo que representa el 148,0% del objetivo (97,4% del máximo posible y 185,0% de la retribución fija de 2025).
- En el caso del Consejero Delegado, 2.298 miles de euros, lo que supone el 143,6% del objetivo (95,8% del máximo posible y 143,6% de la retribución fija de 2025).

Las tablas siguientes muestran el desglose de la remuneración variable a corto plazo:

Presidente	Peso	Métricas	Grado de consecución de objetivos				Nivel de Incentivo Final
			Mínimo	Objetivo	Máximo	Real	
Objetivos cuantitativos 80%	55 %	Resultado neto	73,38 %	100	126,62 %	129,77 % ⁽³⁾	1.497,38€ miles
	45 %	Flujo de caja	87,52 %	100	120,17 %	130,73 % ⁽⁴⁾	1.225,13€ miles
Objetivos cualitativos y ESG (factores ambientales, sociales y de gobierno corporativo) 20%	20 %	Funcionamiento del Consejo y de la Comisión Ejecutiva	0 %		100 %	50 %	330,00€ miles
			- Evaluación del Consejo y Comisión Ejecutiva por una firma externa. - Transición del Consejo a EE.UU. - Alineamiento de la composición del Consejo a las exigencias de cotización de Países Bajos y EE.UU				
			0 %		100%		
	20 %	Planificación estratégica	- Revisión estratégica. - Crecimiento y nuevos negocios.			75 %	
			0 %		100%	75 %	
	20 %	Métricas ESG: Gobierno corporativo	- Mantenimiento dentro de los índices pertinentes. - Reducción de las emisiones de CO₂ . - Seguridad y Salud⁽¹⁾: - La tasa de accidentes laborales mortales debe estar dentro de los ratios del sector. - Reducción tasa AGF.				
			0 %		100 %		
	20 %	Métricas ESG: Plan de sucesiones	Planes de desarrollo para garantizar un sólido plan de sucesiones.			100 %	
			0 %		100 %	100 %	
	20 %	Métricas ESG: Representación institucional	Aplicar la agenda de Relaciones Institucionales en EE.UU.				
							3.052,50€ miles

Consejero Delegado	Peso	Métricas	Grado de consecución de objetivos				Nivel de Incentivo Final
			Mínimo	Objetivo	Máximo	Real	
Objetivos cuantitativos 70%	55 %	Resultado neto	73,38 %	100 %	126,62 %	129,77 % ⁽³⁾	1.056,00€ miles
	45 %	Flujo de caja	87,52 %	100 %	120,17 %	130,73 % ⁽⁴⁾	864,00€ miles
Objetivos cualitativos y ESG (factores ambientales, sociales y de gobierno corporativo) 30%	39 %	Planificación estratégica	0 %		100 %	75 %	378,00€ miles
			- Revisión estratégica. - Crecimiento y nuevos negocios. - Ejecutar el plan de desinversión.				
			0 %		100 %	50 %	
	17 %	Métricas ESG: Seguridad y Salud ^{(1) (2)}	- La tasa de accidentes laborales mortales debe estar dentro de los ratios del sector. - Reducción tasa AGF. - Indicadores líderes.				
			0 %		100 %		
			8 %	Métricas ESG: Impulsar la innovación, sostenibilidad y responsabilidad social corporativa	- Aplicar la IA y los datos pertinentes. - Mantenimiento dentro de los índices pertinentes. - Reducción de las emisiones de CO₂ .		
	0 %				100 %	87 %	
	23 %	Métricas ESG: Desarrollo de equipos profesionales			- Gestión del talento. - Compromiso. - Adaptar la organización a las necesidades de la empresa.		
			0 %		100 %		
			5 %	Métricas ESG: Adecuación y seguimiento de los procedimientos asociados a los riesgos controlados	- Aplicar las recomendaciones de las auditorías internas. - Implantación de SOX.		
0 %		100 %			100 %		
8 %	Métricas ESG: Relaciones con grupos de interés	- Promoción de Managed Lanes en Estados Unidos. - Implantación de la agenda de Relaciones con el Inversor en EE.UU.					
		2.298,00€ miles					

Nota: 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 ha realizado conforme a las definiciones y procedimientos internos de validación.

⁽¹⁾En 2025, el objetivo de Seguridad y Salud es garantizar que la tasa de accidentes laborales mortales se mantenga dentro de la media ponderada del sector, que sirve como requisito de referencia para una evaluación positiva del marco general de resultados de Seguridad y Salud. Alcanzar esta línea de base desbloquea la evaluación del resto de los KPI de Seguridad y Salud: lograr una reducción del 27,1% en la tasa de Accidentes Graves y Fatales (AGF) en comparación con la línea de base de 2022.

⁽²⁾El segundo objetivo básico consiste en cumplir los compromisos anuales en materia de indicadores principales establecidos y revisados periódicamente con cada gestor informador. Este objetivo respalda el objetivo a largo plazo de la compañía hacia la consecución de cero accidentes mortales y refuerza la responsabilidad de los directivos, la gestión proactiva de los riesgos y una sólida cultura de la seguridad en todas las unidades de negocio.

⁽³⁾El dato de cumplimiento del Resultado Neto asciende a 336 M€ (que supone un 129,77% 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 Estados Financieros Consolidados, Estado B de Cuenta de Resultados consolidada 888 M€.

Se excluyen los impactos extraordinarios de 553 M€ detallados en la tabla de la Sección 2 Resultado del ejercicio, según definición de proforma recogida en el Anexo de Medidas Alternativas de Rendimiento.

⁽⁴⁾En cuanto al dato de flujo de caja de 2.029 M€ (que supone un 130,73% de cumplimiento sobre el presupuesto) se corresponde con el flujo de actividad ex proyectos 603 M€, publicado en la Sección 5.3 de Flujo de Caja de los Estados Financieros Consolidados, eliminando: el pago de impuestos detallado en dicho Estado (100 M€); la inversión derivada del desarrollo de la nueva división de Ferrovial Digital Infrastructure (134 M€), la inversión en el activo JFK (236 M€), así como de otros nuevos activos cuya inversión no estaba comprometida a fecha de fijación del objetivo (Milano 51 M€), la compra ya efectuada en 2024 del proyecto Ganga relativo a IRB (52 M€), los pagos del proyecto Piña excluidos del objetivo (11 M€), la homogeneización del flujo previsto de Leon (-39 M€), la adquisición del 5.06% de la 407-ETR (1.271 M€) y sus respectivos dividendos adicionales (-35 M€), y aquellos necesarios ajustes surgidos tras el cambio de presentación del flujo para adecuarse a la normativa SEC (se excluyen intereses recibidos 121 M€ y el movimiento de caja restringida 9 M€ y se incluyen pagos relativos a la IFRS 16 121 M€), todo ello en base a la definición del objetivo.

b. Retribución variable a largo plazo

Los Consejeros Ejecutivos reciben una remuneración variable a largo plazo para recompensar la creación de valor sostenible para los accionistas a largo plazo.

De acuerdo con la política retributiva vigente, y según se detalla en el apartado 2.3, el valor máximo de las participaciones concedidas en virtud de los Planes de Incentivos a Largo Plazo, a los precios de la fecha de concesión, puede alcanzar hasta el 150% de la retribución fija de los Consejeros Ejecutivos.

En 2025 se ha producido la entrega de las acciones correspondientes a la concesión del Plan 2022, cuyo periodo de medición objetivo comprendía el periodo 2022-2024. El nivel de incentivos para el Presidente y el Consejero Delegado ascendió a 2.049 miles de euros, que se corresponden con 50.760 acciones valoradas a 18 de marzo de 2025 para cada uno de los consejeros ejecutivos. Este número de acciones entregadas equivale al 90% de las inicialmente asignadas.

La primera asignación del Plan 2023-2025 expiró en 2025, con un periodo de medición objetivo de 2023-2025. El número de acciones a entregar en 2026 será equivalente al 85,15% de las unidades asignadas en 2023:

Grado de consecución de los objetivos					
Asignación 2023	Peso	Mínimo	Máximo:	Real	% pago
Flujo de caja de actividad	40 %	≤ €571 M	≥ €836 M	€1.767 M	40 %
RTA Relativo*	50 %	Posición 10 a 18	Posición 1 a 3	Posición 6	40 %
Métricas ESG:					
Emisiones de CO2	5 %	≤21,5%	≥26,9%	52,8 %	5 %
Diversidad	2,5 %	≤27,2%	≥32,0%	27,48 %	0,15 %
Seguridad y Salud	2,5 %	≤19,0%	≥27,1%	19,0 %	0 %
% pago agregado					85,15 %

* Grupo de comparación: ACS, CCR, Granite, BIP, AdP, Fraport, Sacyr, Getlink, Eiffage, Vinci, Tutor Perini, Skanska, Balfour Beatty, Transurban, SNC Lavalin, Webuild y AENA.

A finales de 2025 estaban en vigor los siguientes planes de incentivos a largo plazo:

- La primera asignación del Plan 2023-2025, cuyo periodo de medición objetivo abarca el periodo 2023-2025.
- La segunda asignación del Plan 2023-2025, cuyo periodo de medición objetivo abarca el periodo 2024-2026.
- La tercera asignación del Plan 2023-2025, cuyo periodo de medición objetivo abarca el periodo 2025-2027.

La siguiente tabla muestra los movimientos de los sistemas de remuneración basados en acciones y el beneficio bruto de las acciones consolidadas.

	Plan Incentivo a largo plazo		Al principio del ejercicio 2025	Concedido durante el ejercicio 2025	Consolidado durante 2025				Instrumentos vencidos y no ejercidos	Al final del ejercicio 2025
	Plan	Asigna- ción	Nº de Acciones equivalentes	Nº de Acciones equivalentes	Nº de Acciones Equivalentes	Nº de Acciones equivalentes Consolidadas	Precio de las acciones consolidadas (€)	Beneficio bruto de consolida- das (miles €)	Nº de Instrumentos (unidades)	Nº de Acciones equivalentes
Presidente	2020-2022	2022	56.400	0	50.760	50.760	40,369	2.049	5.640	
		2023	50.680	0	0	0	0	0	0	50.680
	2023-2025	2024	39.241	0	0	0	0	0	0	39.241
		2025	0	32.458	0	0	0	0	0	32.458
Consejero Delegado	2020-2022	2022	56.400	0	50.760	50.760	40,369	2.049	5.640	
		2023	69.925	0	0	0	0	0	0	69.925
	2023-2025	2024	61.441	0	0	0	0	0	0	61.441
		2025	0	50.820	0	0	0	0	0	50.820

Nota: El número de acciones concedidas anualmente al Presidente, representa el 0,03% de su participación en el capital de la sociedad y, por tanto, supone un importe que no es relevante respecto del mismo. Además, no se produce dilución en el momento de la liquidación de los Planes de Incentivos a Largo Plazo ya que no hay ampliación de capital en ningún caso. Por lo tanto, no afecta a los accionistas minoritarios.

En el caso del Presidente, la asignación media de participaciones (a los precios de concesión) sobre la retribución fija en el periodo 2021-2025 ha sido del 91%, por debajo del límite establecido en la Política de Remuneración de Consejeros del 150%.

3.3.3. Otros conceptos retributivos de los Consejeros Retributivos en 2025

Remuneración en especie

La Sociedad ha suscrito pólizas de seguro de vida para cubrir el riesgo de fallecimiento o incapacidad de los Consejeros Ejecutivos. Para 2025, el importe de la prima del seguro de vida ha ascendido a:

- 12 mil euros para el Presidente.
- 7 mil euros para el Consejero Delegado.

Durante 2025, el actual Consejero Delegado, D. Ignacio Madridejos, ha percibido la cantidad de 31 miles de euros en concepto de otras retribuciones en especie correspondientes a un coche de empresa y un seguro médico. En el caso del Presidente, se asignaron 3 miles de euros en concepto de asesoramiento fiscal.

Sistemas de ahorro a largo plazo y otras retribuciones:

Plan de retribución diferida para el Consejero Delegado:

D. Ignacio Madridejos participa en un plan de retribución diferida. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria, que solo 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 2025 ascendieron a 642 miles de euros, siendo el total acumulado a la fecha de cierre de este informe de 3.397 miles de euros para D. Ignacio Madridejos.

Asimismo, a la fecha de emisión del presente Informe, no se ha devengado ninguna remuneración adicional a favor de los Consejeros como contraprestación por los servicios prestados distintos de los inherentes a su cargo.

3.3.4. Condiciones de los contratos, incluidas las indemnizaciones por cese de actividad y los pactos de no competencia

Los términos y condiciones de los contratos de los Consejeros aplicables en 2025 son los mismos que los expuestos en la sección 2.3.4. anterior.

3.4. EVOLUCIÓN DE LA REMUNERACIÓN DE LOS EJECUTIVOS

Las siguientes tablas muestran la evolución en los últimos cinco años de la retribución de los Consejeros Ejecutivos.

Retribución total devengada (en miles de €)

Presidente	2025	2024	2023	2022	2021
Retribución fija	1.650	1.500	1.500	1.500	1.500
Retribución variable	3.053	2.786	2.809	2.609	2.275
Planes vinculados a acciones	2.049	1.946	795	883	490
Otros ¹	15	14	13	10	9
Total	6.767	6.246	5.117	5.002	4.274

¹ Primas de seguro de vida y otras retribuciones en especie.

Consejero Delegado	2025	2024	2023	2022	2021
Retribución fija	1.600	1.450	1.313 ²	1.150	1.100
Retribución variable	2.298	2.097	1.926	1.538	1.283
Planes vinculados a acciones	2.049	1.946	795	183	0
Otros ¹	38	43	18	13	12
Total	5.985	5.536	4.052	2.884	2.395

¹ Primas de seguro de vida y otras retribuciones en especie.

² 1.150 miles de euros hasta el 15 de junio y 1.450 miles de euros a partir del 16 de junio

Con respecto a la remuneración registrada como gasto por la Sociedad en el ejercicio 2025, la Sociedad registró un gasto por los planes de remuneración basados en acciones con arreglo a la NIIF 2 en el ejercicio 2025 en relación con los Planes de Acciones por Desempeño de 2022, 2023, 2024 y 2025, por importe de 1.235 miles de euros para el Presidente y 1.827 miles de euros para el Consejero Delegado.

3.5. REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EN SU CONDICIÓN DE TALES

La retribución total de los Consejeros en su condición de tales es de carácter fijo o asistencial y está vinculada a su nivel de responsabilidad y dedicación, garantizando su independencia y compromiso a largo plazo.

La retribución total máxima para 2025 por pertenencia al Consejo de Administración de la Sociedad establecida en la Política de Remuneraciones vigente durante 2025 asciende a 2.280 miles de euros.

- Asignación fija (incluida la cantidad remanente descrita a continuación): En 2025 ha ascendido a a un total de 1.524 miles de euros.
- Dietas: Los Consejeros perciben una cantidad 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 2025 ha ascendido a 756 miles de euros.

De conformidad con lo acordado en la reunión del Consejo de Administración de mayo de 2025, dado que la retribución total de los Consejeros para ese año no alcanzó el importe máximo anual establecido en la vigente Política de Remuneraciones de los Consejeros, la diferencia (que ascendió a 261 miles de euros para todo el Consejo de Administración) se distribuyó como retribución fija a los Consejeros, teniendo en cuenta su antigüedad en el Consejo en 2025.

Por tanto, el importe total abonado en 2025 a los Consejeros por su pertenencia al Consejo, en su condición de tales, ascendió a 2.280 miles de euros. En la tabla siguiente figuran los Consejeros a los que se aplica la remuneración, en su condición de tales, en el ejercicio 2025.

Consejero (miles €) ¹	Tipología de Consejero	Periodo de devengo ejercicio	Remuneración del Consejo (Asignación fija) ²	Dietas asistencia	Total ³	Número Neto de acciones recibidas ⁴
D. Rafael Del Pino y Calvo-Sotelo	Presidente - Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	174	113	287	428
D. Óscar Fanjul Martín	Vicepresidente - Independiente no ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	160	83	243	469
D. Ignacio Madridejos Fernández	Consejero Delegado - Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	56	175	261
D ^a . María Del Pino y Calvo-Sotelo	Consejera No Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	56	175	338
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans.	Consejero Independiente No Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	66	185	357
D. Philip Bowman	Consejero Independiente No Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	56	175	338
D ^a . Hanne Birgitte Breinbjerg	Consejero Independiente No Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	44	163	242
D. Bruno Di Leo	Consejero Independiente No Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	55	174	335
D. Juan Hoyos Martínez De Irujo	Consejero Independiente No Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	56	175	338
D. Gonzalo Urquijo Fernández De Araoz	Consejero Independiente No Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	64	183	353
D ^a . Hildegard Wortmann	Consejero Independiente No Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	49	168	324
D ^a . Alicia Reyes Revuelta	Consejero Independiente No Ejecutivo	Del 01/01/2025 al 31/12/2025	119	56	175	338
TOTAL			1.524	756	2.280	4.121

¹ Los importes de la tabla se han redondeado.

² La asignación fija incluye el reparto proporcional del remanente.

³ La remuneración de los Consejeros para 2025 (2.280 miles de euros brutos) incluye también el valor de las acciones entregadas. El número neto de acciones entregadas a los Consejeros asciende a 4.121 acciones.

⁴ Según lo adoptado por el Consejo, el valor bruto de las acciones que cada Consejero tiene derecho a percibir representa el 16,7% de la remuneración bruta anual total de los Consejeros.

Relación entre la retribución del primer ejecutivo y la remuneración media de los empleados

En 2025, la retribución total devengada del Presidente ascendió a 7.054 miles de euros (6.767 miles de euros como Consejero Ejecutivo más 287 miles de euros en concepto de remuneración del Consejo), la retribución media total devengada ascendió a 61 miles de euros, y la relación entre estos importes es de 116.

Ferroviario cuenta con 22.609 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, remuneración del consejo, remuneración variable anual, planes vinculados a acciones y remuneración en especie).

4. ALINEACIÓN DE LA REMUNERACIÓN EN EL GRUPO CON LOS RESULTADOS SOSTENIBLES Y A LARGO PLAZO DE LA COMPAÑÍA Y LA REDUCCIÓN DE RIESGOS

La Política de Remuneración se diseña teniendo en cuenta la estrategia de la Compañía y sus resultados a largo plazo:

- La remuneración total de los Consejeros Ejecutivos se compone de diferentes elementos retributivos que consisten principalmente en:
 - Elementos fijos, basados en el nivel de responsabilidad del puesto, la trayectoria profesional y la práctica del mercado, tanto nacional como internacional, de compañías comparables.
 - Remuneración variable anual para recompensar la creación de valor mediante la consecución de los objetivos financieros y no financieros.
 - Incentivos a largo plazo destinados a recompensar la creación de valor sostenible para los accionistas a largo plazo.
- Los Planes de Incentivos a Largo Plazo forman parte de un marco plurianual para garantizar que el proceso de evaluación se base en los resultados a largo plazo. Esta remuneración se concede y abona principalmente en forma de acciones en función de la creación de valor, de manera que los intereses de los directivos se alineen con los de los accionistas.
- La retribución variable (a corto y largo plazo) está vinculada a objetivos sociales, medioambientales y de gobernanza (ESG). Por ejemplo, y entre otros, a los ratios de Seguridad y Salud de los empleados, sostenibilidad medioambiental, pertenencia e inclusión, gestión del talento y relaciones con las partes interesadas.

Además, Ferrovial dispone de las siguientes herramientas para garantizar que la Política de Remuneraciones no esté expuesta a riesgos excesivos y a posibles conflictos de intereses:

- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está compuesta por cinco miembros, uno de los cuales es también miembro de la Comisión de Auditoría y Control. La composición cruzada de estas dos Comisiones favorece la consideración de los riesgos asociados a la remuneración en las deliberaciones de las Comisiones y en sus propuestas al Consejo.
- El devengo de la remuneración variable solo se produce después de la fecha de preparación de los estados financieros correspondientes.
- En el caso de la retribución variable anual, a la hora de determinar el nivel de cumplimiento de los objetivos cuantitativos, se eliminan los resultados extraordinarios que pudieran introducir distorsiones.
- En caso de que no se alcancen los objetivos vinculados a la remuneración variable, los Consejeros Ejecutivos solo percibirán la remuneración fija.
- No existen remuneraciones variables garantizadas.
- Para los Consejeros Ejecutivos, el elemento a largo plazo tiene una ponderación de aproximadamente el 34-38% de la remuneración total en un escenario de rendimiento máximo.
- Para reforzar el compromiso de los Consejeros Ejecutivos con los intereses a largo plazo de la Compañía, la Política de Remuneración incluye requisitos de retención y/o tenencia permanente de instrumentos financieros.
- Como se explica en la sección 2.3.3. anterior, toda la remuneración variable está sujeta a una cláusula de malus y clawback.
- Ferrovial ha implantado un sistema integral de gestión de riesgos denominado Ferrovial Risk Management ("FRM") que incluye los riesgos relacionados con posibles conflictos de intereses. El funcionamiento de FRM se describe de forma detallada en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

Asimismo, se tiene en cuenta el artículo 13 del Reglamento del Consejo, relativo a la gestión de riesgos.

Los sistemas de remuneración de los Consejeros Ejecutivos anteriormente descritos incluyen implícitamente en su diseño medidas de control del riesgo excesivo. Por un lado, los objetivos cualitativos del CEO incluyen implícitamente una evaluación del desempeño en la asunción de riesgos y el cumplimiento de las políticas establecidas al efecto. El diseño de los Planes de Incentivos a Largo Plazo con ciclos de tres años cada uno, produce una interrelación de los resultados de cada año, actuando por tanto como catalizador de la alineación con los intereses a largo plazo de la Compañía y de la prudencia en la toma de decisiones.

5. PROCEDIMIENTOS Y ÓRGANOS DE LA COMPAÑÍA IMPLICADOS EN LA POLÍTICA DE REMUNERACIÓN. PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES DURANTE EL EJERCICIO 2025

5.1. PROCEDIMIENTOS Y ÓRGANOS DE LA COMPAÑÍA IMPLICADOS EN LA POLÍTICA DE REMUNERACIÓN

Al menos cada cuatro años, la Compañía someterá a votación de la Junta General la Política de Remuneraciones, a propuesta del Consejo y previa recomendación del Comité de Nombramientos y Retribuciones. La política de la Compañía es recabar la opinión de las partes interesadas, incluidos los asesores de voto, cuando se proponen cambios en los sistemas de remuneración.

Los órganos implicados en la aprobación de la Política de Remuneraciones son el Consejo de Administración, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones y la Junta General de Accionistas, siendo esta última el órgano competente para su aprobación, de conformidad 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 remuneración:

- La normativa legal aplicable.
- Las disposiciones establecidas por los Estatutos y el Reglamento del Consejo (artículo 38).
- Los siguientes criterios internos por lo que se refiere a los Consejeros Ejecutivos:
 - Desglose de la remuneración en objetivos fijos y variables.
 - Asociación de la retribución variable a la consecución de objetivos corporativos.

- Alineación con los intereses de Ferrovial a través de:
 - › Participación periódica en planes vinculados a la cotización de la acción y a determinadas métricas de rentabilidad.
 - › Reconocimiento, en determinados casos, de un concepto de remuneración diferida.
 - › Ningún compromiso con las pensiones.
- Los objetivos establecidos en el plan estratégico del Grupo, que permiten, entre otras cuestiones, establecer las métricas a las que se vincula la retribución variable anual y a largo plazo.
- Datos del mercado. Véase, a este respecto, la sección 2.2.

Asimismo, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, siguiendo las prácticas y recomendaciones de buen gobierno, utiliza informes elaborados por asesores externos independientes. En 2025, WTW y Georgeson prestaron servicios en relación con diversas cuestiones de remuneración, incluida la evaluación comparativa con comparadores nacionales e internacionales, y KPMG colaboró como asesor externo en el proceso de autoevaluación anual del Consejo.

5.2. COMPOSICIÓN Y FUNCIONES DE LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está compuesta por cinco miembros:

Nombre	Cargo	Tipología de Consejero
D. Bruno Di Leo	Presidente	Consejero Independiente No Ejecutivo
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans.	Miembro	Consejero Independiente No Ejecutivo
D ^a . Hanne Sørensen	Miembro	Consejero Independiente No Ejecutivo
D. Gonzalo Urquijo	Miembro	Consejero Independiente No Ejecutivo
D ^a . Hildegard Wortmann	Miembro	Consejero Independiente No Ejecutivo

El siguiente cuadro muestra la experiencia y los conocimientos 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 Mans	Ingeniería Industrial, Infraestructuras, Experiencia internacional, Innovación/ nuevas tecnologías, Finanzas, Operaciones, Estrategia
D ^a . Hanne Sørensen	Economía y Gestión, Experiencia Internacional, Finanzas, Transporte, Logística, Comercial Gestión, Operaciones, Estrategia, Innovación, Transformación Digital
D. Gonzalo Urquijo	Ciencias Económicas y Políticas, Estrategia y Dirección de Empresas, Experiencia Internacional, Finanzas, Producción industrial, Logística
D ^a . Hildegard Wortmann	Innovación, Digitalización, Estrategia Empresarial, Experiencia directiva y ejecutiva en grandes compañías industriales y grupos empresariales

Entre las funciones más importantes de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones figuran las siguientes:

- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones 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.
- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones (la "Comisión") asiste al Consejo de Administración en el desarrollo, revisión y aplicación del marco retributivo de la Compañía. Presenta propuestas sobre la política de remuneración aplicable a los Consejeros y elabora el informe anual sobre las remuneraciones, velando por la transparencia, la coherencia con el marco del gobierno corporativo de la Compañía y el cumplimiento de los requisitos legales y regulatorios aplicables. También verifica la exactitud de la información relativa a la remuneración incluida en la documentación corporativa de la Compañía.
- La Comisión hace recomendaciones al Consejo sobre la remuneración de los Consejeros individuales, incluidos los ejecutivos, y sobre los acuerdos de cese, de conformidad con la política de remuneración aprobada. Asimismo, revisa y determina, o presenta recomendaciones sobre, la remuneración de los directivos que no son miembros del Consejo, las condiciones de los contratos de los altos directivos y los incentivos y los planes de compensación basados en acciones.
- La Comisión supervisa el cumplimiento de los requisitos de clawback aplicables y garantiza la proporcionalidad y la coherencia interna de la remuneración, excluyendo a los directivos de las decisiones relativas a su propia remuneración.

Por último, en los casos en que la ley así lo prevea, se somete a la Junta General la aprobación de los asuntos preceptivos, incluidos los planes de retribución concedidos a los Consejeros Ejecutivos consistentes en la entrega de acciones, derechos de opción sobre las mismas o que estén referenciados al valor de las acciones.

5.3. PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES DURANTE EL EJERCICIO 2025

En el ejercicio 2025, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones se reunió 4 veces. El siguiente cuadro muestra la asistencia individual de sus miembros.

Nombre	Cargo	Asistencia a reuniones
D. Bruno Di Leo	Presidente	3/4
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans.	Miembro	4/4
Dª. Hanne Sørensen	Miembro	4/4
D. Gonzalo Urquijo	Miembro	4/4
Dª. Hildegard Wortmann	Miembro	3/3 ¹

¹El 12 de mayo, el Consejo de Administración acordó nombrar a Dª. Wortmann miembro de la Comisión.

Asimismo, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones adoptó algunas resoluciones escritas al margen de estas reuniones. La siguiente tabla muestra las acciones más relevantes llevadas a cabo por la Comisión durante 2025. Cabe señalar que la política de remuneración de la Compañía se ha verificado a lo largo del año.

Trimestre	Acciones realizadas
Primer trimestre de 2025	- Propuesta de Política de Remuneración de los Consejeros e Informe Anual sobre Remuneración de los Consejeros 2024. - Informe sobre la remuneración fija para el ejercicio 2025 de los Consejeros Ejecutivos y revisión de la remuneración fija del Comité de Dirección. - Propuesta de retribución variable anual para 2024, que se pagará en 2025, a los Consejeros Ejecutivos y revisión de la del Comité de Dirección. - Revisión de: (i) el importe de la retribución variable, expresado en porcentaje de la retribución fija, (ii) los criterios de cumplimiento a los que se vincula la evaluación de la retribución variable y (iii) los datos cuantitativos objetivos cualitativos a los que está vinculado. - Informe sobre la asignación de unidades de la tercera concesión 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 se vincula la tercera concesión del Plan de Incentivos a Largo Plazo 2020-2022 y propuesta del ratio de pay out agregado para determinar el número de acciones a entregar. - Cierre de las retribuciones de los Consejeros en su condición de tales correspondientes al ejercicio 2024. - Consejo y Comités: Independencia y composición. - Formulario S-8 (Declaración de Registro-Planes de Beneficios a Empleados). - Informe sobre nombramientos a Consejos de Administración en sociedades del Grupo Ferrovial.
Segundo trimestre de 2025	- Informe para la evaluación del Comité por el Consejo. - Informe sobre la evaluación del Consejo (KPMG). - Propuesta de retribución de los miembros del Consejo en su condición de tales para el ejercicio 2025. - Política de Pertenencia e Inclusión. - Revisión anual del Reglamento de la CNR. - Verificación de 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. - Resultados de votación de la Política de Remuneraciones y del Informe de Remuneraciones en la JGA 2025. - Informe sobre el compromiso. - Planes de Incentivos a Largo Plazo - Revisión de la métrica D&I. - Actualización de la Organización del Equipo Directivo.
Tercer trimestre de 2025	- Informe de pertenencia e inclusión. - Informe sobre la gestión del talento. - Informe sobre los cambios en los Consejos de Administración de las compañías participadas.
Cuarto trimestre de 2025	- Revisión del contrato del Presidente. - Revisión de la evaluación del Consejo. - Revisión anual de las demás obligaciones profesionales de los Consejeros No Ejecutivos. - Informe sobre el plan de sucesión del Presidente, el Consejero Delegado, los altos directivos y otros cargos de gestión. - Visión general de la Política de Clawback de la Compañía. - Planes de Incentivos a Largo Plazo - Plan ILP 2026-2028. - Informe sobre el funcionamiento del Comité. - Informe sobre los cambios en los Consejos de Administración de las compañías participadas. - Actualización de la Organización del Equipo Directivo.

En 2026, hasta la fecha de aprobación del presente informe, se han realizado las mismas actividades que en 2025.

5.4. OTRA INFORMACIÓN DE INTERÉS

Ferrovial tiene contratado un seguro de responsabilidad civil para los administradores y directivos de las compañías del Grupo del que Ferrovial es la matriz. Entre estas personas aseguradas se encuentran los Consejeros. La prima pagada en 2025 por el seguro mencionado asciende a 1.594 miles de euros.

6. TABLAS RESUMEN DE LA REMUNERACIÓN TOTAL

6.1. REMUNERACIÓN TOTAL DE LOS CONSEJEROS EJECUTIVOS (EN MILES DE EUROS)

Consejero	Ejercicio	Salario Base	Otros Beneficios ¹	Remuneración del Consejo	Honorarios de asistencia al Consejo	Retribución en especie	Total Fijo	% Fijo	Retribución Variable Anual	Incentivo a Largo Plazo	Total Variable	% Variable	Remuneración Total
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	2025	1.650	--	174	113	15	1.952	28 %	3.053	2.049	5.102	72 %	7.054
	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
D. Ignacio Madridejos Fernández ²	2025	1.600	--	119	56	38	1.813	29 %	2.298	2.049	4.347	71 %	6.160
	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

¹Este componente se ha incorporado a la asignación fija a raíz de la nueva Política de Remuneración de los Consejeros.

²D. Ignacio Madridejos Fernández participa en un plan de retribución diferida que únicamente se hará efectivo cuando cause baja en la Compañía por mutuo acuerdo al cumplir una determinada edad, por lo que no existen derechos consolidados. Las contribuciones anuales ascienden al 20% de la Remuneración Total (remuneración fija más el objetivo de remuneración variable anual del 100%). El derecho a percibir esta retribución extraordinaria será incompatible con el abono de cualquier indemnización que el Consejero Delegado pudiera tener derecho a percibir como consecuencia de la extinción de su relación con la Sociedad.

6.2. REMUNERACIÓN TOTAL DE LOS CONSEJEROS NO EJECUTIVOS (EN MILES DE EUROS)

Consejero	Ejercicio	Remuneración del Consejo	Honorarios de asistencia al Consejo	Otros Beneficios ¹	Total
D. Óscar Fanjul Martín	2025	160	83	—	243
	2024	35	76	96	206
	2023	35	86	87	208
	2022	35	73	96	204
	2021	35	83	81	199
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	2025	119	56	—	175
	2024	35	51	61	148
	2023	35	57	53	145
	2022	35	51	61	147
	2021	35	61	46	142
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	2025	119	66	—	185
	2024	35	58	61	154
	2023	35	66	53	154
	2022	35	58	61	154
	2021	35	76	46	157
D. Philip Bowman	2025	119	56	—	175
	2024	35	49	61	145
	2023	35	55	53	143
	2022	35	47	61	143
	2021	35	59	46	140
D ^a . Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen	2025	119	44	—	163
	2024	35	35	61	131
	2023	35	47	53	135
	2022	35	41	61	137
	2021	35	50	46	131
D. Bruno Di Leo	2025	119	55	—	174
	2024	35	49	61	145
	2023	35	55	53	143
	2022	35	49	61	145
	2021	35	58	46	139

Consejero	Ejercicio	Remuneración del Consejo	Honorarios de asistencia al Consejo	Otros Beneficios ¹	Total
D. Juan Hoyos Martínez De Irujo	2025	119	56	—	175
	2024	35	51	61	148
	2023	35	60	53	148
	2022	35	51	61	147
	2021	35	61	46	142
D. Gonzalo Urquijo Fernández De Araoz	2025	119	64	—	183
	2024	35	56	61	152
	2023	35	62	53	150
	2022	35	54	61	150
	2021	35	59	46	140
D ^a . Hildegard Wortmann ²	2025	119	49	—	168
	2024	35	36	61	132
	2023	35	42	53	130
	2022	35	36	61	132
	2021	23	36	30	89
D ^a . Alicia Reyes Revuelta ²	2025	119	56	—	175
	2024	35	49	61	145
	2023	35	55	53	143
	2022	35	47	61	143
	2021	23	36	30	89

¹Este componente se ha incorporado a la asignación fija a raíz de la nueva Política de Remuneración de los Consejeros.

²Nombrados Directores no ejecutivos en mayo de 2021.

6.3. RELACIÓN ENTRE LA REMUNERACIÓN TOTAL DE LOS CONSEJEROS, LOS RESULTADOS DE LA COMPAÑÍA Y EL COEFICIENTE DE REMUNERACIÓN

Los datos reportados en la siguiente tabla para los años 2021 y 2022 son los reportados en los Informes Anuales de Remuneraciones de los Consejeros correspondientes a cada ejercicio y de acuerdo con los requisitos legales españoles (incentivos no incluidos en los totales).

		2025	Cambio (en %)	2024	Cambio (en %)	2023	Cambio (en %)	2022	Cambio (en %)	2021
Remuneración total de los Consejeros Ejecutivos (en miles de euros)	D. Rafael Del Pino Y Calvo-Sotelo ¹	7.054	8,67	6.491	20,88	5.370	2,54	5.237	16,02	4.514
	D. Ignacio Madridejos ²	6.160	8,37	5.684	35,33	4.200	39,17	3.018	19,52	2.525
Remuneración total de los Consejeros No Ejecutivos (en miles de euros) ⁴	D. Óscar Fanjul Martín	243	17,96	206	-0,96	208	1,96	204	2,51	199
	D ^a . María Del Pino Y Calvo-Sotelo	175	18,24	148	2,07	145	-1,36	147	3,52	142
	D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	185	20,13	154	0,00	154	0,00	154	-1,91	157
	D. Philip Bowman	175	20,69	145	1,40	143	0,00	143	2,14	140
	D ^a . Hanne Birgitte Breinbjerg	163	24,43	131	-2,96	135	-1,46	137	4,58	131
	D. Bruno Di Leo	174	20,00	145	1,40	143	-1,38	145	4,32	139
	D. Juan Hoyos Martínez De Irujo	175	18,24	148	0,00	148	0,68	147	3,52	142
	D. Gonzalo Urquijo Fernández De Araoz	183	20,39	152	1,33	150	0,00	150	7,14	140
	D ^a . Hildegard Wortmann ³	168	27,27	132	1,54	130	-1,52	132	48,31	89
	D ^a . Alicia Reyes Revuelta ³	175	20,69	145	1,40	143	0,00	143	60,67	89
Resultados de la Compañía	Rentabilidad total para el accionista (%)	38,60	50,19	25,70	-33,07	38,40				
	Ingresos totales (millones de euros)	9.627	5,25	9.147	7,43	8.514				
	Resultados consolidados de la Compañía (millones €) ⁵	1.070	-70,45	3.621	451,98	656	144,78	268	-72,26	966
Remuneración de los Empleados	Media (miles de euros) ⁶	61	24,66	49	6,52	46	4,55	44	46,67	30
Relación salarial	Remuneración del Presidente vs. Remuneración Media de los empleados ⁷	116	-12,12	132	12,82	117				

¹Las variaciones en la retribución devengada del 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 del Consejero Delegado se han derivado del diferente cumplimiento de las métricas de la remuneración en riesgo del Consejero Delegado tanto a corto como a largo plazo.

³Remuneración entre 2021 y 2022 la cifra indicada muestra la variación entre la remuneración efectivamente devengada en 2021 y en 2022. Estas cifras no son comparables, dado que el Consejero fue nombrado el 6 de mayo de 2021 y, por tanto, la remuneración 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.

⁴La variación de la remuneración de los Consejeros No Ejecutivos entre 2024 y 2025 se debe al aumento de la cuantía de estos elementos en 2025 con arreglo a la nueva Política de

Remuneración de los Consejeros.

⁵"BENEFICIO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS" datos facilitados en los Informes Anuales Integrados.

⁶"CUENTA DE SUELDOS Y SALARIOS" entre "PLANTILLA MEDIA", sin incluir 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. Asimismo, el aumento en el periodo 2024-2025 se debe a la desinversión de filiales en Chile.

⁷Relación entre (i) la remuneración anual total del Presidente y (iii) la remuneración anual media de los empleados de la compañía, donde:

- La remuneración total del Presidente incluye todos los componentes de la remuneración (como la retribución fija, los honorarios del consejo, la retribución variable anual, los planes vinculados a acciones y la retribución en especie).
- La remuneración media anual de los empleados se determina dividiendo la cuenta de sueldos y salarios por el número medio de empleados.

6.4. REMUNERACIÓN TOTAL DE LOS ALTOS DIRECTIVOS

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 2025, han devengado conjuntamente las siguientes retribuciones:

Remuneración de la Alta Dirección (en miles de €)	2025	2024
Retribución fija	6.054	5.793
Retribución variable	7.210	6.205
Plan de acciones vinculado a objetivos	6.776	5.638
Primas de seguro de vida/Pertenencia del Consejo en otras filiales/Pagos de los expatriados	2.675	1.493
Fin de la relación de los miembros de la Alta Dirección (importe sujeto al impuesto sobre la renta)	5.099	226
TOTAL	27.814	19.355







6

ANEXO

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO	[277]
INDICADORES DE SASB, TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD) Y TASK FORCE ON NATURE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TNFD)	[293]
OTRA INFORMACIÓN	[296]
GLOSARIO DE TÉRMINOS	[319]
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	[323]





Medidas Alternativas de Rendimiento

Presentamos nuestros estados financieros consolidados en conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF adoptadas por la Unión Europea ("UE"), y con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés. Asimismo, en el Informe de Gestión y los Estados Financieros Consolidados, la dirección proporciona otras medidas financieras no reguladas por las NIIF, a las que nos referimos como "APM" (Medidas Alternativas de Rendimiento) de acuerdo con las directivas de la Autoridad Europea de Valores y Mercados (ESMA) o "Medidas no reguladas por las NIIF".

Al considerar el rendimiento financiero de la actividad, analizamos ciertas medidas no NIIF, que clasificamos como:

- Medidas no NIIF relacionadas con los resultados operativos, incluidos el RE Ajustado y el Margen RE Ajustado, el RBE Ajustado y el Margen RBE Ajustado, el Crecimiento Comparable o "Like-for-like" ("Lfl") y la Cartera de Pedidos.
- Medidas no NIIF relacionadas con la liquidez y los recursos de capital, incluida la Deuda Neta Consolidada y la Liquidez Ex-Infraestructura.
- Otros APM: Rentabilidad total para el accionista, Inversión gestionada y Valor económico generado y distribuido.

Estas medidas y APM no sujetas a las NIIF no se auditan y no deben considerarse alternativas al resultado consolidado del periodo, el resultado de explotación, los ingresos, el efectivo generado por las actividades de explotación o cualquier otra medida de rendimiento derivada de conformidad con las NIIF como medidas del rendimiento de explotación o de los flujos de efectivo de explotación o la liquidez. Creemos que la divulgación de estas medidas es útil para los inversores, ya que constituyen la base sobre la que nuestro equipo directivo y el Consejo evalúan nuestro rendimiento. Al divulgar estas medidas, pensamos que creamos para los inversores una mayor comprensión y un mayor nivel de transparencia sobre parte de 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 título similar utilizadas por otras compañías, ni pretenden sustituir a las medidas de rendimiento financiero o situación financiera elaboradas de conformidad con las NIIF-UE.

1. MEDIDAS NO NIIF: RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN

1.1 RE Ajustado y Margen RE Ajustado

RE Ajustado se define como 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. El RE Ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse una alternativa al beneficio neto/(pérdida) ni a ninguna otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. El RE Ajustado no tiene un significado normalizado y, por tanto, no puede compararse con el RE Ajustado de otras compañías.

El Margen RE Ajustado se define como el RE Ajustado dividido por nuestros ingresos en el periodo correspondiente.

Las siguientes tablas muestran una conciliación del RE Ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) neto para los periodos indicados:

	4T 25	4T 24	2025	2024
Beneficio/(pérdida) neto	262	2.746	1.150	3.490
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	-2	-5	-20	-14
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	-98	66	-60	145
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	-74	-47	-258	-238
Ingresos/(gastos) financieros netos	123	-483	365	-274
Beneficio/(pérdida) operativo	211	2.277	1.177	3.109
Deterioro y enajenación del inmovilizado	64	-2.043	-210	-2.208
RE Ajustado	276	234	967	901



En las tablas siguientes se presenta una conciliación del RE Ajustado y el RE Ajustado comparable (para más información sobre el crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl"), véase la sección 1.3) por división de negocio con nuestro beneficio/(pérdida) neto por división de negocio para los periodos indicados:

4T 25							
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total
(en millones de euros)							
Beneficio/(pérdida) neto	128	75	-96	-4	161	-2	262
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	-2	0	-2
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	38	62	94	-1	-291	0	-98
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-71	-2	0	-1	0	-74
Ingresos/(gastos) financieros netos	-11	83	-20	7	64	0	123
Beneficio/(pérdida) operativo	155	149	-24	2	-69	-2	211
Deterioro y enajenación del inmovilizado	-5	1	25	1	44	-1	64
RE Ajustado (I)	150	150	1	3	-25	-3	276

2025							
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total
(en millones de euros)							
Beneficio/(pérdida) neto	332	610	302	-38	-51	-5	1.150
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	-20	0	-20
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	99	65	92	0	-316	0	-60
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-247	-11	0	0	0	-258
Ingresos/(gastos) financieros netos	-74	291	-99	19	228	0	365
Beneficio/(pérdida) operativo	357	719	284	-19	-159	-5	1.177
Deterioro y enajenación del inmovilizado	-6	0	-270	7	59	0	-210
RE Ajustado (II)	352	719	14	-12	-101	-5	967
Impacto Fx	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado L-f-L (III)	352	719	14	-12	-101	-5	967

4T 24							
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total
(en millones de euros)							
Beneficio/(pérdida) neto	35	102	2.591	2	18	-2	2.746
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0		-5	0	-5
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	75	81	1	-5	-86	0	66
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia		-45	-2	0	0	0	-47
Ingresos/(gastos) financieros netos	-29	67	-570	1	48	0	-483
Beneficio/(pérdida) operativo	81	205	2.020	-2	-25	-2	2.277
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	-19	-2.025	0	1	0	-2.043
RE Ajustado (II)	81	186	-5	-2	-24	-2	234

	2024						
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total
	(en millones de euros)						
Beneficio/(pérdida) neto	258	663	2.665	-14	-80	-2	3.490
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	-14	0	-14
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	142	110	-3	-5	-99	0	145
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-226	-8	0	-4	0	-238
Ingresos/(gastos) financieros netos	-116	290	-625	8	169	0	-274
Beneficio/(pérdida) operativo	284	837	2.029	-11	-28	-2	3.109
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	-151	-2.025	0	-32	0	-2.208
RE Ajustado (I)	284	686	4	-11	-60	-2	901
Impacto Fx	-1	-29	1	-1	1	0	-28
Ajustes L-f-L	0	0	7	1	-7		2
RE Ajustado L-f-L (IV)	283	657	12	-11	-66	-2	874
RE Ajustado VAR. Crecimiento L-f-L (III) frente a (IV)	24,2 %	9,5 %	16,4 %	(12,9) %	(57,7) %		10,6 %

1.2 RBE Ajustado y Margen RBE Ajustado

El RBE Ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) neto del periodo excluyendo 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, el deterioro y la enajenación de inmovilizado y los cargos por depreciación y amortización de inmovilizado y derecho de uso de arrendamientos. El RBE Ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse una alternativa al beneficio neto/(pérdida) o a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada de conformidad con 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 compañía a otra en función de las políticas contables y la valoración contable de los activos. El RBE Ajustado se utiliza como 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 normalizado y, por tanto, no puede compararse con el RBE Ajustado de otras empresas.

El Margen RBE Ajustado se define como el RBE Ajustado dividido entre nuestros ingresos para el periodo correspondiente.

Las siguientes tablas muestran una conciliación del RBE Ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) neto y el Margen RBE Ajustado para los periodos indicados:

	4T 25	4T 24	2025	2024
Beneficio/(pérdida) neto	262	2.746	1.150	3.490
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	-2	-5	-20	-14
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	-98	66	-60	145
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	-74	-47	-258	-238
Ingresos/(gastos) financieros netos	123	-483	365	-274
Beneficio/(pérdida) operativo	211	2.277	1.177	3.109
Deterioro y enajenación del inmovilizado	64	-2.043	-210	-2.208
RE Ajustado	276	234	967	901
Amortización del inmovilizado	151	100	490	441
RBE Ajustado	426	334	1.457	1.342

Las siguientes tablas muestran una conciliación del RBE Ajustado y del RBE Ajustado en términos comparables con nuestro beneficio/(pérdida) neto por División de Negocio para los periodos indicados:

4T 25

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total
(en millones de euros)							
Beneficio/(pérdida) neto	128	75	-96	-4	161	-2	262
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	-2	0	-2
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	38	62	94	-1	-291	0	-98
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-71	-2	0	-1	0	-74
Ingresos/(gastos) financieros netos	-11	83	-20	7	64	0	123
Beneficio/(pérdida) operativo	155	149	-24	2	-69	-2	211
Deterioro y enajenación del inmovilizado	-5	1	25	1	44	-1	64
RE Ajustado (I)	150	150	1	3	-25	-3	276
Amortización del inmovilizado (II)	50	89	3	5	4	0	151
RBE Ajustado (I)+(II)	200	239	4	7	-21	-2	426

2025

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total
(en millones de euros)							
Beneficio/(pérdida) neto	332	610	302	-38	-51	-5	1.150
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	-20	0	-20
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	99	65	92	0	-316	0	-60
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-247	-11	0	0	0	-258
Ingresos/(gastos) financieros netos	-74	291	-99	19	228	0	365
Beneficio/(pérdida) operativo	357	719	284	-19	-159	-5	1.177
Deterioro y enajenación del inmovilizado	-6	0	-270	7	59	0	-210
RE Ajustado (I)	352	719	14	-12	-101	-5	967
Impacto Fx	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado L-f-L (III)	352	719	14	-12	-101	-5	967
Amortización del inmovilizado (II)	160	270	22	15	23	0	490
RBE Ajustado (I)+(II)	511	990	37	3	-78	-5	1.457
Impacto Fx	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RBE Ajustado L-f-L (V)	511	990	37	3	-78	-5	1.457

4T 24

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total
(en millones de euros)							
Beneficio/(pérdida) neto	35	102	2.591	2	18	-2	2.746
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0		-5	0	-5
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	75	81	1	-5	-86	0	66
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia		-45	-2	0	0	0	-47
Ingresos/(gastos) financieros netos	-29	67	-570	1	48	0	-483
Beneficio/(pérdida) operativo	81	205	2.020	-2	-25	-2	2.277
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	-19	-2.025	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

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total
(en millones de euros)							
Beneficio/(pérdida) neto	258	663	2.665	-14	-80	-2	3.490
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	-14	0	-14
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	142	110	-3	-5	-99	0	145
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-226	-8	0	-4	0	-238
Ingresos/(gastos) financieros netos	-116	290	-625	8	169	0	-274
Beneficio/(pérdida) operativo	284	837	2.029	-11	-28	-2	3.109
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	-151	-2.025	0	-32	0	-2.208
RE Ajustado (I)	284	686	4	-11	-60	-2	901
Impacto Fx	-1	-29	1	-1	1	0	-28
Ajustes L-f-L	0	0	7	1	-7		2
RE Ajustado L-f-L (IV)	283	657	12	-11	-66	-2	874
Amortización del inmovilizado (II)	146	232	22	13	28	0	441
RBE Ajustado (I)+(II)	430	918	26	2	-32	-2	1.342
Impacto Fx	-4	-36	1	0	0	0	-39
Ajustes L-f-L	0	0	7	0	-11		-4
RBE Ajustado L-f-L (VI)	426	882	34	2	-43	-2	1.299
RBE Ajustado VAR. Crecimiento L-f-L (V) frente a (VI)	19,9 %	12,2 %	8,3 %	67,6 %	(86,1) %		12,2 %

Información adicional sobre el RE Ajustado, el Margen RE Ajustado, el RBE Ajustado y el Margen RBE Ajustado.

Las tablas a continuación presentan una conciliación del RE Ajustado con nuestra ganancia/(pérdida) neta, Margen RE Ajustado, RBE Ajustado y Margen RBE Ajustado por subdivisiones de Construcción para los períodos indicados:

	4T 25				2025			
	Budimex	Webber	F Co.	Construcción	Budimex	Webber	F Co.	Construcción
	(en millones de euros)							
Beneficio/(pérdida) neto	73	27	28	128	174	78	80	332
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	0	0	0	0
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	19	-6	25	38	45	-7	61	99
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos/(gastos) financieros netos	-2	-1	-8	-11	-13	-8	-53	-74
Beneficio/(pérdida) operativo	90	20	45	155	206	63	88	357
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	0	-5	-5	0	0	-6	-6
RE Ajustado (I)	90	20	40	150	206	63	82	352
Amortización del inmovilizado	14	16	20	50	45	56	59	160
RBE Ajustado (III)	104	36	60	200	251	119	141	511
Ingresos (V)	718	574	940	2.233	2.246	1.997	3.409	7.653
Margen RE Ajustado	12,5 %	3,6 %	4,2 %	6,7 %	9,2 %	3,2 %	2,4 %	4,6 %
Margen RBE Ajustado	14,4 %	6,3 %	6,3 %	8,9 %	11,2 %	6,0 %	4,1 %	6,7 %

	4T 24				2024			
	Budimex	Webber	F Co.	Construcción	Budimex	Webber	F Co.	Construcción
	(en millones de euros)							
Beneficio/(pérdida) neto	39	7	-11	35	145	54	59	258
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	0	0	0	0
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	19	13	43	75	51	14	77	142
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos/(gastos) financieros netos	-5	-5	-19	-29	-26	-15	-75	-116
Beneficio/(pérdida) operativo	53	15	13	81	170	52	61	284
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado	53	15	13	81	170	52	61	284
Amortización del inmovilizado	10	4	12	25	37	48	62	146
RBE Ajustado	63	19	25	106	207	100	123	430
Ingresos	607	515	877	1.999	2.119	1.725	3.392	7.236
Margen RE Ajustado	8,7 %	3,0 %	1,5 %	4,1 %	8,0 %	3,0 %	1,8 %	3,9 %
Margen RBE Ajustado	10,3 %	3,6 %	2,8 %	5,3 %	9,8 %	5,8 %	3,6 %	5,9 %
Impacto Fx					3	-2	-1	-1
RE Ajustado LfL (II)					173	50	60	283
Impacto Fx					3	-4	-3	-4
RBE Ajustado LfL (IV)					210	96	120	426
Impacto Fx					33	-76	-76	-119
Ingresos LfL (VI)					2.152	1.649	3.316	7.117
VAR. Crecimiento L-f-L (I) frente a (III)					19,3 %	25,9 %	36,9 %	24,2 %
VAR. Crecimiento L-f-L (III) frente a (IV)					19,4 %	24,4 %	17,1 %	19,9 %
VAR. Crecimiento L-f-L (V) frente a (VI)					4,4 %	21,1 %	2,8 %	7,5 %

Las siguientes tablas presentan una conciliación del RE Ajustado y el Margen RE Ajustado, el RBE Ajustado y el Margen RBE Ajustado, por Autopistas de EE. UU. para los períodos 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 USD)	NTE			LBJ			NTE 35W		
Consolidación global	4T 25	4T 24	VAR.	4T 25	4T 24	VAR.	4T 25	4T 24	VAR.
Beneficio/(pérdida) neto	34	44	(21,6) %	15	17	(16,6) %	36	42	(14,9) %
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0		0	0		0	0	
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	3	3		2	2		3	3	
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	0		0	0		0	0	
Ingresos/(gastos) financieros netos	12	18	(35,3) %	20	20	1,8 %	20	18	9,6 %
Beneficio/(pérdida) operativo	49	65		37	39		58	63	
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	0		0	0		0	0	
RE Ajustado	49	65	(23,9) %	37	39	(6,7) %	58	63	(7,3) %
Amortización del inmovilizado	23	8		13	8		18	8	
RBE Ajustado	73	73	0,3 %	50	48	3,6 %	76	71	7,2 %
Ingresos	87	83	5,4 %	63	60	4,4 %	100	87	14,7 %
Margen RE Ajustado	56,7 %	78,5 %		58,8 %	65,8 %		58,2 %	72,0 %	
Margen RBE Ajustado	83,6 %	87,8 %		79,3 %	79,9 %		76,3 %	81,6 %	

(millones de USD)	I-77			I-66		
Consolidación global	4T 25	4T 24	VAR.	4T 25	4T 24	VAR.
Beneficio/(pérdida) neto	12	11	6,5 %	-1	1	(183,8) %
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0		0	0	
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	0	0		0	0	
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	0		0	0	
Ingresos/(gastos) financieros netos	8	8	(4,8) %	34	31	8,6 %
Beneficio/(pérdida) operativo	19	19		33	32	
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	0		0	0	
RE Ajustado	19	19	1,8 %	33	32	0,2 %
Amortización del inmovilizado	1	1		32	26	
RBE Ajustado	21	20	4,8 %	64	59	9,9 %
Ingresos	33	30	11,8 %	78	73	6,5 %
Margen RE Ajustado	58,2 %	63,9 %		41,9 %	44,5 %	
Margen RBE Ajustado	61,8 %	65,9 %		83,1 %	80,5 %	

(millones de USD)	NTE			LBJ			NTE 35W		
Consolidación global	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.
Beneficio/(pérdida) neto	176	173	1,9 %	77	66	16,0 %	152	140	8,5 %
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0		0	0		0	0	
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	3	3		2	2		3	3	
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	0		0	0		0	0	
Ingresos/(gastos) financieros netos	49	57	(13,7) %	84	82	1,5 %	88	83	5,6 %
Beneficio/(pérdida) operativo	229	233	(1,8) %	162	150	7,7 %	242	226	7,3 %
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	0		0	0		0	0	
RE Ajustado	229	233	(1,8) %	162	150	7,7 %	242	226	7,3 %
Amortización del inmovilizado	49	31		40	34		52	40	
RBE Ajustado	278	264	5,5 %	202	185	9,2 %	294	266	10,6 %
Ingresos	323	299	8,1 %	244	225	8,6 %	368	320	14,7 %
Margen RE Ajustado	70,7 %	77,8 %		66,4 %	67,0 %		66,0 %	70,5 %	
Margen RBE Ajustado	86,0 %	88,1 %		82,7 %	82,3 %		80,1 %	83,1 %	

(millones de USD)	I-77			I-66		
	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.
Consolidación global						
Beneficio/(pérdida) neto	40	34	18,4 %	18	-8	323,6 %
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0		0	0	
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	0	0		0	0	
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	0		0	0	
Ingresos/(gastos) financieros netos	30	25	20,5 %	133	124	7,2 %
Beneficio/(pérdida) operativo	70	59	19,3 %	151	116	30,5 %
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	0		0	0	
RE Ajustado	70	59	19,3 %	151	116	30,5 %
Amortización del inmovilizado	11	11		95	80	
RBE Ajustado	81	69	16,5 %	246	196	25,7 %
Ingresos	130	107	21,9 %	303	247	22,7 %
Margen RE Ajustado	54,1 %	55,3 %		49,9 %	46,9 %	
Margen RBE Ajustado	62,2 %	65,1 %		81,4 %	79,5 %	

Las tablas siguientes presentan nuestro RE Ajustado, Margen RE Ajustado, RBE Ajustado y Margen RBE Ajustado por subdivisiones de Aeropuertos para los periodos indicados:

	4T 25			2025		
	Dalaman	Otros Proyectos de aeropuertos y sedes centrales	Aeropuertos	Dalaman	Otros Proyectos de aeropuertos y sedes centrales	Aeropuertos
(en millones de euros)						
Beneficio/(pérdida) neto	-28	-69	-96	-12	314	302
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	0	0
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	29	66	94	25	67	92
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-2	-2	0	-11	-11
Ingresos/(gastos) financieros netos	6	-26	-20	30	-129	-99
Beneficio/(pérdida) operativo	7	-31	-24	43	241	284
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	25	25	0	-270	-270
RE Ajustado	7	-7	1	43	-29	14
Amortización del inmovilizado	3	0	3	23	0	22
RBE Ajustado	11	-7	4	66	-29	37
Ingresos	16	11	26	85	26	111
Margen RE Ajustado	48,2 %	n.s.	2,6 %	50,8 %	n.s.	n.s.
Margen RBE Ajustado	67,5 %	n.s.	14,0 %	77,5 %	n.s.	n.s.

	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)					
Beneficio/(pérdida) neto	34	2.556	2.591	59	2.606	2.665
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	0	0
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	-32	34	1	-42	39	-3
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-2	-2	0	-8	-8
Ingresos/(gastos) financieros netos	4	-574	-570	25	-650	-625
Beneficio/(pérdida) operativo	7	2.013	2.020	42	1.986	2.029
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	-2.025	-2.025	0	-2.025	-2.025
RE Ajustado	7	-12	-5	42	-38	4
Amortización del inmovilizado	3	0	3	22	0	22
RBE Ajustado	10	-12	-2	64	-38	26
Ingresos	15	3	17	82	9	91
Margen RE Ajustado	45,7 %	n.s.	(31,2) %	51,8 %	n.s.	4,4 %
Margen RBE Ajustado	68,1 %	n.s.	(14,2) %	78,4 %	n.s.	28,5 %
VAR. Ingresos				3,6 %		
VAR. RBE Ajustado				2,5 %		
VAR. RE Ajustado				1,8 %		

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 una alternativa a los ingresos, el beneficio neto/(pérdida) 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 RE Ajustado de cada periodo del impacto de las pérdidas de valor del inmovilizado.
- En el caso de enajenación de alguna de nuestras sociedades y pérdida de control de la misma, eliminación de los resultados de explotación de la sociedad enajenada cuando el impacto se haya producido efectivamente en el ejercicio anterior, o si se ha producido en el ejercicio analizado, considerando el mismo número de meses en ambos periodos, para conseguir 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 corriente de los resultados de explotación derivados de dichas empresas, salvo en el caso de que esta eliminación no sea posible debido al alto nivel de integración con otras unidades informantes. Las empresas materiales son aquellas cuyos ingresos representan $\geq 5\%$ de los ingresos de la unidad informante antes de la adquisición.
- En caso de cambios en el modelo contable de un contrato o activo específico, cuando sean significativos, aplicación del mismo modelo contable al resultado de explotación del ejercicio anterior.
- Eliminación de otros impactos extraordinarios (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 sus negocios, excluyendo elementos extraordinarios que inducirían a una interpretación errónea del crecimiento comunicado, impactos como los movimientos de los tipos de cambio, o cambios en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Además, creemos que nos permite ofrecer información homogénea para una mejor comprensión del rendimiento de cada uno de nuestros negocios.

La siguiente tabla muestra una conciliación de los ingresos en términos comparables con nuestros ingresos en los periodos indicados:

	2025	2024
	(en millones de euros)	
Ingresos	9.627	9.148
Efecto del tipo de cambio ¹	0	-167
Deterioro del inmovilizado ²	0	0
Resultados de explotación de las empresas enajenadas ³	0	-116
Costes de reestructuración	0	0
Resultados de explotación de las nuevas empresas adquiridas ⁴	0	0
Ajustes del modelo contable ⁵	0	0
Impacto no corriente ⁶	0	0
Ingresos comparables	9.627	8.865

¹Cálculo de los resultados de cada periodo al tipo de cambio del periodo corriente.

²Eliminación del impacto de las pérdidas por deterioro del inmovilizado.

³Eliminación de los resultados de explotación de las sociedades enajenadas cuando el impacto se produce efectivamente

⁴Eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de nuevas sociedades materiales.

⁵Tras las adquisiciones de nuevas sociedades consideradas materiales, eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de dichas sociedades.

⁶Eliminación de otros impactos extraordinarios (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos).

En las tablas siguientes se presenta una conciliación de los Ingresos por División de Negocio con nuestro beneficio/(pérdida) neto por División de Negocio para los periodos indicados:

2025						
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Total
	(en millones de euros)					
Ingresos	7.653	1.374	111	339	150	9.627
Impacto Fx	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0
Ingresos L-f-L (I)	7.653	1.374	111	339	150	9.627

2024						
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Total
	(en millones de euros)					
Ingresos	7.236	1.256	91	270	296	9.148
Impacto Fx	-119	-48	0	-2	3	-167
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	-116	-116
Ingresos L-f-L (II)	7.117	1.208	90	268	183	8.865
VAR. Crecimiento L-f-L (I) frente a (II)	7,5 %	13,7 %	23,3 %	26,8 %	(17,8) %	8,6 %

Las siguientes tablas muestran una conciliación del RE ajustado y el RBE ajustado en términos comparables con nuestro beneficio neto/(pérdida) para los periodos indicados:

	2025	2024
Beneficio/(pérdida) neto	1.150	3.490
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	-20	-14
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	-60	145
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	-258	-238
Ingresos/(gastos) financieros netos	365	-274
Beneficio/(pérdida) operativo	1.177	3.109
Deterioro y enajenación del inmovilizado	-210	-2.208
RE Ajustado	967	901
Efecto del tipo de cambio ¹	0	-28
Resultados de explotación de las empresas enajenadas ³	0	2
Costes de reestructuración	0	0
Resultados de explotación de las nuevas empresas adquiridas ⁴	0	0

Ajustes del modelo contable ⁵	0	0
Impacto no corriente ⁶	0	0
RE Ajustado Comparable (Like-for-like)	967	874
Amortización del inmovilizado	490	441
RBE Ajustado	1.457	1.342
Efecto del tipo de cambio ¹	0	-39
Resultados de explotación de las empresas enajenadas ³	0	-4
Costes de reestructuración	0	0
Resultados de explotación de las nuevas empresas adquiridas ⁴	0	0
Ajustes del modelo contable ⁵	0	0
Impacto no corriente ⁶	0	0
RBE Ajustado Comparable (Like-for-like)	1.457	1.299

¹Cálculo de los resultados de cada periodo al tipo de cambio del periodo corriente.

³Eliminación de los resultados de explotación de las sociedades enajenadas cuando se produce efectivamente el impacto.

⁴Eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de nuevas sociedades materiales.

⁵Tras las adquisiciones de nuevas sociedades consideradas materiales, eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de dichas sociedades.

⁶Eliminación de otros impactos extraordinarios (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos).

Las siguientes tablas muestran una conciliación del RE ajustado y el RBE ajustado en términos comparables con nuestro beneficio/(pérdida) neto por División de Negocio para los periodos indicados:

	2025						Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	
	(en millones de euros)						
Beneficio/(pérdida) neto	332	610	302	-38	-51	-5	1.150
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	-20	0	-20
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	99	65	92	0	-316	0	-60
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-247	-11	0	0	0	-258
Ingresos/(gastos) financieros netos	-74	291	-99	19	228	0	365
Beneficio/(pérdida) operativo	357	719	284	-19	-159	-5	1.177
Deterioro y enajenación del inmovilizado	-6	0	-270	7	59	0	-210
RE Ajustado (I)	352	719	14	-12	-101	-5	967
Impacto Fx	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RE Ajustado L-f-L (III)	352	719	14	-12	-101	-5	967
Amortización del inmovilizado (II)	160	270	22	15	23	0	490
RBE Ajustado (I)+(II)	511	990	37	3	-78	-5	1.457
Impacto Fx	0	0	0	0	0	0	0
Ajustes L-f-L	0	0	0	0	0	0	0
RBE Ajustado L-f-L (V)	511	990	37	3	-78	-5	1.457



	2024						
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total
	(en millones de euros)						
Beneficio/(pérdida) neto	258	663	2.665	-14	-80	-2	3.490
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades interrumpidas	0	0	0	0	-14	0	-14
Impuesto sobre beneficios/(gastos)	142	110	-3	-5	-99	0	145
Participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia	0	-226	-8	0	-4	0	-238
Ingresos/(gastos) financieros netos	-116	290	-625	8	169	0	-274
Beneficio/(pérdida) operativo	284	837	2.029	-11	-28	-2	3.109
Deterioro y enajenación del inmovilizado	0	-151	-2.025	0	-32	0	-2.208
RE Ajustado (I)	284	686	4	-11	-60	-2	901
Impacto Fx	-1	-29	1	-1	1	0	-28
Ajustes L-f-L	0	0	7	1	-7		2
RE Ajustado L-f-L (IV)	283	657	12	-11	-66	-2	874
Amortización del inmovilizado (II)	146	232	22	13	28	0	441
RBE Ajustado (I)+(II)	430	918	26	2	-32	-2	1.342
Impacto Fx	-4	-36	1	0	0	0	-39
Ajustes L-f-L	0	0	7	0	-11		-4
RBE Ajustado L-f-L (VI)	426	882	34	2	-43	-2	1.299
RBE Ajustado VAR. Crecimiento L-f-L (V) frente a (VI)	19,9 %	12,2 %	8,3 %	67,6 %	(86,1) %		12,2 %

1.4 Cartera de Pedidos

La Cartera de Pedidos corresponde a nuestros ingresos pendientes de ejecución correspondientes a aquellos contratos de la División de Negocio de Construcción que hemos firmado y sobre los que esperamos que se ejecuten en el futuro. La Cartera de Pedidos se calcula sumando los contratos del año en curso al saldo de la Cartera de Pedidos de contratos al final del año anterior, menos los ingresos reconocidos en el año en curso. El ingreso total de un contrato corresponde al precio o tarifa acordados correspondientes a la entrega de bienes y/o la prestación de los servicios contemplados. Si la ejecución de un contrato está pendiente del cierre de la financiación, los ingresos de dicho contrato no se añadirán al cálculo de la Cartera de Pedidos hasta que se cierre dicha financiación.

Utilizamos la Cartera de Pedidos 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 de Pedidos en las NIIF. Esta conciliación se basa en que el valor de la cartera de pedidos de una construcción concreta se compone de su valor de contratación menos la obra terminada, que es el principal componente de la cifra de ventas. Por lo tanto, no es posible presentar una conciliación de la cartera de pedidos con nuestros estados financieros. Creemos que la diferencia entre las obras terminadas y los ingresos consignados para la División de Negocio de Construcción en los estados financieros se debe a que estos están sujetos, entre otros, a los siguientes ajustes: (i) ajustes de consolidación, (ii) cargos a empresas conjuntas, (iii) venta de maquinaria e (iv) ingresos por factoring inverso.

La siguiente tabla muestra la Cartera de Pedidos de la División de Negocio de Construcción a 31 de diciembre de 2025 y 2024:

	DIC-25	DIC-24	Impacto Fx	DIC-24 LFL	Var.	Crecimiento Lfl
(en millones de euros)						
Budimex	4.048	4.389	61	4.450	(7,8) %	(9,0) %
Webber	5.556	5.710	-649	5.061	(2,7) %	9,8 %
Ferrovial Construcción	7.834	6.657	-325	6.331	17,7 %	23,7 %
Construcción	17.438	16.755	-913	15.842	4,1 %	10,1 %

2. MEDIDAS NO NIIF: LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL

2.1 Deuda Neta Consolidada

La Deuda Neta Consolidada corresponde a nuestro saldo de tesorería y equivalentes de tesorería menos los préstamos a corto y largo plazo y otras partidas financieras que incluyen nuestra tesorería restringida no corriente, el saldo relacionado con los derivados de tipo de cambio (que cubren tanto la emisión de deuda en moneda distinta de la utilizada por la empresa emisora, mediante derivados de cobertura a plazo, como las posiciones de tesorería expuestas al riesgo de tipo de cambio, mediante permutas cruzadas de divisas) y otros activos financieros a corto plazo. Los pasivos por arrendamiento no forman parte de la Deuda Neta Consolidada. La Deuda Neta Consolidada es una medida financiera que no se basa en las NIIF y no debe considerarse una alternativa a los ingresos netos ni a ninguna otra medida de nuestros resultados financieros calculada con arreglo a las NIIF.

Además, desglosamos nuestra Deuda Neta Consolidada en dos categorías:

- Deuda Neta Consolidada de las sociedades de proyectos de infraestructuras: corresponde a nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras, que no tiene recurso frente a nosotros, como accionista, o con recurso limitado a las garantías emitidas.
- Deuda Neta Consolidada de las compañías ex-proyectos de infraestructuras: corresponde a nuestras otras actividades, incluidas nuestras sociedades holding y otras compañías que no se consideran compañías de proyectos de infraestructuras. La deuda incluida en esta categoría generalmente tiene recurso respecto del Grupo.

También analizamos la evolución de nuestra Deuda Neta Consolidada durante cualquier periodo relevante y la dividimos en dos categorías: (i) Deuda Neta Consolidada de las compañías ex-proyectos de infraestructuras y (ii) Deuda Neta Consolidada de las compañías de proyectos de infraestructuras, separada en las siguientes partidas:

1. la variación de efectivo y equivalentes de efectivo, tal y como se recoge en nuestro estado de flujos de efectivo consolidado del periodo correspondiente;
2. la variación de nuestros préstamos a corto y largo plazo durante el periodo correspondiente; y la variación de las partidas financieras adicionales que consideramos parte de nuestra Deuda Neta Consolidada, incluidas las variaciones de efectivo restringido no corriente, las variaciones de saldos relacionados con derivados sobre tipos de cambio, las variaciones de saldos de posiciones intragrupo y las variaciones de 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 compañías ex-proyectos de infraestructuras y compañías de proyectos de infraestructuras, ya que nos parece útil para los inversores y las agencias de calificación mostrar la evolución de nuestra Deuda Neta Consolidada excluyendo las sociedades ex-proyectos de infraestructura, porque la deuda de las sociedades ex-proyectos de infraestructura tiene: (i) no tiene recurso respecto de las Sociedades del Grupo o (ii) el recurso se limita a garantías emitidas por otras Sociedades del Grupo. La Deuda Neta de las compañías ex-proyectos de infraestructuras es utilizada por los analistas y las agencias de calificación para comprender mejor el endeudamiento al que recurre el Grupo. Para los inversores y las agencias de calificación, es importante ver y entender claramente si el resto del Grupo tiene alguna obligación de inyectar capital para reembolsar la deuda o subsanar cualquier posible incumplimiento de los pactos si alguna de las compañías de proyectos de infraestructuras del Grupo obtiene malos resultados.

Además, nuestros inversores de capital siguen el rendimiento de nuestras compañías de proyectos de infraestructuras sobre una base de efectivo, a saber, los dividendos recibidos y el capital invertido, que no se muestran en nuestra variación de efectivo y equivalentes de efectivo reportados en nuestro estado de flujo de efectivo consolidado. Del mismo modo, nuestros inversores en deuda necesitan conocer los dividendos recibidos de las compañías de proyectos de infraestructuras, ya que los parámetros clave para la calificación de los bonos corporativos son los flujos de caja de las compañías ex-proyectos de infraestructuras (cuyo principal contribuyente son los dividendos de las compañías de proyectos de infraestructuras) y la deuda neta de las compañías ex-proyectos de infraestructuras.

Asignamos los importes de los distintos componentes de la Deuda Neta Consolidada y su evolución, en concreto los flujos de tesorería tal y como se recogen en la NIC 7, entre las compañías de proyectos de infraestructuras y las compañías ex-proyectos de infraestructuras del siguiente modo:

- Nuestras filiales consolidadas y nuestras compañías puestas en equivalencia se clasifican como sociedades de proyectos de infraestructuras (sociedades de proyectos de infraestructuras) o compañías de proyectos que no son de infraestructuras (compañías ex-proyectos de infraestructuras). Estas dos categorías no se aplican simultáneamente a la misma compañía (es decir, una compañía determinada se clasifica como compañía de proyectos de infraestructuras o como antigua compañía de proyectos de infraestructuras, pero no puede ser ambas cosas).
- Incluimos como compañías ex-proyectos de infraestructuras todas las compañías (consolidadas o puestas en equivalencia) dedicadas a actividades de construcción, las que prestan servicios al resto del grupo y las compañías holding (incluidas las que son accionistas directas de compañías de proyectos de infraestructuras).
- Incluimos como compañías de proyectos de infraestructuras a todas las compañías (consolidadas o puestas en equivalencia) que se ajustan a la definición de "compañías de proyectos de infraestructuras" que figura en nuestros informes anuales: en concreto, son compañías que forman parte de nuestras actividades de autopistas de peaje, aeropuertos, infraestructuras energéticas y construcción. El Anexo I a nuestros Estados Financieros Consolidados a 31 de diciembre de 2025 y 2024 y para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2025 y 2024, incluye una lista completa de nuestras filiales y empresas asociadas, incluyendo detalles de todas las empresas clasificadas como empresas de proyectos de infraestructuras, que se identifican con una "P" en la columna "Tipo".

Concretamente, los flujos de tesorería de las compañías ex-proyectos de infraestructuras están compuestos por los flujos de tesorería generados por todas las compañías clasificadas como compañías ex-proyectos de infraestructuras, una vez eliminadas las transacciones entre compañías ex-proyectos de infraestructuras. Los flujos de tesorería de las compañías de proyectos de infraestructuras se componen de los flujos de tesorería generados por todas las compañías clasificadas como sociedades de proyectos de infraestructuras, una vez eliminadas las transacciones entre compañías de proyectos de infraestructuras.

La distinción clave en la clasificación entre los flujos de tesorería de las compañías ex-proyectos de infraestructuras y los flujos de tesorería de las compañías de proyectos de infraestructura es el tratamiento de las operaciones entre compañías ex-proyectos de infraestructuras y compañías de proyectos de infraestructuras. Estas transacciones entre compañías se componen de dividendos pagados por compañías de proyectos de infraestructuras a compañías ex-proyectos de infraestructuras y de inversiones de capital pagadas por compañías ex-proyectos de infraestructuras a compañías proyectos de infraestructuras. Tratamos estas transacciones del siguiente modo:

- Los dividendos percibidos por las compañías ex-proyectos de infraestructuras de las sociedades ex-proyectos de infraestructura se clasifican como flujos de tesorería de las operaciones de compañías ex-proyectos de infraestructuras;
- Los dividendos pagados por compañías de proyectos de infraestructuras a compañías ex-proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de tesorería procedentes de la financiación de compañías de proyectos de infraestructuras;
- Las inversiones de capital pagadas por compañías ex-proyectos de infraestructuras a compañías de proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de tesorería procedentes de inversiones de compañías ex-proyectos de infraestructuras; y

- Las inversiones de capital recibidas por compañías de proyectos de infraestructuras de compañías ex-proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de tesorería procedentes de la financiación de compañías 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.

La inversión en capital incluye el efectivo invertido por el Grupo en compañías 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 tesorería 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 EUR)	DIC-25	DIC-24
Caja y equivalentes de caja excluyendo proyectos de infraestructuras	-4.070	-4.653
Deudas a corto y largo plazo	2.810	2.889
Caja restringida a largo plazo	-10	-21
Contratos a plazo de cobertura de flujos de caja	0	5
Cross Currency Swaps	0	-2
Saldos de posiciones intragrupo (*)	-71	-12
Deuda neta consolidada de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras	-1.341	-1.794
Caja y equivalentes de efectivo de proyectos de infraestructuras	-201	-175
Deudas a corto y largo plazo	7.617	8.400
Caja restringida a largo plazo	-252	-381
Saldos de posiciones intragrupo (*)	71	12
Deuda neta consolidada de las empresas de proyectos de infraestructuras	7.234	7.856
Deuda Neta Consolidada	5.893	6.061

(*) Los saldos intragrupo se componen de activos financieros (tesorería) y pasivos (préstamos) entre nuestras compañías ex-proyectos de infraestructuras y las compañías de proyectos de infraestructuras que se eliminan en el proceso de consolidación y, por lo tanto, no tienen ningún impacto en nuestra Deuda Neta Consolidada.

El siguiente cuadro presenta, para los periodos indicados, las variaciones de la Deuda Neta Consolidada (incluida la separación por compañías ex-proyectos de infraestructuras y compañías de proyectos de infraestructuras), así como el desglose de nuestro estado de flujos de tesorería en flujos de tesorería de compañías ex-proyectos de infraestructuras, flujos de tesorería de compañías de proyectos de infraestructuras y eliminaciones intersocietarias.

	(1)	(2)	(3)
Variación de la Deuda Neta Consolidada (1+2+3)	Ex-compañías de proyectos de infraestructuras	Compañías de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones entre sociedades
Flujo de caja de las actividades de explotación	1.926	1.107	-466
Flujo de caja de/(utilizado en) actividades de inversión	-891	-357	147
Flujo de caja de/(utilizado en) actividades de financiación	-1.483	-714	319
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	-99	-8	0
Variación del efectivo y equivalentes de efectivo por cambios en el perímetro de consolidación	-10	-3	0
Flujos de tesorería (Variación de tesorería y equivalentes) (A)	-557	26	0
Variación de los préstamos a corto y largo plazo (B)	861	782	0
Variación del efectivo restringido no corriente	-139	-128	0
Variación de los saldos de cobertura a plazo	5	0	0
Variación de los saldos de los swaps de divisas cruzadas	-2	0	0
Variación de los saldos intragrupo	0	-59	0
Variación de otros activos financieros a corto plazo	0	0	0
Otras variaciones de la deuda neta consolidada (C)	-136	-187	0
Variación de la Deuda Neta Consolidada (C+B-A)	168	622	0
Deuda Neta Consolidada al inicio del ejercicio	-6.061	-7.856	0
Deuda Neta Consolidada al cierre del ejercicio	-5.893	-7.234	0

(A) Las cifras de este epígrafe representan la variación de las cifras de flujo de tesorería tal y como figuran en nuestros estados de flujo de tesorería consolidados, así como la variación de la tesorería y equivalentes de tesorería de compañías ex-proyectos de infraestructuras y la variación de la tesorería y equivalentes de tesorería de las compañías de proyectos de infraestructuras.

(B) Las cifras de esta partida representan la variación de nuestros préstamos 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 las permutas cruzadas de divisas), las variaciones de nuestros saldos intragrupo relacionados con activos y pasivos financieros entre nuestras compañías ex-proyectos de infraestructuras y nuestras compañías de proyectos de infraestructuras sin impacto en nuestra Deuda Neta Consolidada, y las variaciones de otros activos financieros a corto plazo.

(1) La columna "Compañías ex-proyectos de infraestructuras" incluye la variación de efectivo y equivalentes de efectivo de nuestras compañías ex-proyectos de infraestructuras. Los flujos de tesorería procedentes de (utilizados en) actividades de explotación incluyen los dividendos recibidos de compañías de proyectos de infraestructuras consolidadas a nivel mundial y los flujos de tesorería procedentes de (utilizados en) actividades de inversión incluyen la inversión de capital del Grupo en compañías de proyectos de infraestructuras consolidadas a nivel mundial. Estos dividendos recibidos y participaciones se eliminan en la columna Eliminaciones entre sociedades.

(2) La columna de Compañías de proyectos de infraestructuras incluye la variación de efectivo y equivalentes de efectivo de nuestras Compañías 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 compañías de proyectos de infraestructuras), así como la inversión en capital propio recibida de sus accionistas. Estos dividendos pagados y participaciones recibidas se eliminan en la columna Eliminaciones entre sociedades.

(3) Las Eliminaciones entre sociedades 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-Infraestructuras

La Liquidez ex-Infraestructuras corresponde a la suma de la tesorería y equivalentes de tesorería obtenidos por nuestros proyectos ex-infraestructuras, la tesorería restringida a largo plazo, así como las líneas de crédito comprometidas a corto y largo plazo que permanecen no dispuestas al final de cada periodo (correspondientes a créditos concedidos por entidades financieras de los que podemos disponer en los plazos, cuantía y demás condiciones pactadas en cada contrato) y los flujos de caja de cobertura a plazo.

Utilizamos la Liquidez ex-Infraestructuras para determinar nuestra liquidez para hacer frente a cualquier compromiso financiero en relación con nuestros proyectos ex-infraestructuras.

La siguiente tabla presenta una conciliación de la liquidez ex infraestructuras para los periodos indicados.

	DIC-25	DIC-24
	(en millones de euros)	
Efectivo y equivalentes de efectivo	4.070	4.653
Efectivo restringido no corriente	10	21
Otros activos financieros a corto plazo	0	0
Líneas de crédito no utilizadas	1.008	651
Cobertura a plazo de los flujos de tesorería	0	-5
Liquidez total sin infraestructuras	5.088	5.320

3. MEDIDAS NO RELACIONADAS CON LAS IFRS

3.1 Retorno Total al Accionista

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 y calculada en base a la actividad bursátil de Ferroviario en España.

El precio de las acciones a principios de año se ajusta para tener en cuenta los dividendos declarados durante el año. El ajuste se basa en la ponderación de cada dividendo declarado sobre el precio de las acciones en la fecha del anuncio.

Fecha	Precio de las acciones (I)	Dividendos declarados (II)	Dividendos declarados / Cotización (III=II/I)	Ajuste de dividendos (V=III*IV)	Precio de las acciones ajustado (IV - V)	TSR
(en millones de euros)						
31/12/2025	55,34				55,34	
03/12/2025	57,00	0,0770	0,135 %	0,0548		
23/10/2025	54,60	0,4769	0,872 %	0,3541		
21/05/2025	46,64	0,3182	0,675 %	0,2742		
31/12/2024	40.6 (IV)	0,8721	1,683 %	0,6832	39,92	38,6 %

El retorno total al accionista se presenta en la parte correspondiente a las acciones del apartado 1.1 del Informe de Gestión. Es un indicador financiero utilizado por inversores y analistas financieros, para evaluar el retorno que los accionistas han recibido a lo largo del ejercicio a cambio de su aportación en capital de la Compañía.

3.2 Inversión gestionada

Las inversiones gestionadas se presentan en el apartado 1.2 del Informe de Gestión, en la lección de Autopistas. Durante la fase de construcción, es la inversión total a 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 están disponibles 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 el método de puesta en equivalencia, independientemente de la participación de Ferroviario. Los proyectos se excluyen con criterios acordes con la salida del perímetro de consolidación.

Las inversiones gestionadas a finales de diciembre de 2025 ascenderían aproximadamente a 21.750 millones de euros (23.882 millones de euros en diciembre de 2024) y están compuestas por 14 concesiones, 2 operadores de cobro de peajes, la participación del 19,86% del IRB y la participación del 23,99% de Privit InvIT en 10 países. La composición de las inversiones gestionadas por tipo de activo es la siguiente:

- Proyectos de activos intangibles según IFRIC 12 (en explotación), 11.286 millones de euros (12.533 millones de euros a 31 de diciembre de 2024). La inversión gestionada coincide con la inversión bruta del balance en estos proyectos incluida en el cuadro de la sección 3.3.1 de los Estados Financieros Consolidados, salvo los compromisos de inversión futuros y los ajustes del valor razonable: 12.270 millones de euros de las Autopistas de Peaje de EE. UU I-66, NTE, NTE35W, LBJ e I-77 (13.757 millones de euros a 31 de diciembre de 2024). Además, se incluyen 725 millones de euros en España (principalmente el proyecto Autema).
- Activos Intangibles IFRIC 12 (en construcción), no hay proyectos actuales en construcción.
- Proyectos de cuentas por cobrar con arreglo a la CINIF 12: no hay proyectos en curso.
- Consolidación por puesta en equivalencia, 10.464 millones de euros (11.349 millones de euros a 31 de diciembre de 2024). Incluye tanto proyectos en explotación como en construcción que se consolidan por puesta en equivalencia, como el 407ETR 3.201 millones de euros de inversión gestionada al 100% (3.441 millones de euros a 31 de diciembre de 2024). 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 balance.

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 prestaciones de los empleados, gastos financieros y dividendos e impuestos. Conciliación: Las cifras de ingresos, costes de explotación, salarios y prestaciones a los empleados, gastos financieros y dividendos e impuestos se detallan en la sección correspondiente del Informe de Gestión y los Estados Financieros Consolidados.

A continuación presentamos 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 Ingeniería y Construcción:

ASUNTO	INDICADOR	CÓDIGO SASB	REFERENCIA / RESPUESTA DIRECTA
Impactos ambientales del desarrollo de proyectos	Número de incidentes de incumplimiento de permisos, estándares y regulaciones medioambientales	IF-EN-160a.1	Ver Nota 6.5 de los Estados Financieros Consolidados 2025 de Ferrovial
	Descripción de los procesos de evaluación y gestión de los riesgos medioambientales asociados al diseño, ubicación y construcción de proyectos	IF-EN-160a.2	Ver la Sección de Información Ambiental del Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado
Integridad estructural y seguridad	Gastos incurridos por reparación de defectos 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	No disponible
Seguridad y Salud en el trabajo	Tasa total de incidentes registrables (TRIR) y tasa de mortalidad para (a) empleados directos y (b) contratistas	IF-EN-320a.1	Ver S1-14. Métricas de seguridad y salud del Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado
Impactos del ciclo de vida de edificios e infraestructuras	Número de proyectos certificados conforme a un estándar de sostenibilidad de terceros con atributos múltiples y proyectos activos que buscan dicha certificación	IF-EN-410a.1	Ver Anexo. Información no financiera adicional. Sección de Calidad
	Descripción del Proceso para incorporar consideraciones de eficiencia energética e hídrica en fase operacional dentro de la planificación y diseño del proyecto	IF-EN-410a.2	Ver la Sección de Información Ambiental del Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado
Impacto climático del mix empresarial	Cartera de proyectos relacionados con hidrocarburos y para proyectos de energías renovables	IF-EN-410b.1	En 2025, la cartera de proyectos relacionados con hidrocarburos ascendió a 21,8 millones de euros. En cuanto a la cartera de proyectos de energía renovable, ascendió a 686,6 millones de euros en 2025.
	Número de cancelaciones asociadas a proyectos relacionados con hidrocarburos	IF-EN-410b.2	No hubo cancelaciones de pedidos asociadas a proyectos de hidrocarburos.
	Proyectos no energéticos asociados a la mitigación del cambio climático	IF-EN-410b.3	Ver la sección de Taxonomía de la UE
Ética empresarial	Número de proyectos activos y cartera de pedidos en países que figuran entre los 20 con peor clasificación en el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparencia Internacional	IF-EN-510a.1	Ferrovial no desarrolla proyectos en ninguno de los 20 países situados en las últimas posiciones 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	Ver Nota 6.5 de los Estados Financieros Consolidados 2025 de Ferrovial
	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	Ver G1-1. Políticas de cultura corporativa y de conducta empresarial del Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado

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
Describir la supervisión por parte del consejo de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima.	- NEIS 2 - GOV - 1: EL PAPEL DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN - NEIS 2 - GOV - 2: INFORMACIÓN FACILITADA A LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA EMPRESA Y CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD ABORDADAS POR ELLOS. 2.5 REGLAMENTO DEL CONSEJO, TOMA DE DECISIONES, REUNIONES Y ASISTENCIA
GOBIERNO	
Describir el papel de la dirección en la evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima.	- NEIS 2 - GOV - 1: EL PAPEL DE LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN - NEIS 2 - GOV - 2: INFORMACIÓN FACILITADA A LOS ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA EMPRESA Y CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD ABORDADAS POR ELLOS. - NEIS 2 - GOV - 5: GESTIÓN DE RIESGOS Y CONTROLES INTERNOS DE LA DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SOSTENIBILIDAD 2.5 REGLAMENTO DEL CONSEJO, TOMA DE DECISIONES, REUNIONES Y ASISTENCIA
Describir los riesgos y oportunidades relacionados con el clima que la organización ha identificado a corto, medio y largo plazo.	- 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 DE NEGOCIO
ESTRATEGIA	
Describir el impacto de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima en los negocios, la estrategia y la planificación financiera de la organización.	- 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 DE NEGOCIO
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.	- NEIS E1 SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO - NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO
Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar los riesgos relacionados con el clima.	- 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 DE NEGOCIO
RIESGOS	
Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relacionados con el clima.	- NEIS E1 SBM - 3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO - NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO
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.	- 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 DE NEGOCIO - NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO
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.	- NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO - NEIS E1 - 4: METAS RELACIONADAS CON LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA ADAPTACIÓN AL MISMO
MÉTRICA	
Divulgar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 1, Alcance 2 y, si procede, Alcance 3, así como los riesgos relacionados.	- NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO - NEIS E1 - 6: EMISIONES DE GEI EN BRUTO DE ALCANCE 1, 2, 3 Y EMISIONES DE GEI TOTALES
Describir los objetivos utilizados por la organización para gestionar los riesgos y oportunidades relacionados con el clima y los resultados respecto a los objetivos.	- NEIS E1 - 1: PLAN DE TRANSICIÓN PARA LA MITIGACIÓN DEL 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
GOBERNANZA	Describir la supervisión por parte del consejo de las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.
	Describir el papel de la dirección en la evaluación y gestión de las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.
	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.
ESTRATEGIA	Describir las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza que la organización ha identificado a corto, medio y largo plazo.
	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.
	Describir la resistencia de la estrategia de la organización a los riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza, teniendo en cuenta diferentes escenarios.
	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.
	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).
RIESGOS	Describir los procesos de la organización para gestionar las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.
	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.
	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.
MÉTRICA	Comunicar los parámetros utilizados por la organización para evaluar y gestionar las dependencias y los impactos sobre la naturaleza.
	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.

INFORMACIÓN ADICIONAL NO FINANCIERA

Esta sección incluye información no financiera adicional que no se incluye en el Estado de Información No financiera y de Sostenibilidad Consolidado.

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.

ACTIVIDAD CERTIFICADA	ACTIVIDAD CERTIFICADA	SATISFACCIÓN DEL CLIENTE
86 % ISO 9001 ISO 14001	80 % ISO 50001	4,3 % DE 5

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN

En 2025, la actividad certificada alcanzó el 86% según la norma ISO 9001, el 86% según la ISO 14001 y el 80% 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 2025 Ferrovial Construcción Reino Unido ha aumentado el número de contratos incluidos en el alcance de las certificaciones ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001.

En el marco de la gestión del sistema, se realizan auditorías internas y se registran las reclamaciones en el 100% de los contratos. En 2025 se recibieron 1384 reclamaciones/comunicaciones externas, de las que el 61% 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 los negocios de Ferrovial Construcción y Cadagua tras la finalización con éxito de 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, y sirve como herramienta clave para la integración de los aspectos medioambientales, sociales y de buen gobierno en la gestión de las empresas. La certificación refuerza el compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad, que es uno de los pilares fundacionales de la empresa.

Ferrovial también está colaborando 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.

Existen otros sistemas certificados de conformidad con las normativas relacionadas con la salud y la seguridad, el medio ambiente, el buen gobierno o los negocios colaborativos, entre los que destacan:

Certificación	Nombre	Certificación	Nombre
UNE 19601	Sistemas de gestión de compliance penal	ISO 45001	Sistemas de gestión de la salud y la seguridad 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 DE SOSTENIBILIDAD, CALIFICACIONES Y SISTEMAS DE ETIQUETADO PARA NUEVA CONSTRUCCIÓN, GESTIÓN, OCUPACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN.

Certificaciones de construcción sostenible obtenidas en España, Polonia y Chile:

2025							
Región	BREEAM	CES	LEED	LEED + WELL	Certificación energética A	Certificación energética B	Otros (ENVISION, SITES, VERDE (GBCE)...)
Chile		2	8				
España	25		43	3			
Polonia	20		7				
Otras (Reino Unido, EE. UU., Canadá)	1						
TOTAL	36	2	53	3			
2024							
Región	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				
Otras (Reino Unido, EE. UU., Canadá)							
TOTAL	12	0	6	1	9	5	0

REQUISITOS LEGALES Y NORMAS TÉCNICAS

La actividades de Ferrovial exigen 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, incluidos los relativos a la contaminación atmosférica, acústica y lumínica). Estas herramientas son accesibles a todos los empleados. Juntas, respaldan la garantía de calidad y permiten una gestión eficaz centrada en el cumplimiento de la legislación, la mitigación de los efectos negativos y el control de los riesgos empresariales.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES Y USUARIOS

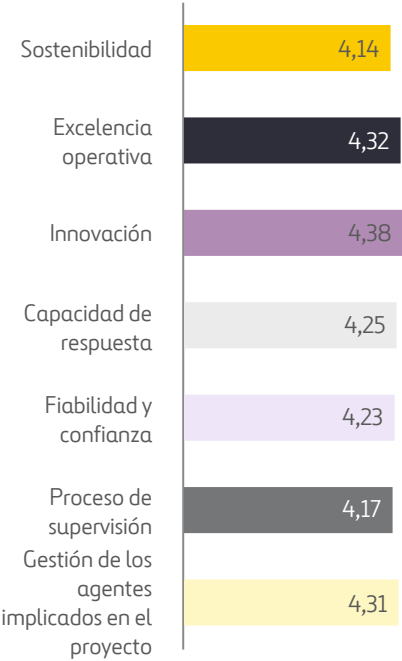
Bajo un enfoque de mejora continua, Ferrovial busca cumplir las expectativas de los clientes y usuarios, incrementando su grado de satisfacción con los servicios prestados y los productos ofrecidos. Para ello, todas las unidades de negocio de Ferrovial implantan un programa anual de encuestas para identificar 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 infraestructuras servicios evalúan la calidad de los servicios prestados. Los usuarios se definen como aquellas personas que interactúan directa o indirectamente con los servicios y la infraestructura ofrecidos por la Compañía, pero que no están vinculadas por un acuerdo contractual.





SATISFACCIÓN DEL CLIENTE
(SOBRE 5)



PUNTUACIÓN GLOBAL DE
SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

2022 - 4.2	★
2023 - 4.2	★
2024 - 4.3	★
2025 - 4.3	★

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 iniciativas de formación se centran en la gestión de residuos, el cambio climático, la huella hídrica, la contaminación y la biodiversidad.

En concreto, dentro de Ferrovial Construcción, más de 7.500 trabajadores han recibido formación especializada en estas áreas. Una de las áreas de interés más significativas es la gestión de residuos; a lo largo del año, más del 69%de los empleados internos han recibido formación en este ámbito. Asimismo, alrededor de 7.000 miembros del personal externo (contratistas) recibieron formación en gestión de residuos, lo que representa en torno al 62%del personal externo que recibió formación.

Ferrovial Construcción también imparte formación sobre eficiencia energética a los empleados para concienciarlos sobre la reducción del consumo de energía. En 2025, más de 1.300 empleados recibieron formación en eficiencia energética y ahorro de energía (más del 12% de la plantilla total) y más de 1.000 miembros del personal externo (aproximadamente el 10% del total del personal externo formado).

CALIDAD DEL AIRE

La calidad del aire es un factor 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. Guiada por su visión de mejorar el futuro mediante el desarrollo y la explotación de infraestructuras y ciudades sostenibles, la empresa lleva a cabo acciones integrales para evitar o minimizar los posibles impactos de sus actividades en la atmósfera.

Ferrovial aplica una serie de medidas encaminadas a minimizar y evitar este tipo de emisiones, entre las que se incluyen acciones alineadas con el Plan de Descarbonización (PDD) 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. Como parte de sus esfuerzos de 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 materiales en el control de emisiones.

ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NO_x), ÓXIDOS DE AZUFRE (SO_x) Y OTRAS EMISIONES AÉREAS SIGNIFICATIVAS

	2025				
	NOx (Tn)	CO (t)	COVNM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	40,56	16,1	3,87	52,76	10,38
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	309,98	2.014,65	218,56	0	14,54
Emisiones procedentes de electricidad	22,86	8,54	0,17	42,6	1,76
	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	245,7	80,34	25,36	0	15,63

BUENAS PRÁCTICAS PARA LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA EN FERROVIAL

Principales acciones en materia de biodiversidad llevadas a cabo por unidad de negocio:

Ferrovial Energía:

Durante 2025, Ferrovial Energía puso en marcha una serie de medidas para reducir los principales impactos que pueden producir los diferentes proyectos que construye y explota, principalmente relacionados con el impacto sobre los hábitats, las especies, la estabilidad del suelo y la erosión.

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; zonas de alimentación, refugios y puntos de agua para pequeños mamíferos. Asimismo, la instalación de pantallas vegetales compuestas por especies autóctonas sirve de refugio y zona de alimentación para distintas especies de fauna silvestre, ayudando también a reducir el impacto visual.

Adaptación de los planes de trabajo a la posible presencia de fauna sensible: programar las actividades fuera de los periodos de reproducción de las especies amenazadas, prohibir la tala de árboles durante las fases reproductivas críticas y garantizar la suspensión inmediata y la reubicación por expertos cualificados de los nidos si se identifican especies protegidas. Las especies invasoras también se gestionan activamente para evitar su propagación.

Reutilización y restauración: mejora de la calidad del suelo mediante la reutilización de la capa superficial de la tierra para recuperar la forma y el aspecto originales del terreno, complementada con una restauración medioambiental integral y la revegetación de todas las zonas afectadas con especies autóctonas.

Cadagua:

Cadagua llevó a cabo medidas para reducir los principales impactos que pueden generar los distintos proyectos, en particular los impactos potenciales sobre las especies y los hábitats. Estas acciones incluyen la creación de corredores de fauna y vegetación para mantener la conectividad ecológica, la reposición de la cubierta vegetal en los cursos de agua afectados por obras de infraestructura con el fin de preservar los ecosistemas ribereños, y la protección de ejemplares individuales mediante prácticas cuidadosas de reubicación, garantizando la conservación de las especies autóctonas y la integridad de los hábitats naturales.

Autopistas:

Las actuaciones incluyen la restauración y regeneración de zonas degradadas como los márgenes de las carreteras utilizando especies autóctonas, la creación de mosaicos de vegetación que mejoren la biodiversidad local fomentando los hábitats de los polinizadores y la diversidad de las comunidades vegetales, plantaciones compensatorias para compensar la vegetación eliminada durante las obras de infraestructura, y el mantenimiento y vigilancia continuos del vallado perimetral para impedir el acceso de la fauna y reducir los riesgos de colisión.

Construcción:

En 2025, las actividades de construcción aplicaron un gran número de medidas centradas en mitigar los posibles impactos que los proyectos pudieran causar, principalmente sobre la fauna y la vegetación, los hábitats, la estabilidad y erosión del suelo y la generación de residuos:

- Protección de la fauna y conectividad de los hábitats: instalación de vallas para impedir que la fauna salvaje entre en las zonas de trabajo, adaptación de los planes de trabajo para evitar impactos en la fauna sensible (incluido el uso de videovigilancia cuando proceda), creación de pasos de fauna en las infraestructuras lineales para reducir la fragmentación de los hábitats, y aplicación de elementos disuasorios y de efecto llamada en los puntos de cruce para evitar el efecto embudo y garantizar el paso seguro de la fauna.
- Restauración de hábitats y mejora ecológica: restauración y regeneración de zonas degradadas como bordes de carreteras y riberas de ríos con especies autóctonas, creación de mosaicos de vegetación para fomentar la biodiversidad, reforestación de terrenos afectados por incendios forestales, mejora de hábitats para especies amenazadas, plantación de zonas ajardinadas que incluyan corredores de vuelo para murciélagos, e instalación de refugios y cajas nido para fomentar la cría de especies protegidas.
- Gestión medioambiental y control de la erosión: mejoras en el diseño de las pendientes propensas a la erosión (topográficas, edáficas, revegetación) y uso de restos vegetales para la protección del suelo, preservación de la vegetación madura; mejoras en el diseño de los desvíos fluviales para proteger la calidad del agua y la ecología acuática, establecimiento de límites para las zonas sensibles a fin de evitar y minimizar los impactos; y prácticas eficaces de gestión de residuos para prevenir la contaminación.

La mayoría de las acciones llevadas a cabo por cada unidad de negocio están diseñadas para completarse a lo largo de la duración del contrato o ya se han completado durante el año del informe.

VALOR SOCIAL COMPARTIDO

Ferrovial tiene un fuerte compromiso con la sociedad y aspira a generar un impacto social positivo en las comunidades en las que opera. Como parte de su compromiso con los derechos humanos, la Compañía va más allá del mero cumplimiento, apoyando y promoviendo activamente los derechos humanos para prevenir y mitigar cualquier posible impacto negativo. Para reforzar aún más el valor social generado, Ferrovial realiza inversiones en la comunidad en línea con su propósito empresarial de desarrollar y explotar infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes, creando así valor para sus grupos de interés.

PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS, UN PRIMER PASO

Los derechos humanos son un componente esencial de la estrategia global de sostenibilidad. La Política de Derechos Humanos establece los compromisos de la Compañía en este ámbito y se actualizó en 2025. Ferrovial amplía continuamente su enfoque de los derechos humanos, y en 2025 aprobó la nueva Política de Pertenencia e Inclusión y el procedimiento que rige las relaciones con las comunidades locales. El objetivo general de la Compañía es garantizar la igualdad de trato y unas condiciones justas, libres de cualquier forma de discriminación dentro de la empresa y entre todas sus partes interesadas. En 2025, se revisaron varias políticas relevantes de la Compañía vinculadas, directa o indirectamente, al compromiso con los derechos humanos: la Política Antifraude, la Política Anticorrupción, el Código Ético Empresarial, el Código Ético de Proveedores, la Política de Lobbying y Contribuciones Políticas, la Política de Canal Ético y Gestión de Consultas, Informes y Reclamaciones, la Política de Diligencia Debida e Integridad Ética de Terceros y el Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores.

PROYECTOS DE APOYO COMUNITARIO	INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (M€)	NÚMERO DE BENEFICIARIOS
388	4,6	399.000

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 está alineada con las principales normas 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. También está alineada con la normativa interna de la Compañía, que se basa 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.

Ferrovial también ha adoptado una Política Global contra el Acoso y la Discriminación, cuyo objetivo es garantizar que todos los empleados de la Compañía sean tratados con dignidad y respeto cuando trabajen tanto dentro de la organización como en cualquier acto patrocinado por la Compañía. Esta política pretende 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 investigar las quejas relacionadas con el acoso, la discriminación ilegal y la intimidación.

Desde 2013, Ferrovial forma parte del proyecto "Empresas por una sociedad libre de violencia de género", una iniciativa promovida por el Gobierno español. Para reforzar este compromiso y sensibilizar y educar tanto a los empleados como a la sociedad en su conjunto, a lo largo del año se llevan a cabo diversas iniciativas que abordan esta cuestión. El 25 de noviembre, con motivo del Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, se desplegaron pancartas en varias obras emblemáticas de España con el lema "Construyamos un mundo libre de violencia de género".

Como parte de sus esfuerzos por promover la diversidad, Ferrovial ha suscrito 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	- Política de Derechos Humanos - Código de Ética Empresarial - Política de Compras - Política de Diligencia debida de Integridad Ética de Terceros	- Canal Ético - Proceso de Identificación y Evaluación de Riesgos Ferrovial Risk Management (FRM) - Herramienta Online de Análisis de Terceros
	Comité de Sostenibilidad	- Código Ético de Proveedores - Política Anticorrupción - Política de Sostenibilidad	- Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores - Procedimiento de Diligencia Debida para la Selección y Contratación de Candidatos
	Gestión de Riesgos y Cumplimiento	- Política de Seguridad de la Información - Política de Compromiso y Relación con los Grupo de Interés - Política de Salud y Seguridad	- Normativa de Protección de Datos Personales - Protocolo de Prevención del Acoso - Procedimiento de Relaciones Comunitarias
Derechos laborales	Comisión de Auditoría y Control	Política de flexibilidad y conciliación	Plan de Igualdad
	Dirección de Cumplimiento y Riesgos	- Política de Pertinencia e Inclusión - Código Ético de Proveedores	- Procedimiento de diligencia debida para la integridad ética de los proveedores - Herramienta Supplier 360° - Canal Ético

La Política de Derechos Humanos de la Compañía subraya su compromiso con la transparencia en todos los asuntos relacionados con la protección de los derechos humanos y establece el compromiso de Ferrovial con el derecho a la desconexión de los dispositivos digitales, el respeto a la confidencialidad y el derecho a la intimidad. También examina las implicaciones para la Compañía en sus relaciones con todas sus partes interesadas. Ferrovial participa en diversos foros de debate sobre derechos humanos (Labs Fundación SERES, Cluster Impacto Social, Global Compact Human Rights Group) para estar al día de los nuevos riesgos en materia de derechos humanos que puedan surgir.

La política está a disposición de todas las partes interesadas. No obstante, los empleados y directivos en particular son responsables de garantizar el cumplimiento en todas las actividades de Ferrovial. Periódicamente se organizan cursos de formación para reforzar el conocimiento de algunos de los compromisos de la política.

En 2025, se aprobó el Procedimiento de Relaciones con la Comunidad para normalizar la información disponible en los lugares de trabajo de la Compañía en relación con el diálogo con las comunidades locales y la mitigación de las molestias no deseadas, así como para seguir reforzando el procedimiento de diligencia debida en materia de derechos humanos, con especial atención a los grupos más vulnerables, como las comunidades indígenas.

Derechos humanos y laborales en toda la cadena de valor

Uno de los pilares del compromiso de Ferrovial con los derechos humanos es la seguridad en toda su cadena de valor. Por ello, 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, Ferrovial hace especial hincapié en el respeto de los derechos laborales. La Compañía rechaza cualquier forma de trabajo infantil o forzado, 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 donde opera. Existe un compromiso reforzado con el equilibrio entre la vida laboral y personal. Los empleados están protegidos por la normativa laboral aplicable en los distintos territorios. Además, el 56% de la plantilla de Ferrovial está cubierta por convenios colectivos.

Cada año, Ferrovial verifica que la remuneración de los empleados está por encima del salario digno en los países con mayor nivel de actividad (España, Reino Unido, Chile, Estados Unidos, Polonia, Australia, Canadá, Colombia, Portugal, Puerto Rico y Turquía). La Compañía utiliza los datos de salario digno establecidos por la Living Wage Foundation, que tiene en cuenta los siguientes factores asociados a las necesidades básicas de cualquier hogar: alimentación, suministro de agua, vivienda, transporte, ropa, atención sanitaria, educación e impuestos, entre otros. El análisis realizado por la Compañía confirma que todos los empleados reciben un salario digno acorde con las condiciones del país donde 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 recoge en la Declaración sobre Esclavitud Moderna emitida por las filiales de Ferrovial en el Reino Unido y Australia. Estas declaraciones formalizan el compromiso de prevenir cualquier tipo de violación de los derechos humanos, con especial atención a las distintas formas de explotación que pueden darse, incluyendo mecanismos de prevención y canales de denuncia cuando sea necesario.

Para extender este compromiso a toda la cadena de valor y prevenir posibles violaciones del Código de Ética Empresarial, la Compañía aplica procedimientos de diligencia debida de integridad ética para terceros, proveedores y candidatos, así como un Código Ético para Proveedores que incluye, entre sus principios, el respeto de 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 y supervisión de proveedores. Desde 2024, Ferrovial facilita la participación de sus proveedores en el "Programa de Formación: Proveedores Sostenibles" desarrollado por la red española del Pacto Mundial, ICEX España Exportación e Inversiones y la Fundación ICO. Esta formación proporciona a los proveedores información sobre sostenibilidad y respeto y defensa de los derechos humanos.

Además de estos mecanismos preventivos, Ferrovial dispone de otras herramientas de control continuo una vez formalizado el acuerdo con un tercero o proveedor. En el caso de los proveedores, la Compañía utiliza la herramienta Supplier 360, que identifica automáticamente los litigios que afectan a los proveedores con los que mantiene una relación comercial. Para otros tipos de acuerdos, el seguimiento periódico se lleva a cabo mediante una búsqueda automática de noticias adversas en los medios de comunicación nacionales e internacionales, así como revisiones de las listas públicas de sanciones.

El procedimiento de diligencia debida para la integridad ética de terceros debe aplicarse antes de establecer una colaboración, asociación o cualquier otro tipo de acuerdo con un tercero no proveedor. Su objetivo es prevenir conductas y acciones contrarias a los derechos humanos en las relaciones con terceros. Para facilitar el cumplimiento, en 2021 se puso en marcha una herramienta en línea para facilitar el proceso.

Diligencia en la protección de los derechos humanos

La compañía opera en países con una legislación estable y un bajo riesgo de infracción de los derechos humanos. Aproximadamente el 96% de su facturación se genera en España, Estados Unidos, Canadá, Polonia, Reino Unido, Chile y Australia, todos ellos países miembros de la OCDE. No obstante, la Compañía se mantiene vigilante y dispone de mecanismos adecuados para prevenir posibles riesgos en materia de derechos humanos.

Ferrovial aplica 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 todas sus actividades. En este contexto, Ferrovial evalúa periódicamente los riesgos potenciales para los derechos humanos como parte de su proceso global de identificación y evaluación de riesgos, conocido como Ferrovial Risk Management (FRM). El proceso FRM permite identificar y priorizar los eventos de riesgo en función de su probabilidad e impacto. El inventario de riesgos define ocho categorías relacionadas con los derechos humanos, que en 2025 registraron 56 riesgos potenciales en todos los proyectos de la empresa, la mayoría de ellos relacionados con la protección de datos o la seguridad (86%). La mayoría de los riesgos identificados fueron menores o moderados (96%). Todos ellos se vigilan mediante medidas de control para mitigar o eliminar 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 todas las operaciones corporativas son analizadas para determinar si pueden menoscabar los principios éticos de Ferrovial, con especial atención a los derechos humanos, sociales, de gobierno y medioambientales.

INVERSIÓN COMUNITARIA: ON THE MOVE FOR PEOPLE

Ferrovial considera la inversión en la comunidad como una herramienta estratégica para el progreso de las sociedades y entornos en los que opera, al tiempo que contribuye a la misión establecida en el Plan Estratégico Horizonte 26. Las infraestructuras pueden prestar un servicio sostenible a la sociedad si son justas e integradoras. Por ello, los programas comunitarios de Ferrovial se centran en las personas en contextos vulnerables. Otro de los objetivos del compromiso social de Ferrovial es que sus empleados desempeñen un papel activo en los programas que desarrolla.

Por ello, los programas de Ferrovial están alineados con la estrategia global de la compañía bajo el lema "On the Move for People".

Esta estrategia se articula en torno a cuatro ejes de actuación:

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, se han invertido 4,6 millones de euros en 2025 (8,1 millones de euros en 2024), de los cuales 3,6 millones de euros (3,9 millones de euros en 2024) son contribuciones monetarias, mientras que 0,78 millones de euros (0,87 millones de euros en 2024) son el resultado de 19.586 horas de trabajo voluntario.

On the Move for Communities

El desarrollo de las comunidades locales es 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 76,2% 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, cuyo objetivo es hacer accesible el uso de la autopista a grupos desfavorecidos, o las múltiples iniciativas en EE. UU. para fomentar hábitos de conducción más seguros como Teens in the Driver Seat.

Infraestructuras básicas para comunidades desfavorecidas

En línea con su estrategia global de promoción de infraestructuras sostenibles, Ferrovial apoya el desarrollo de infraestructuras que faciliten el acceso de las poblaciones desfavorecidas a derechos básicos como el agua, la sanidad y la alimentación.

On the Move for Water - Infraestructura Social: Desde 2011, Ferrovial se ha comprometido a mejorar el acceso al agua y al saneamiento de comunidades vulnerables en América Latina, África y Asia a través de este programa. Hasta la fecha, la Compañía ha apoyado 43 proyectos que han mejorado el acceso al agua potable de 371.054 personas en 14 países. Los empleados participan a través de un voluntariado de alto valor añadido. Desde el inicio del programa, 169 profesionales han dedicado al menos dos semanas de viaje de trabajo a los lugares donde se desarrollan los proyectos.

En 2025, el programa ejecutó tres proyectos en Perú, Ruanda e India que mejoraron 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. Ferrovial ha invertido más de 1,3 millones de euros en las 56 intervenciones realizadas. En 2025 se renovó el comedor social Nueva Betania, en La Línea de la Concepción, que proporciona comidas a diversos grupos vulnerables, inmigrantes, refugiados, familias y personas sin hogar.

El compromiso de ayudar a garantizar una nutrición básica de calidad incluye también el apoyo a los bancos de alimentos de Estados Unidos, con iniciativas como un acuerdo global con Feeding America, donaciones a bancos de alimentos de Texas, Atlanta o Virginia, 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 de las salas de pediatría, con el Programa Strefa Rodzika (zona de padres). En sus 13 años de existencia, se han creado 42 zonas para padres, más de 300 empleados han participado como voluntarios y 52.500 personas utilizan las nuevas zonas cada año, facilitando una recuperación más rápida de los niños hospitalizados y creando condiciones más cómodas para ellos y sus familias.

On the Move Together

El programa On the Move Together pretende convertir a los empleados en actores clave del compromiso de la empresa con la comunidad. Incluye proyectos locales como On the Move Together- Juntos Sumamos en España, que funciona desde 2005. Permite a los empleados contribuir y también elegir qué proyectos apoyar cada año, respondiendo a necesidades tanto en España como en países en desarrollo. Desde su lanzamiento, se han financiado 53 proyectos con una inversión conjunta de los empleados y la Compañía (igualando la contribución de los empleados) de más de 2,3 millones de euros. En 2025, los empleados decidieron destinar sus aportaciones a la ampliación y refuerzo de la Unidad de Cuidados Intensivos Pediátricos y Neonatales del Hospital Monkole en RD Congo y a la mejora del edificio donde 135 personas con discapacidad intelectual participan en talleres, terapias, reuniones y actividades diarias con la Fundación Gil Gayarre en Madrid. Una iniciativa similar está en marcha en el Reino Unido, llamada "The Charity of the Year" Por segundo año consecutivo, la organización colabora con el Lennox Children's Cancer Fund, y React Charity for Children ha sido elegida para colaborar en los próximos años.

Ferrovial pretende fomentar no solo 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 2025, se pusieron en marcha nuevas iniciativas en colaboración con la Orden de Malta y la Fundación Grandes Amigos, que se sumaron a las ya existentes. En total, se realizaron 19.516 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. Por desgracia, su capacidad de respuesta y movilización se ha puesto a prueba en los últimos años con la crisis social y sanitaria provocada por la COVID-19, la guerra de Ucrania, la DANA en España y el huracán Helena en Estados Unidos. Pero la Compañía también presta atención a las crisis sociales cotidianas que tienen lugar en las comunidades locales para contribuir a una sociedad socialmente integrada. La mayoría de las iniciativas se llevan a cabo en colaboración con los empleados, que participan de forma voluntaria.

On the Move for Education

El compromiso con el acceso a la educación está presente en todos los mercados en los que opera Ferrovial, con especial atención a la formación en materias relacionadas con la Ciencia, la Tecnología, la Ingeniería y las Matemáticas (STEM).

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 asumen el reto de acompañar durante un año a jóvenes de entre 18 y 30 años para ayudarles a mejorar su empleabilidad. Hasta la fecha, 105 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 colegios para despertar vocaciones STEM entre los estudiantes. Los profesionales de Ferrovial también comparten sus experiencias y puntos de vista con niñas interesadas en estudios STEM a través de Technovation Girls.

En el Reino Unido, apoyamos numerosas iniciativas centradas en las escuelas de las comunidades próximas a las actividades de la empresa, con el voluntariado de los empleados como denominador común. En 2025, 254 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 centros escolares con programas educativos enfocados a fomentar las vocaciones STEM a través de programas como la Beca TEXpress STEM y la Beca para Profesores en Texas o el Programa Piloto Robo STEM Lab y el evento de apoyo a la beca STEM para profesores, Tee off for Education en Virginia.

Desde 2009, el programa Domofon de ICE en Polonia promueve la seguridad infantil en las escuelas, implicando también a los empleados.

GESTIÓN INTEGRADA DEL TALENTO

Las actuaciones de Ferrovial en el ámbito de los Recursos Humanos están guiadas por el plan estratégico de Recursos Humanos "HR26", centrado en atraer el mejor talento y promover equipos de alto rendimiento.

Esta estrategia pretende situar a la compañía como empleador de referencia en sus mercados clave. Para ello, promueve oportunidades de crecimiento y compromiso, salud y 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 2025 se llevaron a cabo las siguientes acciones en mercados clave:

- Acuerdos de colaboración con destacadas universidades, escuelas de negocios y otras organizaciones.
- Iniciativas para potenciar la atracción de talento, como programas de becas y postgrados, campañas específicas de atracción de talento STEM, campañas en redes sociales enfocadas a 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.
- Reforzando la marca como 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 para el empleado de Ferrovial, adaptando los mensajes clave para atraer talento.

- Reforzar las competencias de los reclutadores con sesiones de sensibilización sobre pertenencia e inclusión, formación sobre el uso de la tecnología y normalización de la narrativa y la propuesta de valor de Ferrovial.
- Incorporación de la propuesta de valor del empleado 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 aptitudes críticas requeridas para cada puesto de trabajo.
- Establecimiento de planes de desarrollo individualizados.

Esto 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 se llevan a cabo 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 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.

En el caso de los empleados cuyo rendimiento no alcanza los niveles esperados, RR. HH analiza cada caso individualmente. Se identifican las posibles causas de tal situación, y el equipo de RR. HH proporciona al empleado y a su jefe apoyo para alcanzar los niveles de rendimiento esperados. Esto puede incluir el desarrollo de competencias a través de la formación, el ajuste de responsabilidades, los cambios organizativos, la adaptación cultural a la empresa o la gestión de la desvinculación. El seguimiento continuo y el enfoque en la mejora continua contribuyen a minimizar y eliminar el impacto de esta situación en el rendimiento del empleado.

FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN

El modelo de formación de Ferrovial apoya el desarrollo a través de los siguientes objetivos:

1. Promover las competencias y capacidades técnicas clave para alcanzar los objetivos estratégicos.
2. Apoyar las transiciones profesionales clave.
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 de Aprendizaje y Desarrollo (L&D) aplica un enfoque multicanal para garantizar la formación continua, apoyar las necesidades empresariales, ayudar a los profesionales en los momentos clave de su carrera y combinar el conocimiento interno y externo integrando las prácticas internas, así como las tendencias del mercado y las mejores prácticas.

El marco Global L&D ofrece una gama de opciones de formación diseñadas para proporcionar flexibilidad a los empleados de Ferrovial en su viaje de aprendizaje:

- Plataformas de formación en línea: Más de 20.000 recursos online están actualmente disponibles en acceso abierto, cubriendo diferentes temas relevantes para la Compañía, las unidades de negocio y los empleados.
- Programas de desarrollo: Realizados por la Universidad de Ferrovial y las unidades de negocio, estos programas se centran en la cultura, los valores, las habilidades y conocimientos críticos y el liderazgo en etapas clave de la carrera profesional.
- Formación local por unidad de negocio: Cada unidad de negocio pone en marcha un plan de formación anual o acciones de formación específicas diseñadas para abordar las necesidades técnicas o de competencias de sus grupos de empleados.
- Formación a la carta: Disponibles online o en formato presencial, estas sesiones responden a solicitudes específicas de los planes de desarrollo individual de los empleados o a la demanda de certificaciones del mercado o de formación técnica y habilidades interpersonales relacionadas con los puestos de trabajo de los empleados.
- Formación lingüística: Se ofrece en formato eLearning (+10.000 recursos online) y en sesiones virtuales/sincrónicas, tanto individuales como en grupo.

Durante 2025, la función de formación siguió trabajando activamente para reforzar las oportunidades de formación online y presencial para sus empleados. En cuanto a la formación online, cabe destacar las siguientes novedades, diseñadas con el objetivo de mejorar la experiencia de los usuarios, reforzar el perfil internacional de nuestros empleados y seguir apoyando el desarrollo profesional mediante itinerarios de formación y desarrollo que refuercen la recualificación, el perfeccionamiento y la cultura del aprendizaje continuo:

- Relanzamiento de nuestro Centro de Aprendizaje como Campus Online:
 - Mejora de la experiencia de aprendizaje del usuario con una metáfora de campus universitario y redistribución de los contenidos en consonancia con este concepto para mejorar la comprensión y la navegación.
 - Lanzamiento de Escuelas y Academias online dentro de la Universidad por Ferrovial en el campus para ofrecer itinerarios formativos y contenidos especializados a diferentes niveles en áreas clave (Digital skilling, Cultura, Idiomas), así como para conectar a nuestros empleados con expertos internos a través de comunidades. El lanzamiento de nuestra Escuela de Idiomas ha proporcionado a los empleados acceso al aprendizaje de más de 18 idiomas, clases virtuales abiertas de conversación con alumnos de otros países y empresas y más de 10.000 recursos online.
 - Integración de funcionalidades de IA al servicio del empleado y promoción de nuevas secciones automatizadas para ofrecer recomendaciones de formación más personalizadas basadas en las habilidades e intereses indicados por cada empleado.
 - Puesta en marcha de un asistente virtual para mejorar la navegación y el seguimiento de la formación del equipo por parte del responsable.
- Consolidación de la Comunidad de Aprendizaje en Viva Engage como canal de contacto con nuestros empleados, un lugar donde compartir tendencias formativas, nuevos itinerarios y contenidos, solicitar recomendaciones y sondear futuras necesidades formativas. La comunidad cuenta actualmente con más de 7.000 empleados, sirviendo de canal ágil y bidireccional con los empleados de Ferrovial.
- Análisis de las solicitudes de formación usando IA: Revisión de los planes de desarrollo individual en Workday, identificación de las principales sinergias formativas a través de IA y definición de itinerarios online y recursos disponibles en el campus online, para dar respuesta a las necesidades más demandadas por nuestros profesionales
- Otros usos de la IA: Creación de vídeos de formación, personalización de itinerarios de formación en línea vinculados a funciones/puestos específicos, con orientación sobre cómo buscar itinerarios de formación utilizando las indicaciones de Copilot, trabajo preparatorio para programas de liderazgo globales y presenciales mediante indicaciones utilizadas también por los participantes como autorreflexión. A lo largo del año, se han puesto a disposición más de 200 contenidos y vías de aprendizaje de reciclaje y mejora de las cualificaciones a través del correo electrónico, nuestra Comunidad de Aprendizaje y nuestras escuelas y academias. Estos itinerarios proporcionan un acceso flexible a formación online relevante para los profesionales de Ferrovial, destacando los itinerarios de aprendizaje de IA, Copilot, habilidades informáticas, desarrollo del liderazgo, preparación para diversas certificaciones y mejora de las competencias y power skills de Ferrovial (pensamiento crítico, pensamiento creativo, toma de decisiones, resolución de problemas, gestión de conflictos, presentaciones eficaces), así como cultura, sostenibilidad, ESG, salud y bienestar, finanzas, formación técnica específica y habilidades digitales.

Además de la oferta online, la University by Ferrovial y las unidades de negocio colaboraron en el desarrollo de programas para seguir apoyando el crecimiento global, fomentando el networking, y desarrollando a profesionales de todo el mundo en etapas clave de su carrera profesional, incidiendo en aquellos aspectos que hacen a la Compañía más competitiva en los mercados en los que opera.

De acuerdo con esta visión, en 2025 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 32 procesos de coaching (presencial y online), potenciando el desarrollo y la gestión del equipo directivo y centrándose en un modelo y estilo de liderazgo global, preparado para afrontar los retos empresariales en mercados clave. Este modelo de coaching tiene como objetivo ofrecer continuamente oportunidades para mejorar las capacidades de gestión en los niveles más altos de la Compañía, donde las capacidades 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):** Nuestro modelo de tutoría global apoya el aprendizaje y la experimentación a escala mundial. Se basa en principios que fomentan la cultura y el sentimiento de pertenencia, la gestión del conocimiento, el crecimiento del liderazgo y el desarrollo del talento, entre otros. La red global de mentores y alumnos trabaja durante un periodo aproximado de 7 meses siguiendo un plan de acción específico para cada alumno con el fin de apoyar el desarrollo de áreas de conocimiento clave y potencial dentro de la Compañía, posicionando al alumno como dueño de su desarrollo. En 2025 se puso en marcha la tercera edición mundial, en la que participaron 154 mentores y 155 alumnos.
- **Programa Ejecutivo Global (2 edición):** Programa híbrido de tres meses para líderes de Ferrovial, estructurado en cuatro módulos (dos presenciales y dos online). Este programa tiene como objetivo mejorar la visión estratégica, la mentalidad de crecimiento, la comprensión de las tendencias digitales, las capacidades de innovación y las habilidades de liderazgo. Los participantes aprenden a operar en nuevos entornos altamente volátiles y cambiantes, a ser más disruptivos y a transformar el estilo de gestión de la Compañía. El programa se centra en una serie de competencias directivas, como el cultivo de la innovación, el desarrollo del talento, la creación de redes, el fomento de la confianza y la toma de decisiones de calidad. La cuarta y quinta ediciones del programa acogieron a 75 participantes de distintos países y unidades de negocio.
- **Programa Avanzado de Gestión (2 ediciones):** Programa dirigido a directivos con experiencia que pasan a desempeñar funciones directivas. Estructurado en tres fases (trabajo previo, módulo presencial y trabajo posterior) a lo largo de tres meses, proporciona los conocimientos y herramientas necesarios para pasar con éxito 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, como el Desarrollo del Talento, la Orientación al Cliente, la Creación de Redes, el Fomento de la Confianza y la Garantía de la Rendición de Cuentas. Las ediciones tercera y cuarta de este programa contaron con 54 participantes.
- **Programa Fundamentos del Liderazgo (dos ediciones presenciales):** Dirigido a profesionales de Ferrovial que inician su carrera como gestores de personas o que ya cuentan con cierta experiencia. Se centra en el liderazgo moderno, centrado en las personas, en un contexto global. Desarrolla competencias directivas básicas como el Autoliderazgo, el Desarrollo de las Personas, la Creación de Confianza, la Gestión de Conflictos y la Colaboración con los Demás. En 2025, las dos ediciones contaron con 47 profesionales.

- **Crucial Conversations (dos ediciones presenciales):** Basado en la exitosa metodología y libro Crucial Conversations, este programa está dirigido a profesionales de todos los niveles y funciones dentro de la Compañía, con especial atención a los gestores de personas que buscan trabajar o perfeccionar diferentes aspectos de sus habilidades de comunicación. Los temas incluyen cómo controlar las emociones en las conversaciones clave y obtener una comunicación eficaz, cómo gestionar los conflictos con una comunicación respetuosa y honesta, cómo resolver los retos de rendimiento, compromiso y consecución de objetivos en su equipo. El programa sirve de apoyo a las competencias y valores clave de la Compañía, como la Colaboración, la Comunicación Eficaz, Feedback, la Persuasión y la Gestión de Conflictos. Este año, las dos ediciones contaron con un total de 44 participantes.
- **Power Skills II: Habilidades de negociación, influencia y presentación (dos ediciones presenciales):** Este programa está dirigido a directivos profesionales y abierto a otros grupos que necesiten competencias. Se trata de un programa de perfeccionamiento centrado en las negociaciones complejas y estratégicas, en el que se trabaja la influencia y las habilidades de presentación eficaz como complemento de las habilidades de negociación. En 2025 se formó a un total de 38 participantes.
- **Certificación Profesional en Gestión de Proyectos, PMP® (una edición virtual):** La certificación PMP® ofrece una acreditación internacionalmente reconocida de competencia profesional en gestión de proyectos. Dirigida a gestores de proyectos que buscan profundizar técnicamente en sus funciones, el programa de formación -de unos 3 meses de duración- ofrece un enfoque sistemático estandarizado de la gestión de proyectos en diferentes entornos, sectores y organizaciones, a la vez que capacita a nuestros profesionales para desempeñar sus funciones de gestión de proyectos con mayor excelencia y promover la planificación, la alineación y la gestión de sus proyectos y equipos. La edición de 2025 acogió a 13 profesionales.
- **EVOLVE:** Lanzamiento de nuestra nueva plataforma de formación premium que ofrece acceso a una amplia cartera de programas online de las universidades y escuelas de negocios más prestigiosas de Estados Unidos y Europa. Los programas suelen durar entre 4 y 8 semanas y están dirigidos a directores y gerentes que buscan avanzar en sus conocimientos y crecimiento con formatos más flexibles y compatibles con las exigencias de su trabajo diario. Las áreas clave incluyen: IA, Transformación Digital, Sostenibilidad, Negocios, Finanzas, Gobierno Corporativo (habilidades de poder y liderazgo). A lo largo de 2025, 48 profesionales accedieron a estos programas en línea.

En la División de Construcción, se diseñaron varias iniciativas para complementar y mejorar la carrera profesional de los puestos de producción en etapas clave de la carrera. Entre los programas más relevantes figuran los siguientes:

- **The Challenge:** 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 2025, 21 participantes internacionales completaron el programa.
- **GROW (Get Ready for Opportunities at Work):** Una experiencia global para empleados en los tres primeros años de su carrera. Incluye la preparación de un plan de carrera, un plan de formación exclusivo (sesiones online y presenciales) sobre temas técnicos y de competencias, y conversaciones sobre talento con un asesor de RR. HH. Es una oportunidad para mejorar la red de contactos del empleado, acceder a programas internacionales y participar en sesiones globales con otros "GROWERS". El programa se aplica en varias zonas geográficas de construcción y acogió a más de 478 participantes a lo largo del año.
- **GoFurther:** Un programa internacional y transversal que ofrece a nuestros jóvenes talentos -con entre 1 y 3 años de experiencia en Ferrovial Construcción- la oportunidad de adquirir experiencia práctica y diversa durante un año en cualquier proyecto de infraestructuras en todo el mundo. A lo largo de esta experiencia, los participantes desarrollan conocimientos técnicos, económicos y empresariales, así como las habilidades necesarias para promover la cultura de Ferrovial en entornos internacionales. 2025, 10 participantes de distintas áreas tomaron parte en este programa.
- **New Managers:** Este programa complementa la oferta global de la Universidad y está diseñado para apoyar a los nuevos directivos en sus funciones de producción. Está dirigido a quienes dirigen personas por primera vez, para que puedan desarrollarse y crecer en los fundamentos del liderazgo dentro de un entorno moderno y global. Su objetivo es apoyar a los participantes en uno de los momentos más desafiantes de su carrera profesional, proporcionándoles herramientas clave para afrontar su nuevo papel como jefes de equipo. Además, se complementa con sesiones de formación técnica en ámbitos como la planificación, la cimentación, las estructuras y los movimientos de tierras, entre otros. En 2025, el programa fue completado por 36 participantes de diversas áreas.
- **Building High Impact Leaders:** Programa destinado a reforzar y desarrollar las capacidades de liderazgo de los perfiles superiores. Los participantes aprenden a generar confianza en el equipo, 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, las nuevas herramientas aplicadas a la construcción y el control de costes. 59 participantes en las dos ediciones celebradas en 2025.
- **Impulsa:** Programa de desarrollo centrado en la ampliación de la red profesional y la adquisición de profundos conocimientos económicos y financieros, en particular para jefes de obra. Ofrece un plan definido para reforzar sus capacidades financieras, ampliar su visión del área económico-financiera y fomentar el networking. El programa incluye formación en relaciones laborales, fiscalidad, gestión de contratos, control de costes, herramientas digitales y transformación tecnológica en la construcción. El programa acogió este año a 58 participantes.
- **STEP:** Un programa global que ofrece una trayectoria profesional estructurada y una formación completa para convertir a los capataces en jefes de obra. En 2025, casi 660 participantes de diferentes zonas geográficas se unieron al programa.
- **STEP Academy:** Programa diseñado para hacer frente a la necesidad de personal cualificado en oficios esenciales, garantizando la correcta ejecución de las tareas y promoviendo la retención del talento. A través de su enfoque práctico y la creación de sus propios manuales, Ferrovial se posiciona como referente en áreas clave como cimentaciones especiales, instalaciones, túneles, tensado y pavimentos. En 2025, acogió a 25 participantes.
- **Data Center Advanced Program:** Programa de tres meses diseñado para formar a nuestro talento en la construcción de infraestructuras digitales (Digital Infra DCs). A través de un enfoque integral, se abordan contenidos clave como el diseño arquitectónico, la energía y la sostenibilidad, las redes de comunicación, la refrigeración, el suministro eléctrico, las estructuras, la puesta en servicio, la planificación y las habilidades interpersonales. El programa acogió a 23 participantes en 2025.
- **Curso de Jefe de Obra:** Programa semestral 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 acogió a 64 estudiantes, con ponentes internos y

la colaboración de cuatro universidades: Universidad Politécnica de Madrid, Universidad de Granada, Universidad Politécnica de Cataluña y Universidad de Cantabria.

- **Leadership Program in Industrial Facilities:** Programa dirigido a estudiantes de Ingeniería Industrial que ofrece un itinerario formativo presencial a lo largo de un curso académico. El programa combina sesiones en el aula con visitas in situ. Su objetivo es proporcionar un conocimiento práctico y completo de las actividades más relevantes que realizan los ingenieros industriales en los grandes proyectos de infraestructuras. Este curso de formación incluye nueve sesiones sobre temas como salud y seguridad, gestión de contratos, gestión técnica, innovación y control de proyectos, además de tres visitas a proyectos reales. En 2025, acogió a 16 participantes.

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. En 2025, a través de sus seis programas más relevantes, Budimex formó a unos 691 participantes. Entre estos programas, los de mayor alcance incluyen:

- **Formaciones para directivos y gestores noveles:** Este programa, dirigido a directivos nuevos y actuales, abarca temas como la creación de compromisos y la eficacia de los equipos. A lo largo del año se formó a un total de 187 participantes.
- **Academy of Leadership:** Programa diseñado específicamente para directivos (jefes de obra, jefes de área y jefes de unidad), centrado en la función directiva y la perspectiva empresarial. Incluye contenidos sobre comunicación y relaciones, creación de equipos, motivación y compromiso, autogestión y eficacia personal. En 2025 participaron 268 personas.
- **Super Leader:** Programa destinado a reforzar las competencias de liderazgo entre altos directivos y supervisores, mediante el desarrollo de habilidades clave como la comunicación estratégica, el desarrollo de equipos y el compromiso de las personas para alcanzar objetivos comunes. Consta de tres módulos, cada uno centrado en un estilo de liderazgo distinto. Antes de las sesiones de grupo, los participantes evalúan el clima organizativo y los estilos de liderazgo, lo que permite un enfoque de desarrollo personalizado. En 2025, acogió a 89 participantes.
- **Academy of BHP:** Un programa diseñado para profundizar en los conocimientos técnicos y reforzar la concienciación sobre el papel y las responsabilidades relacionadas con la Seguridad, la Salud y el Bienestar (BHP). Su objetivo es normalizar los conocimientos en materia de requisitos, procedimientos internos y buenas prácticas, al tiempo que se desarrollan las capacidades prácticas mediante una formación especializada. Los contenidos incluyen trabajos en altura, análisis RCA, control del transporte vertical, uso de herramientas como Cority, módulos internos sobre la norma 45001, evaluación de riesgos, documentación posterior al accidente, comunicación eficaz en formación y reuniones, montaje y manejo de andamios, así como técnicas de gestión del estrés y asertividad. El programa contó con 80 participantes.
- **Academy of Claim Management:** Este programa pretende profundizar y sistematizar los conocimientos en materia de condiciones contractuales, así como crear un sólido equipo de expertos que intercambien experiencias y actúen como socios estratégicos para la actividad. Las sesiones se estructuraron en tres bloques temáticos: términos contractuales, eficacia personal y profesional, y comunicación eficaz. En 2025, 13 personas participaron en esta iniciativa.
- **Academy of Project Manager:** Diseñado para consolidar los conocimientos en procesos clave como la licitación, la gestión de contratos, las liquidaciones materiales y financieras y la preparación de contratos para su entrega en garantía, este programa está dirigido a empleados recién ascendidos a la función de Gestor de Proyectos o que puedan estar preparados para asumir esa responsabilidad en el próximo año. En 2025 se formó a 54 participantes.

En la división de Autopistas, en 2025, los esfuerzos de formación se han traducido en dos iniciativas clave diseñadas para abordar las diferentes etapas de la carrera profesional de los empleados y reforzar las competencias empresariales críticas:

- **Continuing Education Program (CEP):** Una iniciativa formativa bienal dirigida a empleados de diferentes regiones y que representa una oportunidad excepcional para fomentar el networking, estrechar lazos con el equipo directivo, conocer los últimos proyectos, explorar nuevas soluciones innovadoras, profundizar en la estrategia corporativa y construir de forma colaborativa la visión de futuro de la división. 250 participantes participaron en las 2 ediciones celebradas en 2025.
- **Spring Learning Week:** Programa de formación interno, presencial, de entre 1 y 2 semanas de duración, diseñado e impartido por el equipo de Talento de Ferrovial Autopistas. Se dirige a los empleados de la sede central (HQ) y de todas las concesiones de EE. UU. En 2025, el programa se centró en el desarrollo de la autoconciencia, la comunicación y la confianza dentro de los equipos mediante el módulo INSIGHTS y las sesiones TRUST I, TRUST II y TRUST III. A lo largo de este año, 101 empleados han participado en esta experiencia de aprendizaje.

En la División de Energía, los esfuerzos de formación se tradujeron en la creación de dos iniciativas estratégicas durante 2025 diseñadas para abordar las diferentes etapas profesionales dentro del negocio y reforzar las competencias clave.

- **Onboarding Training Course:** Programa de bienvenida dirigido a los nuevos empleados contratados cada año. En esta sesión, el CEO comparte la visión estratégica de la Compañía, cada unidad de negocio presenta su papel dentro de la organización y los nuevos talentos participan en actividades interactivas diseñadas para proporcionar una comprensión global de la actividad y la conexión entre compañeros. En 2025, el programa contó con la participación de 97 profesionales.
- **Interview Training for Hiring Managers:** Esta formación está dirigida a los responsables de contratación de la generación y tiene como objetivo proporcionarles herramientas prácticas y eficaces para dirigir entrevistas y gestionar con rigor los procesos de selección. La sesión aborda las mejores prácticas para evaluar a los candidatos, estructurar las entrevistas y tomar decisiones de contratación con conocimiento de causa, garantizando así la incorporación de los mejores talentos. En 2025, 11 profesionales completaron esta programa.

En 2025, en la División Aeropuertos, los esfuerzos de formación se tradujeron en una iniciativa clave destinada a apoyar las distintas etapas del desarrollo profesional y reforzar las competencias clave.

- **Internal Compliance Training:** Sesiones formativas dirigidas a reforzar y actualizar el conocimiento general de las principales políticas internas aplicables al Grupo Ferrovial y, en particular, a la División de Aeropuertos. Estas sesiones ayudan a reforzar una cultura de cumplimiento y alineación organizativa en todos los equipos. Un total de 45 participantes tomaron parte en 2025.

Una iniciativa adicional que se ha llevado a cabo conjuntamente por las distintas unidades de negocio ha sido la primera edición de la(s) Semana(s) del Aprendizaje: sesiones formativas de corta duración a lo largo de 1 semana para potenciar las opciones de formación presencial de los responsables corporativos, promover el desarrollo profesional y fomentar una cultura de aprendizaje continuo en la Compañía. En 2025 se ha formado a 537 profesionales de nuestras oficinas corporativas.

El programa de desarrollo 2025 del programa University by Ferroviall, así como las iniciativas y programas de desarrollo llevados a cabo por las diferentes unidades de negocio han contribuido significativamente al desarrollo del talento. En 2025 se alcanzó aproximadamente el 87% del grupo objetivo clave. En cuanto a los indicadores clave de rendimiento en los principales programas de desarrollo, la Compañía puede destacar:

- Puntuación media de satisfacción de los empleados: 4,67/5
- eNPS medio: puntuación de 78/100, lo que indica una alta probabilidad de que los empleados recomienden los programas.
- Aplicabilidad media percibida por los empleados a su puesto: 4,59/5

Al finalizar el año, los profesionales de Ferrovial han recibido más de 299.881 horas de formación (tanto online como presencial) un total de 293.432 horas de formación en seguridad y salud (véase S1-4), lo que hace un total de 593.314 horas de formación en 2025, y que supone una inversión de más de 8,6 millones de euros (380,38 euros/profesional). Además, el 46% 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 39% de los hombres.

Ferrovial tiene en cuenta en sus análisis principalmente a los trabajadores de oficina (white collar), 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 los datos de forma precisa y fiable.

Categorías											
Horas de formación		Comité Ejecutivo de Ferrovial	BU Executive Committee y Corporate Director	Affiliate Executive Committee & Head of Department	Business Positions Leads	Manager	Senior Professional / Supervisor	Professional	Personal administrativo / de apoyo	Blue Collar	Subtotal
Subtotal por género y categoría 2024	Hombres	36,09	2.224,62	16.442,40	16.457,38	115.707,41	60.704,78	85.437,22	13.933,04	167.489,23	478.432,16
	Mujeres	162,39	1.090,80	7.999,74	1.051,15	44.860,31	40.362,51	68.869,50	25.969,02	20.231,60	210.597,02
Subtotal por categoría 2024		198,48	3.315,42	24.442,15	17.508,53	160.567,72	101.067,28	154.306,72	39.902,06	187.720,82	689.029,19
Subtotal por género y categoría 2025	Hombres	33,75	5.732,61	22.200,10	24.781,21	131.548,82	65.450,06	90.435,78	12.728,90	25.995,52	378.906,76
	Mujeres	59,00	1.643,05	11.882,94	4.329,69	47.178,60	44.172,40	75.613,80	26.839,77	2.687,96	214.407,20
Subtotal por categoría 2025		92,75	7.375,66	34.083,04	29.110,89	178.727,43	109.622,46	166.049,58	39.568,67	28.683,48	593.313,96

Nota: Se han incluido los datos relativos a las horas de formación en materia de salud y seguridad, estimando el desglose por sexo y categoría profesional a partir de la distribución del resto de horas de formación
. Las horas de ciberseguridad no están desglosadas por género o categoría y representan el 1% del total de horas de formación, por lo que no se consideran materiales y se han excluido de este informe.

CONCILIACIÓN DE LA VIDA LABORAL Y FAMILIAR

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 iniciativas clave para fomentar este equilibrio figuran:

- **Jornada laboral reducida y horarios flexibles:** diseñados para permitir a los empleados ajustar su tiempo de trabajo en función de sus necesidades personales.
- **Ampliación del permiso de maternidad/paternidad:** incluidos los anticipos pagados prenatales y el permiso parental retribuido.
- **Excedencias y permisos especiales:** excedencia sabática, excedencia por cuidado de familiares y excedencia recuperable.
- **Compra de vacaciones:** permite a los empleados adquirir días libres adicionales.

Estas políticas no solo 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.

Los compromisos y políticas de la Compañía en materia de salario digno están directamente relacionados con el estricto cumplimiento de los derechos inherentes a la jornada y horario de trabajo de los empleados. En este sentido, Ferrovial se compromete a ofrecer un sistema de trabajo flexible que favorezca la conciliación de la vida laboral y familiar en línea con nuestros principios, basados en la confianza mutua entre la Compañía y el empleado, tal y como se refleja en su política de registro de horas de trabajo. Además, reconociendo que las horas extraordinarias son, en todo caso y por su naturaleza, voluntarias para el trabajador, salvo en casos de fuerza mayor, la Compañía trata de evitarlas salvo en situaciones raras e imprevistas para la dirección. No obstante, si se realizan horas extraordinarias, la Compañía tiene políticas justas de compensación, ya sea mediante tiempo libre o compensación monetaria, de acuerdo con los requisitos legales.

En concreto, todos los trabajadores asalariados en España tienen derecho a excedencia 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 2025, Ferrovial ha seguido reforzando la importancia de su cultura corporativa para que sus valores (Respeto, Colaboración, Innovación, Integridad y Excelencia) formen parte del día a día de sus equipos. Continuando con la fase de adopción activa iniciada en 2024, se ha impulsado la generación de hábitos a través de comportamientos observables en todas las unidades de negocio y geografías.

Principales iniciativas

1. Talleres de valores Estos talleres ayudan a reflexionar sobre cómo se viven los valores en cada unidad de negocio y departamento, así como a identificar qué acciones y comportamientos pueden reforzar su adopción en los equipos.
2. 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 repercusión mundial con la colaboración de embajadores de la cultura, charlas de destacados oradores internacionales y diversas actividades de sensibilización.
3. School of Culture. Un único punto de acceso a todos los recursos formativos e informativos sobre los valores y la cultura de Ferrovial, con itinerarios específicos para cada uno de nuestros valores que profundizan en su conocimiento y aplicación.
4. Recognition program. Dirigido a reforzar los comportamientos alineados con los valores corporativos, de forma que cualquier persona de la organización pueda proporcionar un feedback positivo a otras personas por haber demostrado que representan uno o varios de nuestros valores.

ESTABILIDAD EN EL EMPLEO

El número de bajas en 2024 fue:

Bajas	2024																			Total por categoría
	Voluntary						Involuntarias						Total							
	Men			Mujeres			Hombres			Mujeres			Men			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		
Comisión Ejecutiva	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	
Personal administrativo y de apoyo	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	15.541	
Subtotal por género	4.049			582			10.493			417			14.542			999				
Total	4.631						10.910						15.541							

Bajas	2025																			Total por categoría
	Voluntary						Involuntario						Total							
	Men			Mujeres			Hombres			Mujeres			Men			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		
Comisión Ejecutiva	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
BU Executive Committee y Corporate Director	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	3	
Affiliate Executive Committee & Head of Department	0	10	5	0	4	0	0	2	6	0	0	0	0	12	11	0	4	0	27	
Business Positions Leads	0	7	4	0	1	0	0	2	5	0	1	1	0	9	9	0	2	1	21	
Manager	13	133	40	2	38	3	2	33	17	0	7	5	15	166	57	2	45	8	293	

Senior Professional / Supervisor	31	98	27	8	29	2	8	36	15	1	9	7	39	134	42	9	38	9	271
Professional	123	143	52	77	127	13	28	59	39	12	25	10	151	202	91	89	152	23	708
Personal administrativo y de apoyo	28	38	12	61	38	8	12	16	11	9	11	5	40	54	23	70	49	13	249
Blue Collar	770	1.140	682	29	44	22	218	674	382	6	27	7	988	1.814	1.064	35	71	29	4.001
Subtotal por edad	965	1.569	823	177	281	49	268	823	476	28	80	35	1.233	2.392	1.299	205	361	84	5.574
Subtotal por género	3.357			507			1.567			143			4.924			650			5.574
Total	3.864						1.710						5.574						

Índice de rotación de 2025 (%)

Índice de rotación (%)	2025																	
	Voluntary						Involuntario						Total					
	Men			Mujeres			Hombres			Mujeres			Men			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
Edad	4,47 %	7,26 %	3,81 %	0,82 %	1,30 %	0,23 %	1,24 %	3,81 %	2,20 %	0,13 %	0,37 %	0,16 %	5,71 %	13,76 %	2,21 %	0,95 %	2,62 %	1,34 %
Género	15,54 %			2,35 %			7,25 %			0,66 %			21,68 %			4,91 %		
ÍNDICE DE ROTACIÓN TOTAL	17,89 %						7,92 %						26,59 %					

La diferencia en los índices de rotación se debe principalmente a una mayor rotación involuntaria en 2024. El año pasado finalizaron varios grandes proyectos, lo que contribuyó al aumento. En cambio, este año la empresa ha mantenido una actividad estable, lo que se ha traducido en una disminución del índice de rotación.

INICIATIVAS DE SEGURIDAD Y SALUD

La estrategia de seguridad, salud y bienestar (SSB) de Ferrovial busca la excelencia operativa con la seguridad, la salud y el bienestar en primer plano y el objetivo de mejorar el rendimiento empresarial para la prevención de accidentes graves y mortales a través de un enfoque de tres niveles:

1. Nivel organizativo, con cuatro pilares:
- Liderazgo: Promover 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 2025, las Revisiones Ejecutivas de Incidentes analizaron "sucesos de alto potencial" que podrían haber provocado accidentes graves o mortales. Se estableció un indicador de liderazgo para supervisar el cierre de las acciones relacionadas con las Revisiones Ejecutivas de Incidentes, y se celebró la quinta 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 SSB mediante la definición de competencias específicas.

Resiliencia: Impulsar 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 Compañía se centre en la aplicación de acciones de mejora, se podrá mejorar la actividad empresarial para la prevención de los AGF. Las acciones de mejora proceden de diversas fuentes, como observaciones de salud y seguridad, inspecciones de seguridad, auditorías, sugerencias sobre el terreno y revisiones ejecutivas de incidentes.

Compromiso: Fomentar una cultura solidaria en la que los miembros del equipo se cuiden mutuamente y denuncien las situaciones inseguras. En 2025 se pusieron en marcha iniciativas en el marco de este pilar de la estrategia, como la quinta edición de la Semana de la Salud, la Seguridad y el Bienestar, en la que se hizo hincapié en los controles que salvan vidas.
2. Nivel operativo, basado en tres barreras de protección:
- Planificación y preparación: En el lugar de trabajo, la planificación requiere una colaboración adecuada para garantizar la disponibilidad de recursos y el seguimiento de la prevención de los AGF. La preparación se lleva a cabo 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 línea de defensa para prevenir los riesgos de AGF.

3. Nivel individual, basado en:

- Enfoque: Siempre seguros, siempre preparados.
- Programa Bienestar: HASAVI (Hábitos de vida saludables).

La Compañía pretende eliminar los accidentes mortales, por lo que Ferrovial debe ampliar su comprensión de los SSB. Ya no basta con considerarlo una actividad basada en el cumplimiento, donde la seguridad se consigue eliminando errores. Por el contrario, la Compañía debe considerarlo un sistema resistente, capaz de evitar muertes en caso de error.

Para pasar de sistemas basados en el cumplimiento a sistemas resistentes, la Compañía se centrará en las siguientes líneas de actuación clave:

- Impacto del liderazgo: cambiar la gobernanza a través de la lente de los principios de resiliencia.
- Priorización de riesgos: calibrar las medidas de seguridad en función de los riesgos mortales y las medidas de control para salvar vidas.
- Aprender del trabajo diario: el 0,1% y el 99,9%. Adaptar el aprendizaje a señales débiles.
- Crear alianzas con nuestros socios: capacidad para tener éxito en condiciones variables y aumentar la tolerancia al error.

La Semana de la Salud, la Seguridad y el Bienestar de este año marcó un importante punto de inflexión en este proceso. En las sesiones celebradas en Madrid y Londres bajo el lema "Del cumplimiento a la resiliencia: el futuro del SSB en Ferrovial", la Compañía contó con la participación de personalidades como Andy Barker y Guillermo Borque, que ayudaron a la Compañía a remodelar nuestro enfoque. Estas sesiones no fueron presentaciones tradicionales, sino conversaciones que invitaron a Ferrovial a pensar de forma diferente. Con casi 28.000 respuestas a nuestra encuesta mundial sobre salud y seguridad, está claro que los equipos de la Compañía están preparados para este cambio.

La resiliencia permite a la Compañía fracasar con seguridad ante riesgos que amenazan la vida. Un elemento clave de esta evolución es la puesta en marcha de la iniciativa "Controles que salvan vidas". Ante riesgos mortales, Ferrovial necesita medidas de control proporcionales a la amenaza. Por eso la Compañía se centra en controles que salvan vidas.

Estos controles se definen mediante tres criterios esenciales:

1. No dependen de las personas.
2. Son eficaces incluso cuando se cometen errores.
3. Evitan o mitigan la exposición a riesgos mortales.

Si las medidas de control no cumplen estos criterios, dependerán de que las personas no cometan errores. En ese caso, será necesario hacer una pausa y reevaluar.

La estrategia de bienestar de Ferrovial, denominada HASAVI (Hábitos de Vida Saludable), forma parte de 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 operativa de la organización, la estrategia de bienestar se desarrolla tanto global como localmente 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, es responsable 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 120 embajadores del bienestar en todo el mundo identifican necesidades y ponen en marcha iniciativas relacionadas con la salud, promoviendo una cultura del bienestar en todo Ferrovial.
- Formación: En 2025, se añadió a los itinerarios de formación una formación específica para directivos sobre salud mental a través de módulos de eLearning y LinkedIn. También se impartieron diversos cursos de formación a través de talleres y seminarios web durante las Semanas de Aprendizaje en Ferrovial Construcción y Corporación, así como para el grupo GROW de Ferrovial Construcción.
- Calendario y comunicación: Ferrovial aplica una sólida estrategia de comunicación en materia de salud y bienestar, utilizando diferentes canales para poner de relieve las campañas de prevención y concienciación. Cada mes se han abordado temas específicos relacionados con la salud física, mental y financiera mediante artículos, guías, talleres y vídeos, que se han difundido a través de Myforum, Viva Engage, Ambassadors y United Heroes.

PERTENENCIA E INCLUSIÓN:

La Política de Pertenencia e Inclusión, coordinada por el Responsable Global de Cultura, Compromiso, Pertenencia e Inclusión, se aplica a través de la Estrategia de Pertenencia e Inclusión articulada mediante el marco Be In:

La pertenencia es el resultado de una cultura en la que se respeta a cada individuo, se valoran las diferentes perspectivas y las personas sienten que pertenecen a un lugar al que pueden contribuir. Este planteamiento se basa en tres objetivos fundamentales:

- **Hazte ver:** Ferrovial promueve un sentido de reconocimiento y aprecio por la identidad y la contribución de cada persona. Esto se consigue mediante campañas de posicionamiento integradoras, comunicaciones internas y externas, y la conmemoración de fechas clave. La empresa está comprometida con la igualdad salarial y ha recibido el "Distintivo de Igualdad" del Ministerio de Igualdad español.
- **Ten cuidado:** La seguridad psicológica y el respeto son piedras angulares fundamentales. Se desarrollan iniciativas contra los prejuicios y el acoso, talleres de seguridad psicológica y acciones para avanzar en la accesibilidad en el lugar de trabajo. Estas acciones se ajustan a la estrategia de bienestar y refuerzan el compromiso con la dignidad y el respeto para todos.
- **Conéctate:** La conexión y el sentido de comunidad se fomentan a través de los Grupos de Recursos para Empleados (ERG), las iniciativas de colaboración intercultural y los programas de intercambio intergeneracional.

La inclusión es el diseño intencionado de políticas, procesos y comportamientos de liderazgo que garantizan que todas las personas puedan acceder a oportunidades, desarrollarse y prosperar dentro de la organización. Estos son los tres pilares fundamentales:

- **Para unirse:** Ferrovial se posiciona como un empleador de elección, garantizando la igualdad de acceso a las oportunidades y condiciones justas para todo el talento. Se desarrollan campañas de employer branding inclusivas, participación en ferias de empleo y foros externos, y acciones específicas para atraer y contratar perfiles diversos.
- **Entrar para aprender:** El aprendizaje continuo es clave para la inclusión. Se promueve la creación de la School of Belonging & Inclusion en Workday, se identifican y abordan las lagunas de aprendizaje, y también se promueven talleres y formación sobre accesibilidad, y liderazgo inclusivo. Estas iniciativas garantizan que todos los empleados tengan acceso a oportunidades de desarrollo y que la cultura integradora se extienda a todos los niveles de la organización.
- **Para crecer:** Los procesos de desarrollo y gestión del talento están diseñados para ser objetivos, basados en el mérito y libres de prejuicios, lo que permite el crecimiento justo de personas y equipos de alto rendimiento. Se anima a los directivos a tomar decisiones equitativas y se fomenta el crecimiento profesional a todos los niveles, con especial atención a los grupos de talento clave.

En los últimos años, se han llevado a cabo más de 300 acciones relacionadas con la inclusión en todas las unidades de negocio y zonas geográficas en las que opera la empresa. Ferrovial promueve un entorno de trabajo inclusivo que potencia la inteligencia colectiva, la innovación y la sostenibilidad del negocio, alineando su estrategia global con las necesidades locales y el marco normativo vigente.

GESTIÓN FISCAL

El Consejo de Administración es responsable de establecer la Política de Control y Gestión de Riesgos, incluidos los riesgos fiscales, y de aprobar las inversiones u operaciones que presenten un riesgo fiscal elevado debido a sus características específicas o a su valor material.

Ferrovial se adhirió al Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria en 2010 y extendió estos principios a todas sus actividades en el mundo a través de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas Tributarias, renovada en 2022.

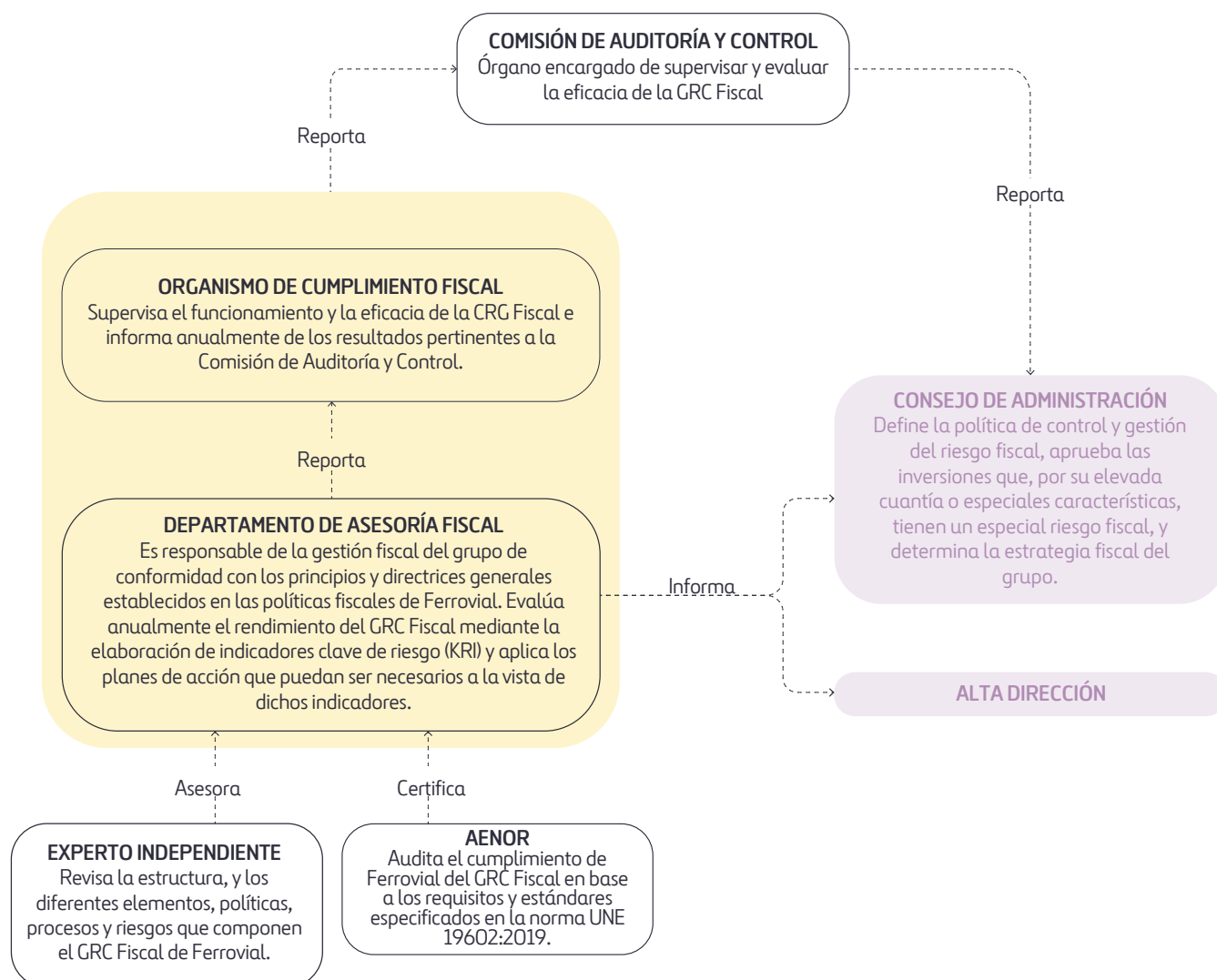
La Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas Tributarias ("la Política"), aprobada en 2021, forma parte integrante de las políticas de gobierno corporativo de Ferrovial y está disponible en la web corporativa y en la intranet. La Política está alineada con los estándares y normas fiscales internacionales vigentes, como las Directrices de la OCDE, y su principal objetivo es garantizar un modelo de cumplimiento fiscal transparente y basado en las mejores prácticas fiscales, así como asegurar la correcta tributación en todos los países en los que Ferrovial opera.

IMPUESTOS TOTALES* (M€)	IMPUESTOS PAGADOS SOBRE BENEFICIOS (M€)
950	176
*Soportados, pagados y recaudados en 2025	

Ferrovial se compromete a contribuir al desarrollo económico y social de los diferentes mercados en los que opera. En materia fiscal, este compromiso se refleja en el pleno cumplimiento de todas las obligaciones tributarias derivadas de sus actividades, de conformidad con la normativa local e internacional aplicable, así como mediante la aplicación de las mejores prácticas y el mantenimiento de una relación adecuada con las autoridades fiscales pertinentes. El cumplimiento de este compromiso es responsabilidad de todos los empleados y colaboradores de Ferrovial.

Esta política se implementa a través de diversas normas, procedimientos, instrucciones y circulares internas que conforman el Sistema de Gobierno, Riesgo y Cumplimiento Fiscal ("GRC Fiscal" de 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 compañías del Grupo que estén directa o indirectamente involucrados en la gestión de los impuestos aplicables en todos los países en los que el Grupo opera o tiene presencia empresarial. En particular, Ferrovial prohíbe expresamente las prácticas de evasión fiscal, incluidas las relacionadas con los precios de transferencia, lo que refleja el firme compromiso del Grupo con la transparencia y la diligencia debida en materia fiscal. Política de cumplimiento fiscal y buenas prácticas.



SISTEMA DE GOBIERNO, RIESGO Y CUMPLIMIENTO FISCAL DE FERROVIAL (GRC FISCAL)

El papel del Consejo de Administración

Con anterioridad a la elaboración de los estados financieros y a la presentación de la declaración del impuesto de sociedades, se informa al Consejo de las políticas fiscales aplicadas durante el ejercicio financiero y de su grado de cumplimiento. También se le informa de las conclusiones derivadas de la supervisión y evaluación del funcionamiento y eficacia de dichas políticas, de las que 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 y del Departamento de Riesgos de Ferrovial

En 2025, la Dirección de Cumplimiento Normativo de Ferrovial, junto con la Dirección de Riesgos, coordinadas por la Dirección de Asesoría Fiscal, actuaron como Órgano de Cumplimiento Fiscal.

Bajo la supervisión de la Comisión de Control y Auditoría (CAC), este órgano se encarga de revisar el CGR fiscal, analizar el sistema de rendimiento, gestionar las reclamaciones e impartir formación continua, de conformidad con sus normas de funcionamiento.

El papel del Departamento de Asesoría Fiscal

El Departamento de Asesoría Fiscal es un órgano centralizado con autonomía financiera formado por expertos fiscales experimentados cuyo principal objetivo es gestionar los impuestos del Grupo de acuerdo con los principios generales y las políticas fiscales de Ferrovial.

Desde 2017, presenta de forma voluntaria un Informe de Transparencia Fiscal anual a la Administración Tributaria española, lo que ha reforzado la seguridad jurídica, el entendimiento mutuo y la confianza recíproca con las autoridades fiscales españolas.

PREVENCIÓN Y GESTIÓN DEL RIESGO FISCAL

El principal objetivo del Sistema de Gobierno, Riesgo y Cumplimiento Fiscal ("GRC Fiscal") 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 de la Compañía tomar las decisiones adecuadas en lo que respecta al cumplimiento de la legislación fiscal.

Este marco de diligencia debida está sujeto a procedimientos continuos de seguimiento y control 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 Sociedad. La gestión y el análisis del funcionamiento de este sistema son responsabilidad del Departamento de Asesoría Fiscal.

Imposición mínima de los grupos multinacionales (Pilar Dos)

El Pilar Dos es un marco normativo internacional destinado a garantizar que los beneficios globales 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 del Pilar Dos establecen que, si en determinadas jurisdicciones en las que opera Ferrovial el tipo impositivo efectivo (determinado por la relación entre el beneficio contable ajustado y el impuesto de sociedades ajustado pagado en esa jurisdicción) es inferior al 15%, Ferrovial debe pagar un impuesto adicional (el denominado impuesto complementario) para alcanzar el umbral del 15% del impuesto de sociedades.

Ferrovial ha estimado su exposición potencial al Pilar Dos para el ejercicio financiero 2025 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 paraíso fiscal por la Administración Tributaria holandesa, ni en ningún país o territorio designado como no cooperativo en materia fiscal por la Unión Europea.

Certificación del Sistema de Gobierno, Riesgo y Cumplimiento Fiscal ("GRC Fiscal")

En febrero de 2021, el Sistema de Gobierno, Riesgo y Cumplimiento Fiscal (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 así la renovación de la certificación por un periodo de tres años, de 2024 a 2026.

Asimismo, en febrero de 2026, el Sistema ha sido revisado por AENOR en relación con el ejercicio financiero 2025, concluyendo que sigue efectivamente implantado y cumple con los requisitos de la norma y con los criterios de auditoría en dicho periodo.

Rincón Fiscal

Ferrovial ha reforzado su compromiso con la transparencia fiscal añadiendo una nueva sección a su página web corporativa: Rincón Fiscal - Ferrovial. Esta sección está concebida para proporcionar información accesible, oportuna y relevante sobre la fiscalidad del Grupo a todas las partes interesadas. La sección incluye detalles sobre el modelo de gestión fiscal de Ferrovial, las contribuciones fiscales totales por mercado, datos de información país por país, así como información sobre litigios fiscales y otros aspectos de interés.

Por último, como en años anteriores, se ofrecen los siguientes detalles: las contribuciones fiscales por mercado para los ejercicios 2025 y 2024, los datos del Informe País por País para el ejercicio 2024 y la conciliación del tipo legal y efectivo por jurisdicción en el ejercicio 2024.

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO - 2025 y 2024

Las siguientes tablas resumen los importes pagados por Ferrovial en 2025 y 2024 expresados 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 en 2025 son la 407 ETR en Canadá (48,29%), la JFK NTO en Estados Unidos (49%), el IRB en India (23,99%) y Heathrow en Reino Unido (5,25%).

Mercado	Impuestos pagados ¹		Impuestos recaudados ²	TOTAL 2025 (€M)	TOTAL 2024 (€M)
	Impuesto sobre Sociedades	Resto			
Países Bajos	0 €	3 €	37 €	40 €	9 €
España	1 €	95 €	85 €	180 €	244 €
Reino Unido	6 €	53 €	88 €	147 €	227 €
Polonia	25 €	27 €	99 €	151 €	136 €
Estados Unidos	7 €	33 €	91 €	130 €	118 €
Canadá	90 €	12 €	44 €	146 €	218 €
Chile	7€	1€	38€	45€	68€
Australia	13€	2€	10€	24€	24€
India	18€	0€	2€	21€	19€
Resto de Europa, América y Otros ³	10€	16€	39€	65€	46€
TOTAL 2025	176€	242€	532€	950€	1.109€
TOTAL 2024	136€	435€	538€	1.109€	

(1) Impuestos pagados por Ferrovial derivados de su actividad y operaciones, que suponen un coste directo (p.e. impuesto de sociedades, IVA no deducible, impuestos locales, etc.).

(2) Impuestos recaudados por Ferrovial y pagados a las haciendas públicas por cuenta de terceros (p.e. impuesto sobre el trabajo (empleados, IVA neto, retenciones, etc.).g. impuesto sobre el trabajo (empleados), IVA neto, retenciones, etc.).

(3) Incluye Alemania, Arabia Saudí, Brasil, Colombia, Eslovaquia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Nueva Zelanda, Omán, Perú, Portugal, Puerto Rico, República Checa y Turquía.

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 2024 (en millones de euros).

Se publican los datos correspondientes a 2024, y no los de 2025, de acuerdo con la obligación de presentar el Informe País por País a las autoridades fiscales neerlandesas en diciembre de cada año con respecto a los datos del año anterior.

En cualquier caso, antes del 31 de diciembre de 2026, el Grupo publicará en su página web el Informe País por País correspondiente al ejercicio 2025, de conformidad con la aplicación en los Países Bajos de la Directiva (UE) 2021/2101 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE en lo que respecta a la comunicación de información relativa al impuesto de sociedades por parte de determinadas sociedades y sucursales.

2024 (€M)										
Jurisdicción ⁽¹⁾	Número de empleados ⁽²⁾	Ingresos de terceros	Entidad relacionada con los ingresos	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⁾
Argentina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Australia	185	368,03	1,81	369,84	53,02	10,76	17,82	118,05	-67,75	3,34
Bolivia	0	0	0	0	0	0	0	0,01	0	0
Brasil	1	0,31	0	0,31	0,27	0,06	0,07	8,29	-6,91	0
Canadá	655	605,15	10,70	615,86	367,35	11,28	7,96	119,88	408,30	69,79
Chile	4.479	387,15	15,39	402,54	-3,84	1,03	5,10	315,76	100,59	206,62
Colombia	181	23,72	17,16	40,87	15,30	3,59	3,39	1,63	34,32	1,52
República Checa	0	16,79	0	16,79	-10,40	0	0	0,07	-10,47	1,79
Alemania	799	78,67	2,24	80,91	-0,50	1,34	1,61	15,94	-5,75	2,85
España	5.934	1.681,51	719,05	2.400,56	127,21	-4,88	20,87	532,69	751,49	688,79
Francia	43	67,26	2,76	70,02	2,87	0,99	1,85	13,01	-0,66	11,06
Reino Unido	1.169	846,15	103,23	949,38	23,74	2,03	1,73	268,20	57,17	114,39
Grecia	0	0	0	0	-0,07	0	0	0	0	0,01
Irlanda	2	2,02	0,76	2,78	2,06	0,54	0,60	107,74	-99,43	0
India	6	0,99	0	0,99	-0,66	0	0	0,02	-1,10	0
Italia	2	0,06	0	0,06	-0,02	0	0	0	0	0
Luxemburgo	0	4,81	0,29	5,11	3,65	0,01	0,91	4,00	16,94	0
Letonia	0	3,39	0	3,39	-1,68	0	0,01	0	-1,70	0,21
México	0	0	0	0	0	0	0	0,00	-0,32	0
Países Bajos	23	1.795,83	184,77	1.980,60	1.499,94	11,78	16,32	1.506,03	17.459,06	0,91
Nueva Zelanda	0	0,12	0	0,12	0,10	0	0	2,85	-1,37	0,82
Omán	0	0,12	0	0,12	-0,19	0,37	0	0	0	0,00
Perú	14	32,30	0,38	32,68	-0,15	0,85	1,18	0,05	-0,12	0,23
Polonia	6.702	2.065,43	52,54	2.117,98	199,08	49,87	32,28	173,40	176,90	363,16

Puerto Rico	250	77,41	1,79	79,21	2,61	0,28	0,69	19,43	9,48	4,06
Portugal	116	113,00	2,14	115,14	5,45	0,95	2,59	0,05	2,09	2,05
Arabia Saudí	3	0,30	0,01	0,30	-0,15	0	0	23,92	-20,67	0
Eslovaquia	6	39,83	1,24	41,07	-26,67	0,94	0,04	78,37	-93,64	0,79
Turquía	184	86,43	0	86,43	31,07	0	0	92,01	2,98	526,17
República Dominicana	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Túnez	1	0	0	0	-0,03	0	0	0	0	0
Estados Unidos	4.746	2.871,73	785,81	3.657,54	603,61	2,37	6,70	12.061,30	4.313,28	5.810,59
Uruguay	0	0	0	0	0	0	0	0,05	0	0
Total	25.501	11.168,51	1.902,07	13.070,58	2.893,00	94,15	121,72	15.462,73	23.022,71	7.809,14

(1) Los Estados Financieros Consolidados del ejercicio 2025, Anexo I, incluyen las entidades que componen el grupo empresarial, su residencia y 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) En cuanto a los ingresos, resultados e impuestos en moneda extranjera, se utiliza el tipo de cambio medio del ejercicio; en cuanto al inmovilizado material, se utiliza el tipo de cambio de cierre del ejercicio.

IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES: TIPO LEGAL VS. TIPO EFECTIVO DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES POR JURISDICCIÓN

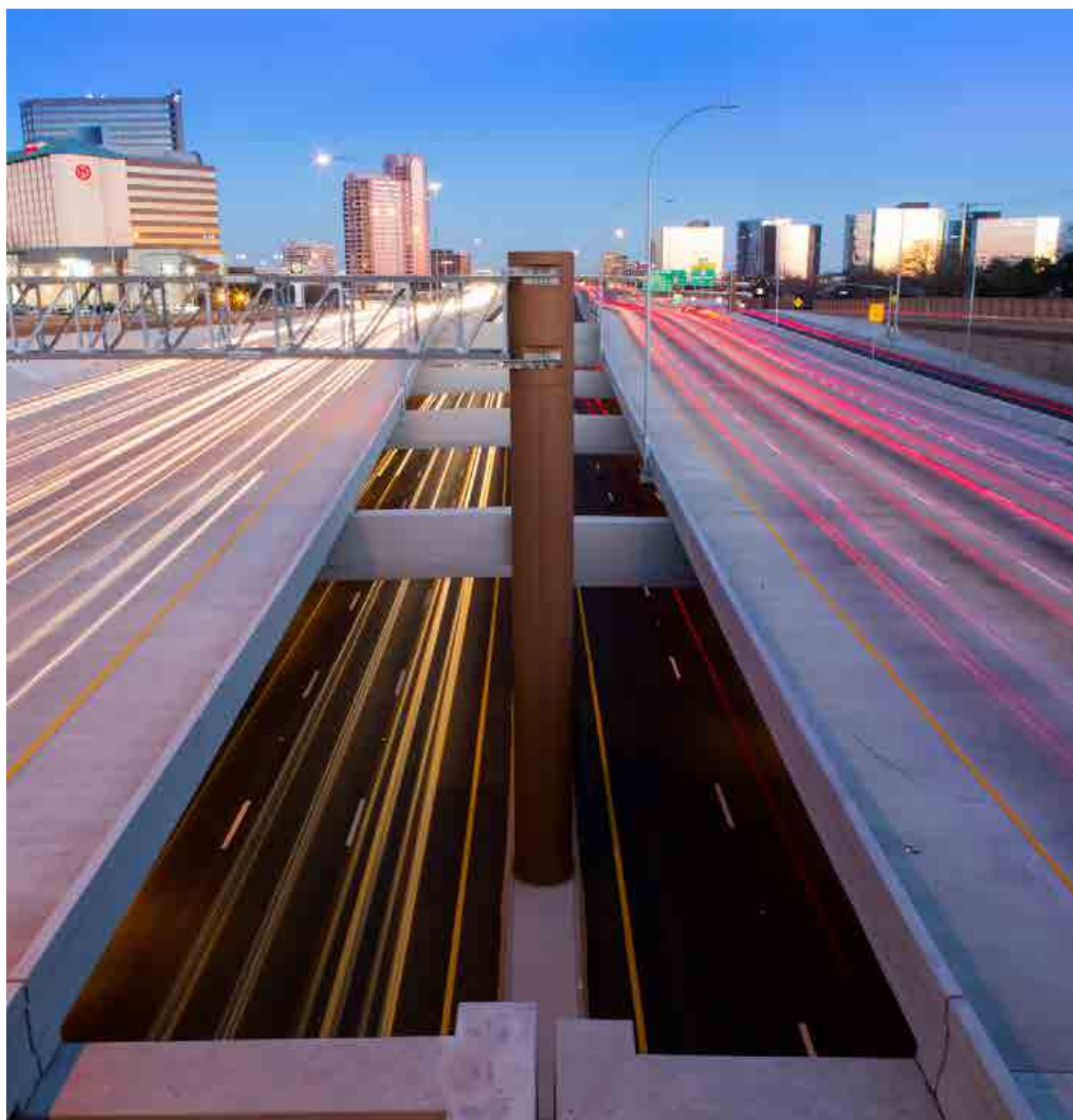
La siguiente tabla muestra la explicación cualitativa de las diferencias entre los tipos impositivos legales y efectivos para las jurisdicciones en las que Ferrovial devengó el impuesto sobre sociedades en 2024. Al tratarse de datos extraídos del informe País por País, la tabla solo refleja el Impuesto de Sociedades corriente devengado por las sociedades que consolidan por integración global con Ferrovial SE.

TIPO EFECTIVO 2024

2024				
Impuesto de sociedades				
	Tipo legal	Tasa efectiva	Diferencia	Explicación
Alemania*	30,00 %	N/A	N/A	Algunas empresas registran beneficios y tributan por el importe devengado, y otras incurrn en pérdidas y, por tanto, no reconocen el gasto fiscal corriente. Estos beneficios y pérdidas no se compensan, ya que las entidades no están consolidadas a efectos fiscales.
Arabia Saudí	20,00 %	0,00 %	20,00 %	País en el que no se realizaron actividades.
Australia	30,00 %	34,00 %	-4,00 %	El tipo efectivo es superior al legal debido a ajustes temporales positivos que aumentan la base imponible.
Brasil	34,00 %	27,00 %	7,00 %	El tipo es más bajo porque una de las empresas aplica las pérdidas hasta el límite de compensación (30%).
Canadá	26,50 %	2,00 %	24,00 %	El tipo impositivo efectivo es inferior al legal debido principalmente a la inclusión en la base imponible de los ingresos por dividendos exentos. Excluyendo este efecto, el tipo impositivo efectivo seguiría siendo inferior al legal (aprox. 19%), ya que algunas entidades reconocen beneficios imponibles mientras que otras incurrn en pérdidas sin registrar gastos fiscales corrientes, y estas cantidades no se compensan porque las entidades no están sujetas a consolidación fiscal
Chile*	27,00 %	N/A	N/A	Algunas entidades generan beneficios imponibles y, por tanto, incurrn en gastos fiscales corrientes, mientras que otras registran pérdidas y no reconocen gastos fiscales corrientes. Estos importes no se compensan porque las entidades no están consolidadas a efectos fiscales.
Colombia	35,00 %	22,00 %	13,00 %	Algunas entidades generan beneficios imponibles y, por tanto, incurrn en gastos fiscales corrientes, mientras que otras registran pérdidas y no reconocen gastos fiscales corrientes. Estos importes no se compensan porque las entidades no están consolidadas a efectos fiscales.
Eslovaquia	21,00 %	0,00 %	21,00 %	Dado que las pérdidas se produjeron durante el periodo, no se ha reconocido ningún gasto por impuesto sobre la renta corriente.
España	25,00 %	16,00 %	9,00 %	El tipo efectivo es inferior al tipo legal principalmente por la limitación del uso de las pérdidas fiscales trasladables y las deducciones aplicables.
Estados Unidos	21,00 %	1,00 %	20,00 %	El impuesto corriente se reconoce en relación con los impuestos estatales. No se reconoce ningún gasto por impuestos federales corrientes, ya que el grupo fiscal consolidado generó pérdidas fiscales trasladables durante el periodo
Francia	25,00 %	64,00 %	-39,00 %	El tipo efectivo es superior al legal debido a ajustes temporales positivos que aumentan el impuesto devengado.
Países Bajos	25,80 %	1,00 %	25,00 %	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	30,00 %	0,00 %	30,00 %	El tipo efectivo es inferior al tipo legal debido a la generación de pérdidas.
Irlanda	25,00 %	29,00 %	-4,00 %	Los tipos efectivos y legales están alineados.

Luxemburgo	25,00 %	25,00 %	0,00 %	Los tipos efectivos y legales están alineados.
Omán	15,00 %	0,00 %	15,00 %	País en el que no se realizaron actividades
Perú*	29,50 %	N/A	N/A	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	19,00 %	16,00 %	3,00 %	Los tipos efectivos y legales están alineados.
Portugal	22,50 %	48,00 %	-25,00 %	El tipo impositivo efectivo es superior al legal debido a los ajustes de la base imponible y a las limitaciones a la utilización de pérdidas fiscales.
Puerto Rico	29,00 %	26,00 %	3,00 %	Los tipos efectivos y legales están alineados.
Reino Unido	25,00 %	7,00 %	18,00 %	El tipo efectivo es inferior al legal porque las pérdidas fiscales de años anteriores se utilizan para compensar los ingresos impositivos positivos generados en el ejercicio.
República Checa	21,00 %	0,00 %	21,00 %	El tipo efectivo es inferior al tipo legal debido a la generación de pérdidas.
Turquía	25,00 %	0,00 %	25,00 %	El tipo efectivo es inferior al legal debido a la generación de pérdidas fiscales.

* El tipo impositivo efectivo derivado de la agregación no es representativo de la situación fiscal del Grupo.



ASOCIACIONES Y COLABORACIONES

Caracterizada por su neutralidad política, la Compañía desarrolla sus actividades tanto para la administración pública 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, y los grupos de presión externos cumplan todas las leyes, normas y reglamentos aplicables relacionados con el lobbying y las contribuciones políticas.

La actividad de Ferrovial depende significativamente 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 interactúen 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 deben seguir el proceso descrito en la Política de Diligencia Debida de Ferrovial para la Integridad de Terceros y, en su caso, deben cumplirse los requisitos pertinentes de registro de grupos de presión. Ferrovial es miembro de organizaciones de representación empresarial y fundaciones que promueven el comercio y la cooperación entre países vinculados al desarrollo de sus actividades o a las áreas geográficas en las que opera. A través de su participación y colaboración con estas organizaciones, la Empresa pretende contribuir al progreso y desarrollo de todos aquellos ámbitos en los que está presente.

Entre las contribuciones más destacadas a ambas, figuran las realizadas a Associated General Contractors, American Council of Engineering Companies (ACEC), Airports Council International, American Road&Transportation Builders Association (ARTBA), Texas Water Infrastructure Network, American Concrete Pavement Association, Association of Construction Companies and Infrastructure Concessionaires (SEOPAN)y World Economic Forum.

La Política de Lobbying y Contribuciones Políticas de Ferrovial prohíbe el uso de fondos corporativos para realizar contribuciones a partidos políticos, comités políticos o candidatos, incluso cuando la ley lo permita -excepto en Estados Unidos, donde Ferrovial puede realizar dichas contribuciones a nivel estatal y local, siempre dentro de los límites establecidos por la legislación aplicable-. En estos casos, todas las decisiones relativas a dichas contribuciones deben ser tomadas por ciudadanos estadounidenses o residentes permanentes (se permiten las contribuciones políticas con fondos de empresas, estatales/regionales/locales, dependiendo de la jurisdicción; así como las contribuciones políticas con fondos de empleados (comité de acción política (PAC)).

	2023	2024	2025
Contribuciones a partidos políticos o candidatos (€)	0	0	0
Actividades de lobbying o asociaciones sectoriales (€)	1.515.894	1.500.322	1.719.594
Asociaciones profesionales (€)	151.134	185.194	408.051
Contribución total (€)	1.667.028	1.685.516	2.127.645

La Compañía no hace contribuciones en especie a partidos políticos ni candidatos electorales.

Ferrovial mantiene un fuerte compromiso con la responsabilidad corporativa y la sostenibilidad, participando activamente en organizaciones que promueven la Responsabilidad Corporativa. Es miembro de la Fundación SERES, Forética, la Red Española del Pacto Mundial de Naciones Unidas y la Asociación Española para la Calidad (AEC). También colabora con otras organizaciones que promueven la sostenibilidad en distintos ámbitos, como el Green Building Council (GBCe), el Pacto por la Economía Circular, el Grupo de Crecimiento Verde de la UE, We Mean Business y el Pacto Europeo por el Clima.



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.

RE 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.

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. 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, y 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.

CSRD (Directiva sobre la elaboración de informes de sostenibilidad de las empresas): Se trata de la nueva Directiva sobre Informes de Sostenibilidad que entró en vigor el 5 de enero de 2023.

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 basan 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.

RBE: Resultado Bruto de Explotación. 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 caja).

EFRAG (Grupo Consultivo Europeo en materia de Información Financiera): Asociación privada creada en 2001 con el apoyo de la Comisión Europea para servir al interés público. El EFRAG amplió su misión en 2022 a raíz de la nueva función que se le asignó en el CSRD, consistente en la prestación de asesoramiento técnico a la Comisión Europea en forma de proyectos de Normas Europeas para la Elaboración de Informes de Sostenibilidad y/o proyectos de modificación de dichas normas.

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.

NEIS: Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad.

Taxonomía de la UE: 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 uno o más 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: 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.

GEI: 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 RBE.

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: 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.

Trabajadores no asalariados: Según el NEIS 1 del EFRAG (Plantilla propia), el término "trabajadores no asalariados" incluye a los empleados que trabajan por cuenta propia (que no tienen una relación contractual directa con la empresa) o a las personas contratadas por empresas dedicadas principalmente a "actividades relacionadas con el empleo" (NACE N78).

NPS: New Policies Scenario. El escenario de nuevas políticas no solo incorpora el anuncio de políticas y medidas, sino también los efectos de su aplicación. Este escenario supondría un aumento de temperatura global de +2-3 °C en 2100.

NTO: New Terminal One. Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, acordó en 2022 adquirir 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. Un 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 exención 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.

ALCANCE 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 GHG Protocol, mientras que para las operaciones en el Reino Unido se utiliza el DEFRA para cumplir los requisitos del país y la metodología EPER para las emisiones difusas en vertederos.

ALCANCE 2: Emisiones generadas como resultado 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.

ALCANCE 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 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: US Private Placement. El mercado US Private Placement (USPP) es un mercado estadounidense de bonos privados al que pueden acceder tanto empresas 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 responsable con el medio ambiente.

WTI: Water Treatment Index. Este índice está relacionado con el impacto que tiene las actividades 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 25 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



**INFORME DE
ASEGURAMIENTO
LIMITADO DEL AUDITOR
INDEPENDIENTE SOBRE
EL ESTADO DE
SOSTENIBILIDAD**





Esta versión de nuestro informe es una traducción del original, elaborado y publicado originalmente en inglés el 25 de febrero de 2026. Se ha tomado el máximo cuidado para garantizar que la traducción sea una representación fiel del original. Sin embargo, en cualquier asunto de interpretación de información, puntos de vista u opiniones, la versión original de nuestro informe prevalece sobre esta traducción.

Informe de aseguramiento limitado del auditor independiente sobre el estado de sostenibilidad

A la junta general de accionistas y el consejo de administración de Ferrovial SE

Nuestra conclusión de aseguramiento limitado

Sobre la base de los procedimientos que hemos realizado y de la evidencia de aseguramiento que hemos obtenido, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún hecho que nos haga considerar que el Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado ('el estado de sostenibilidad') de Ferrovial SE ('la Sociedad') correspondiente a 2025 no esté, en todos los aspectos materiales,

- preparado de conformidad con las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS) adoptadas por la Comisión Europea y de acuerdo con el proceso, llevado a cabo por la Sociedad, para identificar la información que debe divulgarse conforme a las ESRS; y
- en cumplimiento de los requisitos de información previstos en el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 ('el Reglamento de Taxonomía').

Objeto de nuestros procedimientos de aseguramiento limitado

Hemos llevado a cabo un encargo de aseguramiento limitado sobre el Estado de Información No Financiera y de Sostenibilidad Consolidado de Ferrovial SE, Ámsterdam, correspondiente a 2025, incluido en la sección 'Estrategia global y resultados en 2025' del informe de gestión, incluida la información incorporada en el estado de sostenibilidad por referencia (en adelante: el estado de sostenibilidad).

En el estado de sostenibilidad se realizan referencias a fuentes externas o sitios web. La información en dichas fuentes externas o sitios web no está sujeta a nuestros procedimientos de aseguramiento limitado sobre el estado de sostenibilidad. Por lo tanto, no proporcionamos aseguramiento sobre dicha información.

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., Thomas R. Malthusstraat 5, 1066 JR Ámsterdam, Apartado Postal 90357, 1006 BJ Ámsterdam, Países Bajos, T: +31 (0) 88 792 00 20, www.pwc.nl

'PwC' es la marca bajo la cual PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (Cámara de Comercio 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (Cámara de Comercio 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (Cámara de Comercio 34180287), PricewaterhouseCoopers Compliance Services B.V. (Cámara de Comercio 51414406), PricewaterhouseCoopers Pensions, Actuarial & Insurance Services B.V. (Cámara de Comercio 54226368), PricewaterhouseCoopers B.V. (Cámara de Comercio 34180289) y otras sociedades operan y prestan servicios. Estos servicios se rigen por Condiciones Generales ('algemene voorwaarden'), que incluyen disposiciones relativas a nuestra responsabilidad. Las compras realizadas por estas sociedades se rigen por Condiciones Generales de Compra ('algemene inkoopvoorwaarden'). En www.pwc.nl se encuentra disponible información más detallada sobre estas sociedades, incluidas dichas Condiciones Generales y las Condiciones Generales de Compra, que también han sido depositadas en la Cámara de Comercio de Ámsterdam.

www.pwc.nl



Fundamento de nuestra conclusión

Hemos realizado nuestro encargo de aseguramiento limitado de conformidad con la legislación neerlandesa, incluida la Norma neerlandesa 3810N 'Assurance opdrachten inzake duurzaamheidsverslaggeving' (Encargos de aseguramiento relativos a la información sobre sostenibilidad), que es una norma neerlandesa 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'.

Nuestras responsabilidades conforme a dicha norma se describen con mayor detalle en el apartado 'Nuestras responsabilidades en relación con el encargo de aseguramiento limitado sobre el estado de sostenibilidad' de este informe. Consideramos que la evidencia de aseguramiento obtenida es suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra conclusión.

Nuestra independencia y gestión de la calidad

Somos independientes de Ferrovial SE de conformidad con la 'Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assuranceopdrachten' (ViO, Código de ética para contables profesionales, un reglamento relativo a la independencia) y otras normas de independencia relevantes en los Países Bajos. Asimismo, hemos cumplido la 'Verordening gedrags- en beroepsregels accountants' (VGBA, Código de ética neerlandés para contables profesionales).

PwC aplica los requisitos de gestión de la calidad aplicables conforme a las 'Nadere voorschriften kwaliteitsmanagement' (NVKM, normativa de gestión de la calidad) y la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (ISQM) 1 y, en consecuencia, mantiene un sistema integral de gestión de la calidad que incluye políticas y procedimientos documentados sobre el cumplimiento de los requisitos éticos, las normas profesionales y otros requisitos legales y reglamentarios aplicables.

Párrafo de énfasis

Énfasis en incertidumbres significativas de medición

Llamamos la atención sobre la sección E1-6: Emisiones brutas de GEI de alcances 1, 2 y 3 y emisiones totales de GEI en el estado de sostenibilidad, que identifica las métricas cuantitativas para las emisiones de Alcance 3 que están sujetas a un alto nivel de incertidumbre de medición y divulga información sobre las fuentes de incertidumbre de medición y los supuestos, aproximaciones y juicios que la Sociedad ha realizado al medirlas en cumplimiento de los ESRS.

Nuestra conclusión no se modifica respecto a este asunto.



Limitaciones inherentes en la elaboración del estado de sostenibilidad

Al informar sobre información prospectiva de conformidad con los ESRS, el consejo de administración de la Sociedad debe preparar la información prospectiva sobre la base de supuestos divulgados acerca de acontecimientos que pueden ocurrir en el futuro y posibles acciones futuras de la Sociedad. Es probable que el resultado real sea diferente, ya que los acontecimientos previstos con frecuencia no ocurren según lo esperado. La información prospectiva se refiere a hechos y acciones que aún no han ocurrido y que pueden no ocurrir nunca.

La comparabilidad de la información sobre sostenibilidad entre entidades y a lo largo del tiempo puede verse afectada por la falta de información histórica sobre sostenibilidad de conformidad con los ESRS y por la ausencia de una práctica uniforme en la que basarse para evaluar y medir dicha información. Esto permite la aplicación de técnicas de medición diferentes, pero aceptables, especialmente en los primeros años.

La cuantificación de las emisiones de gases de efecto invernadero está sujeta a limitaciones inherentes debido a la evolución de los métodos y del conocimiento que subyacen a los factores de emisión y otros supuestos, incluidos aquellos procedentes de terceros.

Responsabilidades respecto del estado de sostenibilidad y de los procedimientos de aseguramiento limitado

Responsabilidades del consejo de administración respecto del estado de sostenibilidad

El consejo de administración de Ferrovial SE es responsable de la preparación del estado de sostenibilidad de conformidad con los ESRS, incluido el desarrollo e implementación del proceso de doble materialidad, que es un proceso para identificar la información reportada en el estado de sostenibilidad de conformidad con los ESRS y de divulgar este proceso en el estado de sostenibilidad.

Esta responsabilidad incluye:

- comprender el contexto en el que tienen lugar las actividades y relaciones comerciales de Ferrovial SE y desarrollar un entendimiento de sus grupos de interés afectados;
- la identificación de los impactos reales y potenciales (tanto negativos como positivos) relacionados con cuestiones de sostenibilidad, así como riesgos y oportunidades que afectan, o que podría razonablemente esperarse que afecten, a la posición financiera, el desempeño financiero, los flujos de efectivo, el acceso a financiación o el coste de capital de la Sociedad a corto, medio o largo plazo;



- la evaluación de la materialidad de los impactos, riesgos y oportunidades identificados relacionados con cuestiones de sostenibilidad mediante la selección y aplicación de umbrales adecuados; y
- realizar supuestos y estimaciones que sean razonables en las circunstancias.

El consejo de administración también es responsable de preparar las divulgaciones en cumplimiento de los requisitos de información previstos en el Reglamento de Taxonomía.

El consejo de administración también es responsable de seleccionar y aplicar divulgaciones adicionales específicas de la entidad para permitir que los usuarios comprendan los impactos, riesgos u oportunidades relacionados con la sostenibilidad de la Sociedad y de determinar que dichas divulgaciones adicionales sean adecuadas en las circunstancias y de conformidad con los ESRS.

Además, el consejo de administración es responsable del control interno que determine necesario para permitir la preparación del estado de sostenibilidad libre de incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error.

El consejo de administración es responsable de supervisar el proceso de reporte de sostenibilidad de la Sociedad, incluido el proceso de doble materialidad llevado a cabo por la Sociedad.

Nuestras responsabilidades en relación con el encargo de aseguramiento limitado sobre el estado de sostenibilidad

Nuestra responsabilidad consiste en planificar y realizar el encargo de aseguramiento limitado de forma que podamos obtener evidencia de aseguramiento suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra conclusión.

Nuestros objetivos son obtener un nivel limitado de aseguramiento, según corresponda, sobre si el estado de sostenibilidad está libre de incorrecciones materiales, y emitir una conclusión de aseguramiento limitado en nuestro informe. Las incorrecciones pueden surgir por fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o en conjunto, pudiera razonablemente esperarse que influyan en las decisiones de los usuarios tomadas sobre la base del estado de sostenibilidad. Los procedimientos varían en naturaleza y momento, 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 obtenido en un encargo de aseguramiento razonable.

Nuestras responsabilidades respecto del estado de sostenibilidad, en relación con el proceso para identificar la información a reportar en el estado de sostenibilidad ('el proceso'), incluyen:



- obtener un entendimiento del proceso, pero no con el propósito de emitir una conclusión sobre la eficacia del proceso, incluido el resultado del proceso;
- considerar si la información identificada aborda los requisitos de divulgación aplicables de los ESRS; y
- diseñar y realizar procedimientos para evaluar si el proceso es coherente con la descripción del proceso establecida en el estado de sostenibilidad.

Nuestras otras responsabilidades respecto del encargo de aseguramiento limitado sobre el estado de sostenibilidad incluyen:

- realizar procedimientos de evaluación de riesgos, incluido obtener un entendimiento del control interno relevante para el encargo, para identificar dónde es probable que surjan incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error; y
- diseñar y realizar procedimientos en respuesta a dónde es probable que surjan incorrecciones materiales en el estado de sostenibilidad. El riesgo de no detectar una incorrección material derivada de fraude es mayor que el de una derivada de error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionadas, manifestaciones falsas o la elusión del control interno.

Resumen de los procedimientos realizados

La naturaleza, el momento y la extensión de los procedimientos seleccionados dependen del juicio profesional, incluida la identificación de divulgaciones en las que es probable que surjan incorrecciones materiales en el estado de sostenibilidad, ya sea debido a fraude y error.

Hemos ejercido el juicio profesional y mantenido el escepticismo profesional durante todo el encargo, de conformidad con la Norma neerlandesa 3810N, requerimientos éticos y requerimientos de independencia. Nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, los siguientes:

- realizar indagaciones y un análisis del entorno externo, así como obtener un entendimiento de temas y cuestiones de sostenibilidad relevantes, las características de la Sociedad, sus actividades y la cadena de valor, y sus principales recursos intangibles, con el fin de evaluar el proceso de identificación de la información a reportar llevado a cabo por la Sociedad como base para el estado de sostenibilidad y la divulgación de todos los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la sostenibilidad de conformidad con los ESRS;
- obtener, mediante indagaciones, un entendimiento general del entorno de control interno, los procesos de la Sociedad para la recopilación y el reporte de información relativa a la entidad y a la cadena de valor, los sistemas de información y el proceso de evaluación de riesgos de la Sociedad relevantes para la preparación del estado de sostenibilidad, así como para la



identificación de las actividades de la Sociedad, la determinación de las actividades elegibles y alineadas, y la preparación de los desgloses previstos en el Reglamento de Taxonomía, sin comprobar la eficacia operativa de los controles;

- evaluar el proceso de doble materialidad llevado a cabo por la Sociedad e identificar y evaluar las áreas del estado de sostenibilidad, incluidos los desgloses previstos en el Reglamento de Taxonomía, donde es probable que surja información engañosa o desequilibrada o incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error. Hemos diseñado y realizado procedimientos de aseguramiento adicionales en respuesta a estas áreas;
- considerar si la descripción del proceso de identificación de la información a reportar en el estado de sostenibilidad realizada por el consejo de administración parece coherente con el proceso llevado a cabo por la Sociedad;
- evaluar los métodos, supuestos y datos para elaborar estimaciones e información prospectiva. Evaluar si los métodos de la Sociedad para la elaboración de estimaciones son adecuados y se han aplicado de manera consistente para los desgloses seleccionados. Nuestros procedimientos no incluyeron comprobar los datos en los que se basan las estimaciones ni elaborar de forma independiente nuestras propias estimaciones con las que comparar las estimaciones de la Sociedad. No proporcionamos seguridad sobre la consecución de esta información prospectiva;
- analizar, sobre la base de una muestra limitada, documentación interna y externa relevante a nivel de la Sociedad (incluyendo otras entidades o la cadena de valor de las que pueda proceder la información) para los desgloses seleccionados;
- determinar la naturaleza y el alcance de los procedimientos para componentes y ubicaciones del grupo. Para ello, la naturaleza, el alcance y/o el perfil de riesgo de estos componentes son determinantes;
- leer la otra información del informe anual integrado para identificar incoherencias materiales con el estado de sostenibilidad;
- considerar si las divulgaciones proporcionadas para dar cumplimiento a los requerimientos de información previstos en el Reglamento de Taxonomía para cada uno de los objetivos medioambientales se concilian con los registros subyacentes de la Sociedad y son consistentes o coherentes con el estado de sostenibilidad, parecen razonables, en particular si ha llegado a nuestro conocimiento algún aspecto que nos hiciera creer que las actividades económicas elegibles no cumplen las condiciones acumulativas para ser consideradas alineadas y que no se cumplen los criterios técnicos, y que los desgloses de los indicadores clave de rendimiento que las acompañan no se han definido y calculado de conformidad con el marco de referencia de la Taxonomía, y no cumplen con los requerimientos de información previstos en el Reglamento de Taxonomía, incluido el formato en el que se presentan las actividades;
- conciliar la información financiera relevante con los estados financieros;



- considerar la presentación global, la estructura y el equilibrio del contenido del estado de sostenibilidad, incluidos los requerimientos de información previstos en el Reglamento de Taxonomía; y
- considerar, sobre la base de nuestros procedimientos de seguridad limitada y la evaluación de la evidencia de verificación obtenida, si ha llegado a nuestro conocimiento algún aspecto que nos hiciera creer que el estado de sostenibilidad en su conjunto, incluidos los asuntos y desgloses de sostenibilidad, no está clara y adecuadamente divulgado de conformidad con los ESRS.

Los cálculos para determinar la información incluida en el estado de sostenibilidad podrían basarse en hipótesis y fuentes de terceros que incluyen información sobre, entre otros aspectos, la cadena de valor e información recopilada de los agentes de la cadena de valor, cuando proceda. No hemos realizado procedimientos sobre el contenido de estas hipótesis ni de estas fuentes externas, más allá de evaluar la idoneidad y plausibilidad de dichas hipótesis y fuentes de terceros utilizadas.

Nos comunicamos con el consejo de administración sobre, entre otros asuntos, el alcance y el calendario del encargo y los hallazgos significativos que identificamos durante el encargo de aseguramiento limitado.

Ámsterdam, 25 de febrero de 2026
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.
Firma en la versión original en inglés.

E. van der Vleuten RA MSc





Autopista 407 ETR, Toronto, Canadá

ESTADOS
FINANCIEROS
CONSOLIDADOS



ÍNDICE

I	A	ESTADOS CONSOLIDADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA DE FERROVIAL SE DE 2025 Y 2024	337
	B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023	339
	C	ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADO GLOBAL CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023	340
	D	ESTADOS CONSOLIDADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023	341
	E	ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023	342
	F	NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023	343
SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN			343
	1.1.	BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	344
	1.2.	EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO	347
	1.3.	POLÍTICAS CONTABLES	347
	1.4.	TIPO DE CAMBIO	358
	1.5.	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	359
SECCIÓN 2: RESULTADO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023			361
	2.1.	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	362
	2.2.	OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	363
	2.3.	GASTOS DE PERSONAL	363
	2.4.	DETERIORO Y ENAJENACIONES	364
	2.5.	RESULTADO FINANCIERO	365
	2.6.	PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	366
	2.7.	IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	366
	2.8.	RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	369
	2.9.	RESULTADO DE SOCIOS EXTERNOS	369
	2.10.	RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	370
SECCIÓN 3: ACTIVOS NO CORRIENTES A 31 DE DICIEMBRE DE 2025 Y 2024			371
	3.1.	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	372
	3.2.	ACTIVOS INTANGIBLES	373
	3.3.	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	373
	3.4.	INMOVILIZADO MATERIAL	375
	3.5.	INVERSIONES EN ASOCIADAS	376
	3.6.	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	381
	3.7.	DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS	382
SECCIÓN 4: ACTIVOS Y PASIVOS COMERCIALES CORRIENTES A 31 DE DICIEMBRE DE 2025 Y 2024			384
	4.1.	EXISTENCIAS	384
	4.2.	DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	385
	4.3.	ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	386
	4.4.	INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15	388
SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2025 Y 2024			390
	5.1.	PATRIMONIO NETO	391
	5.2.	TESORERÍA Y EQUIVALENTES Y DEUDA FINANCIERA	395
	5.3.	FLUJO DE CAJA	403
	5.4.	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	404
	5.5.	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	406
SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES			412
	6.1.	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	412
	6.2.	DÉFICIT DE PENSIONES	412
	6.3.	PROVISIONES	412
	6.4.	OTRAS CUENTAS A PAGAR 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	419
	6.8.	OPERACIONES VINCULADAS	423
	6.9.	HONORARIOS AUDITORES	425
	6.10.	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	425
	6.11.	ANEXOS	425
SECCIÓN 7: EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL			426
II	ESTADOS FINANCIEROS INDIVIDUALES		
	A	Balance de la Sociedad	437
	B	Cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad	438
	C	Políticas contables utilizadas en la preparación de los estados financieros de la Sociedad	439
	1	Notas al balance de la Sociedad	440
	2	Notas a la cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad	454

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE FERROVIAL SE A DICIEMBRE DE 2025 Y 2024

(Millones de euros)	Nota	2025	2024
Activos no corrientes		20.110	21.327
Fondo de comercio	3.1	412	500
Activos intangibles	3.2	127	128
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	12.509	14.147
Activos modelo intangible		12.360	13.989
Activos modelo cuenta a cobrar		149	158
Inmovilizado material	3.4	1.012	772
Activos por derecho de uso	3.7	296	238
Inversiones en asociadas	3.5	3.955	3.023
Activos financieros no corrientes	3.6	475	1.139
Préstamos otorgados a sociedades asociadas	3.6	113	101
Activos no corrientes	3.6	262	401
Resto de activos financieros no corrientes	3.6	100	637
Activos por impuestos diferidos	2.7	958	1.159
Derivados no corrientes a valor razonable	5.5	366	221
Activos corrientes		7.310	7.672
Existencias	4.1	540	492
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		41	48
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes	4.2	2.245	2.228
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.761	1.625
Otras cuentas a cobrar corrientes		484	603
Tesorería y equivalentes	5.2	4.271	4.828
Sociedades de proyectos de infraestructuras		201	175
Caja restringida		29	18
Resto de tesorería y equivalentes		172	157
Sociedades exproyectos		4.070	4.653
Derivados corrientes a valor razonable	5.5	17	20
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	196	56
TOTAL ACTIVOS		27.420	28.999

(Millones de euros)	Nota	2025	2024
Patrimonio neto	5.1	7.665	8.120
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		5.908	6.075
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		1.757	2.045
Pasivos no corrientes		13.291	14.578
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.187	1.375
Planes de beneficios para los empleados	6.2	4	4
Provisiones corrientes	6.3	395	353
Pasivos por arrendamientos no corrientes	3.7	219	165
Deuda financiera	5.2	9.356	10.092
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.433	8.256
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		1.923	1.836
Otras cuentas a pagar	6.4	1.112	1.279
Impuestos diferidos	2.7	889	1.239
Derivados no corrientes a valor razonable	5.5	129	71
Pasivos corrientes		6.464	6.301
Pasivos por arrendamientos corrientes	3.7	86	80
Deuda financiera	5.2	1.071	1.196
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		184	143
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		887	1.053
Derivados corrientes a valor razonable	5.5	22	61
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		48	80
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar corrientes	4.3	4.180	3.902
Acreeedores comerciales		1.803	1.781
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.824	1.619
Otros cuentas a pagar corrientes		553	502
Provisiones corrientes	6.3	929	958
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	128	24
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		27.420	28.999

El anterior estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2025 y 2024 debe leerse en conjunto con las notas adjuntas

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023

Cuenta de pérdidas y ganancias (millones de euros)	Nota	2025	2024	2023
Ingresos	2.1	9.627	9.148	8.515
Consumos		1.124	1.115	1.047
Otros gastos de explotación	2.2	5.199	4.931	4.878
Gastos de personal	2.3	1.847	1.760	1.599
Total gastos de explotación		8.170	7.806	7.524
Gastos de depreciación y amortización		490	441	401
(Deterioro) y resultado por enajenación de activos no corrientes	2.4	210	2.208	35
Resultado de explotación		1.177	3.109	625
Resultado financiero financiación		(348)	(339)	(328)
Resultado derivados y otros resultados financieros		(76)	(72)	(44)
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		(424)	(411)	(372)
Resultado financiero financiación		57	74	111
Resultado derivados y otros resultados financieros		2	611	77
Resultado financiero de sociedades exproyectos		59	685	188
Resultado financiero	2.5	(365)	274	(184)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	2.6	258	238	215
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas		1.070	3.621	656
Beneficio/(gasto) por impuesto sobre sociedades	2.7	60	(145)	(42)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas		1.130	3.476	614
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	2.8	20	14	16
Resultado neto		1.150	3.490	630
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	2.9	(262)	(251)	(170)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		888	3.239	460
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	1,24	4,47	0,62
	Básico	1,24	4,47	0,62
Resultado neto por acción atribuido a las actividades continuadas de la sociedad dominante (en euros)	2.10 Diluido	1,21	4,45	0,60
	Básico	1,21	4,45	0,60
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante, actividades discontinuadas (en euros)	Diluido	0,03	0,02	0,02
	Básico	0,03	0,02	0,02

La anterior cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente a los ejercicios 2025, 2024 y 2023 debe leerse en conjunto con las notas adjuntas.

C. ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADO GLOBAL DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023

(Millones de euros)	Nota	2025	2024	2023
a) Resultado neto		1.150	3.490	630
Atribuidos a la sociedad dominante		888	3.239	460
Atribuido a socios externos		262	251	170
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	5.1	(702)	268	(119)
Sociedades integración global		(330)	189	(98)
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	(138)	104	20
Diferencias de conversión		(234)	82	(92)
Efecto impositivo		42	3	(26)
Sociedades mantenidas para la venta		(5)	(1)	(5)
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		(5)	-	(6)
Diferencias de conversión		-	(1)	-
Efecto impositivo		-	-	1
Sociedades puesta en equivalencia		(367)	80	(16)
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		20	27	12
Diferencias de conversión		(385)	58	(33)
Efecto impositivo		(2)	(5)	5
c) Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	5.1	93	(15)	8
Sociedades integración global		7	7	(3)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	5.5	8	9	(4)
Efecto impositivo		(1)	(2)	1
Sociedades mantenidas para la venta		86	(24)	11
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		87	(65)	13
Efecto impositivo		(1)	41	(2)
Sociedades puesta en equivalencia		-	2	-
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	1	-
Efecto impositivo		-	1	-
a)+ b)+ c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		541	3.743	519
Atribuidos a la sociedad dominante		472	3.382	388
Actividades continuadas		452	3.368	372
Actividades discontinuadas		20	14	16
Atribuido a socios externos		69	361	131

Los anteriores estados de resultado global correspondientes a los ejercicios 2025, 2024 y 2023 deben leerse en conjunto con las notas adjuntas.

D. ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADOS DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión	Reservas relacionadas con las acciones propias	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 31.12.22	145	-	(26)	508	(777)	4.263	4.113	2.240	6.353
Impacto fusión	(138)	4.426	-	-	-	(4.288)	-	-	-
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)
Compras de acciones propias	-	(52)	(52)	-	-	(10)	(114)	-	(114)
Dividendo en efectivo y compras de acciones propias	-	(110)	(52)	-	-	(88)	(250)	(379)	(629)
Ampliaciones y reducciones de capital	-	-	-	-	-	-	-	117	117
Sistemas retributivos vinculados a la acción	-	-	-	-	-	12	12	-	12
Otras recompras de acciones propias	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros movimientos	-	-	-	-	-	16	16	2	18
Otras operaciones	-	-	-	-	-	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
Impacto fusión	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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)
Compras de acciones propias	-	-	-	-	-	(701)	(701)	-	(701)
Dividendo en efectivo y compras de acciones propias	-	-	-	-	-	(831)	(831)	(446)	(1.277)
Ampliaciones y reducciones de capital	-	-	-	-	-	-	-	22	22
Sistemas retributivos vinculados a la acción	-	-	-	-	-	13	13	-	13
Otras recompras de acciones propias	-	-	-	-	-	(272)	(272)	-	(272)
Otros movimientos	-	-	-	-	-	17	17	(5)	12
Otras operaciones	-	-	-	-	-	(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
Impacto fusión	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado consolidado del ejercicio 2025	-	-	-	-	-	888	888	262	1.150
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	-	-	-	-	(509)	-	(509)	(193)	(702)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	-	-	-	-	93	-	93	-	93
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	-	-	-	-	(416)	888	472	69	541
Dividendo en efectivo	-	-	-	-	-	(156)	(156)	-	(156)
Otros dividendos	-	-	-	-	-	-	-	(368)	(368)
Compras de acciones propias	-	-	-	-	-	(501)	(501)	-	(501)
Dividendo en efectivo y compras de acciones propias	-	-	-	-	-	(657)	(657)	(368)	(1.025)
Ampliaciones y reducciones de capital	-	-	-	-	-	-	-	6	6
Sistemas retributivos vinculados a la acción	-	-	-	-	-	15	15	-	15
Otras recompras de acciones propias	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros movimientos	-	-	-	-	-	3	3	5	8
Otras operaciones	-	-	-	-	-	18	18	11	29
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas (Nota 5.1.1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variaciones de perímetro	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo a 31.12.2025	7	4.316	(78)	-	(1.122)	2.785	5.908	1.757	7.665

Los anteriores estados de cambios en el patrimonio neto correspondientes a los ejercicios 2025, 2024 y 2023 deben leerse en conjunto con las notas adjuntas.

E. ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023

(Millones de euros)	Nota	2025	2024	2023
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante		888	3.239	460
Ajustes al resultado		569	(1.897)	531
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	2.9	262	251	170
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	2.8	(20)	(14)	(16)
Gasto por impuesto sobre sociedades	2.7	(60)	145	42
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	2.6	(258)	(238)	(215)
Resultado financiero	2.5	365	(274)	184
Deterioro y enajenación de activos no corrientes	2.4	(210)	(2.208)	(35)
Amortización de activos no corrientes	3.4	490	441	401
Pago de impuestos	2.7	(97)	(192)	(170)
Variación del capital circulante (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otras)	4.0	63	(220)	118
Dividendos recibidos clasificados como actividades de explotación	3.5	502	363	324
Flujo de operaciones		1.926	1.293	1.263
Inversiones en inmovilizado material/activos intangibles	3.4	(187)	(226)	(86)
Inversiones en proyectos de infraestructuras	3.3	(466)	(186)	(319)
Subvenciones no reintegrables		—	—	9
Inversiones en asociadas y activos financieros no corrientes/adquisición de compañías	3.5	(1.636)	(1.286)	(257)
Intereses recibidos	2.5	144	172	236
Inversión en caja restringida a largo plazo	3.6	96	257	(51)
Desinversiones/venta sociedades	1.1.4	1.158	2.582	43
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones		(891)	1.313	(425)
Flujo antes de financiación		1.035	2.606	838
Flujo de capital procedente de socios externos		1	23	130
Dividendo en efectivo y compras de acciones propias	5.1	(657)	(831)	(250)
Dividendo en efectivo		(156)	(130)	(136)
Compras de acciones propias		(501)	(701)	(114)
Dividendos a socios externos de sociedades participadas	5.1	(367)	(444)	(377)
Otras recompras de acciones propias	5.1	—	(272)	—
Otros movimientos de fondos propios	5.1	15	8	(506)
Intereses pagados	2.5	(455)	(464)	(432)
Pagos por arrendamientos	3.7	(121)	(104)	(87)
Aumento endeudamiento financiero	5.2	1.055	150	964
Disminución endeudamiento financiero	5.2	(954)	(657)	(747)
Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(1.483)	(2.591)	(1.305)
Impacto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes		(99)	59	160
Variación de tesorería y equivalentes por variaciones en el perímetro de consolidación	1.1.3 y 1.1.4	(10)	(35)	(34)
Variación de tesorería y equivalentes	5.3	(557)	39	(341)
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		4.828	4.789	5.130
Tesorería y equivalentes al final del periodo		4.271	4.828	4.789

Los anteriores estados de flujos de caja correspondientes a los ejercicios 2025, 2024 y 2023 deben leerse en conjunto con las notas adjuntas.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DICIEMBRE DE 2025, 2024 Y 2023

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

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 Contables NIIF adoptadas por la Unión Europea (“UE”) y con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil de los Países Bajos. En la Nota 1.3 se desglosan las políticas contables aplicadas.

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 líneas 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 líneas de negocio de Construcción y Energía. Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa de forma separada en los presentes estados financieros consolidados el impacto de proyectos de infraestructuras en diferentes epígrafes de los estados financieros (véase Nota 1.1.2).

Cabe destacar también que el Grupo tiene participaciones relevantes integradas por puesta en equivalencia en empresas, principalmente relacionadas con activos de infraestructuras (véase Nota 1.1.2).

Principales operaciones de desinversión e inversión en 2025

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. La participación neta de Ferrovial en los fondos fue de aproximadamente 450 millones de libras, lo que dio lugar a una plusvalía de 272 millones de euros.

El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de la totalidad de su participación restante (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), la sociedad dominante de Heathrow Airport Holdings Ltd., por aproximadamente 455 millones de libras. La plena realización de la desinversión se completó finalmente el 3 de julio de 2025, tras cumplir las condiciones reglamentarias aplicables, lo que dio lugar a un resultado adicional de 27 millones de euros reconocido en la cuenta de resultados consolidada, correspondiente principalmente a los intereses devengados desde el anuncio de la operación.

El 6 de junio de 2025, Ferrovial completó la adquisición previamente anunciada de una participación adicional del 5,06% en 407 ETR por una inversión total de 1.990 millones de dólares canadienses (1.300 millones de euros), aumentando su participación total en 407 ETR del 43,23% al 48,29%. Esta inversión sigue contabilizándose por puesta en equivalencia.

El 30 de junio de 2025, a través de su sociedad dependiente, Ferrovial Energy US, LLC. Ferrovial adquirió todas las participaciones emitidas y en circulación de Milano Solar, LLC por 19 millones de euros, para la promoción, la construcción, la financiación, la explotación y el mantenimiento de una planta solar fotovoltaica de 250 MW, ubicada en el condado de Milam, Texas, que se espera que opere durante 40 años.

Además, el 29 de julio de 2025, Ferrovial, a través de su sociedad dependiente Ferrovial Construcción, S.A., adquirió el 100% de las acciones de Powernet I, S.L.U (Powernet), una sociedad que centra su negocio en actividades de telecomunicaciones e ingeniería de redes.

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, 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 las variaciones en las principales monedas en las que operaba el Grupo en 2025, 2024 y 2023.

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 25 de febrero de 2026 y han sido elaborados conforme a las Normas Contables NIIF adoptadas por la Unión Europea ("UE"). Los estados financieros consolidados también cumplen con los requisitos de información financiera incluidos en el Título 9 del Libro 2 del Código Civil de los Países Bajos.

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. Salvo que se indique lo contrario, los importes se presentan en millones de euros.

1.1.2 Actividades del Grupo

El Grupo Ferrovial está constituido por la sociedad dominante, Ferrovial SE, una sociedad anónima europea ("Societas Europea") constituida en Países Bajos, y sus sociedades dependientes y participadas (en adelante "Ferrovial", el "Grupo Ferrovial", el "Grupo" o "Grupo FSE"), que se detallan en el Anexo I. Su domicilio social se encuentra en Gustav Mahlerplein 61-63 Symphony Towers, 14th Floor 1082 MS, Ámsterdam, Países Bajos y está inscrita en la Cámara de Comercio neerlandesa con el número KvK73422134.

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 NIIF 8:

- 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 del negocio en virtud de la cual se fusionaron la línea de Negocio de Soluciones Energéticas, que era parte de la línea de Negocio de Construcción en 2023, y la línea de negocio de infraestructuras energéticas, que formaba parte del negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad en 2023. De ahora en adelante, la línea de negocio resultante se denomina línea de negocio de Energía y, por lo tanto, la información comparable relacionada con la información por segmentos (Nota 1.5) se ha preparado en consecuencia.

A efectos de la comprensión de estos estados financieros consolidados, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las líneas de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las líneas de negocio de Autopistas y Aeropuertos, aunque también en los negocios 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 el impacto de este tipo de proyectos de forma separada en los epígrafes "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras" dentro de los activos financieros no corrientes (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 durante el plazo del proyecto; como resultado, estos proyectos suelen tener restricciones de efectivo 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 por el uso de la infraestructura a los usuarios finales de los activos, 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 línea de negocio 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 CINIIF 12. Se incluye una relación de aquellas sociedades consideradas proyecto en el Anexo I.

También cabe mencionar que el Grupo Ferrovial tiene participaciones relevantes en sociedades por puesta en equivalencia que gestionan activos de infraestructuras, entre las que destacan: su participación del 48,29% 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 New Terminal One del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York; 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 asociadas se incluye información detallada de estas sociedades.

1.1.3. Activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas

Activos y pasivos mantenidos para la venta

A 31 de diciembre de 2025 los activos mantenidos para la venta ascendían a 196 millones de euros y los pasivos a 128 millones de euros. Estos corresponden a activos de la división de energía, que se prevén vender en un plazo de 12 meses.

A 31 de diciembre de 2024 los activos mantenidos para la venta ascendían a 56 millones de euros y los pasivos a 24 millones de euros. Estos correspondían a activos de la división de energía, junto con la participación del 50% en AGS Airports Holdings Limited (AGS), la sociedad dominante propietaria de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton (Nota 1.1.4).

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 2025 y a diciembre de 2024, relacionados principalmente con activos energéticos, cuya venta se prevé en un plazo de 12 meses:

(Millones de euros)	2025	2024
Fondo de comercio	41	0
Activos intangibles	28	9
Inmovilizado material	76	39
Otros activos no corrientes	25	4
Activos no corrientes	170	52
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar a corto plazo	23	1
Tesorería y equivalentes	3	1
Otros activos corrientes	0	2
Activos corrientes	26	4
TOTAL activos clasif. como mant. para venta	196	56
Deuda financiera	16	17
Otros pasivos no corrientes	11	4
Pasivos no corrientes	27	21
Deuda financiera	94	2
Otros pasivos corrientes	7	1
Pasivos corrientes	101	3
TOTAL pasivos clasif. como mant. para venta	128	24

Actividades discontinuadas

Los beneficios de las actividades discontinuadas están relacionados con los *earn-outs* y otras cuestiones pendientes relativas a la desinversión de los diversos componentes del negocio de Ferrovial Servicios, que se completó en ejercicios anteriores. El impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias alcanzó los 20, 14 y 16 millones de euros en 2025, 2024 y 2023, respectivamente, y se corresponde principalmente con la actualización de las indemnizaciones y los *earn-outs* asociados a la desinversión de los negocios de Servicios en España y Reino Unido, así como a otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido (Nota 2.8.).

1.1.4. Variaciones del perímetro de consolidación y otras desinversiones en participadas

A continuación, se describen los movimientos más significativos en el perímetro de consolidación en 2025, 2024 y 2023.

Aeropuertos

Desinversión de AGS Airports Holdings Limited (AGS)

El 13 de noviembre de 2024, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo con Avialliance UK Limited para la venta de la totalidad de su participación en AGS (50%). Como parte de la misma operación, Macquarie también aceptó vender la totalidad de 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.

El Grupo concedió préstamos subordinados a AGS por un total de 235 millones de euros. Después del acuerdo alcanzado en noviembre de 2024, estos préstamos se reclasificaron de activos financieros a largo plazo a cuentas a cobrar a corto plazo en diciembre de 2024, ya que también formaban 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. La participación neta de Ferrovial en los fondos fue de 452 millones de libras, lo que dio lugar a una plusvalía de 272 millones de euros (Nota 2.4).

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 2024, 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.

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 ha mantenido a cero, debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores dejaron el patrimonio atribuible a Ferrovial en valor negativo.

En consecuencia, Ferrovial poseía una participación del 5,25%, que se reconoció 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 ejercería 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 tendría 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 determinó por remisión al precio de venta de la participación del 19,75% desinvertida en FGP Topco Ltd., generando un impacto positivo adicional de 547 millones de euros.

El 26 de enero de 2025, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de la totalidad de su participación restante (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), la sociedad dominante de Heathrow Airport Holdings Ltd., por aproximadamente 455 millones de libras. La plena realización de la desinversión en virtud del acuerdo se completó finalmente el 3 de julio de 2025, tras cumplir las condiciones reglamentarias aplicables, y se reconoció un resultado adicional de 27 millones de euros en la cuenta de pérdidas y ganancias, correspondiente principalmente a los intereses devengados desde el anuncio de la operación (28 millones de euros), reportados como Resto resultado financiero a través de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (Nota 2.5) junto con las diferencias de conversión y el impacto de coberturas asociado a dichas diferencias de conversión.

Autopistas

Adquisición de una participación adicional del 5,06% en 407 ETR de AtkinsRéalis

El 6 junio de 2025, Ferrovial completó la adquisición previamente anunciada de una participación adicional del 5,06% en la sociedad canadiense de autopistas de peaje a las filiales de AtkinsRéalis Group Inc. Ferrovial alcanzó los 1,99 mil millones de dólares canadienses (1,3 mil millones de euros), aumentando su participación total en 407 ETR del 43,23% al 48,29% (véase Nota 3.5.).

Como parte de esta adquisición, y en relación con la asignación de precio de compra, la diferencia entre el valor razonable de la participación del 5,06% adquirida y su valor contable en la fecha de adquisición (1,50 mil millones de euros) se asignó íntegramente como activo intangible. La inversión en 407 ETR sigue contabilizándose por puesta en equivalencia.

Construcción

Adquisición del 100% de Powernet

El 29 de julio de 2025, Ferrovial, a través de su sociedad dependiente Ferrovial Construcción, S.A., adquirió el 100% de las acciones de Powernet I, S.L.U (Powernet), una sociedad especializada en actividades de telecomunicaciones e ingeniería de redes.

La diferencia entre el valor razonable neto de los activos y los pasivos identificables de Powernet y su valor contable en la fecha de la adquisición (8 millones de euros) se ha reconocido como fondo de comercio (Nota 3.1).

Energía

Adquisición de Milano Solar, LLC

El 30 de junio de 2025, a través de su sociedad dependiente, Ferrovial Energy US, LLC. Ferrovial adquirió todas las participaciones emitidas y en circulación de Milano Solar, LLC por 19 millones de euros, para la promoción, la construcción, la financiación, la explotación y el mantenimiento de una planta solar fotovoltaica de 250 MW, ubicada en el condado de Milam, Texas, que se espera que opere durante 40 años. Esta operación se ha clasificado como una adquisición de activos y pasivos, en lugar de una combinación de negocios, ya que la sociedad no tenía personal ni actividad comercial. Como parte de la adquisición, la diferencia entre el valor razonable neto de los activos y los pasivos identificables de la sociedad y su valor contable en la fecha de la adquisición, se asignó íntegramente a los activos intangibles asociados a los trabajos de desarrollo del proyecto.

Otros negocios

Venta de la totalidad del negocio de servicios de minería de Ferrovial en Chile

El 27 de junio de 2025, Ferrovial completó la desinversión del negocio de servicios en Chile a una sociedad chilena controlada por los socios de Scale Capital. El importe total de la operación ascendió a 28,5 millones de euros, de los cuales 17,9 millones de euros corresponden a un préstamo del vendedor que el comprador deberá pagar en un plazo de cinco años. Adicionalmente, y como resultado de la reorganización previa a la ejecución de la operación, Ferrovial recibió 13,2 millones de euros del negocio desinvertido en concepto de reducción de capital, por lo que el efectivo total recibido en relación con esta desinversión ascendió a 23,8 millones de euros. La operación generó una pérdida de capital de 14,1 millones de euros, debido principalmente al reciclaje de diferencias de conversión a través de la cuenta de pérdidas y ganancias previamente reconocidas en Otro resultado global (-20 millones de euros).

1.2. EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO

El 31 de diciembre de 2025, nuestra tesorería y equivalentes de sociedades exproyectos alcanzó los 4.070 millones de euros. Asimismo, Ferrovial dispone de líneas de liquidez adicionales disponibles por importe de 900 millones de euros correspondientes a deuda corporativa, y 108 millones de euros correspondientes a otros saldos disponibles de deudas a 31 de diciembre de 2025. 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 de 31 de diciembre de 2025. Ferrovial considera que esta sólida posición de caja debería ser suficiente para cumplir sus obligaciones futuras.

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 2026 y 2027, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla una serie de hipótesis estrés sobre el flujo de caja de la Sociedad, entre las que destacan:

- Reducción de los dividendos ordinarios en 2026 y 2027 procedentes de proyectos de infraestructuras (50% para Autopistas y la totalidad para Energía y Aeropuertos) y dividendos extraordinarios en Autopistas, si procede.
- Reducción del 50% de los flujos de caja en el negocio de Construcción para 2026 y 2027, lo que se explica por una peor evolución del capital circulante y una menor rentabilidad del negocio, así como por la ausencia de crecimiento de la cartera en Polonia y EE.UU. en 2027.
- Eliminación de las desinversiones de activos previstas para el periodo 2026-2027.

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 2025

A 31 de diciembre de 2025 ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones descritas en los párrafos siguientes, que son aplicables por primera vez en este ejercicio, ha tenido un impacto en la valoración, reconocimiento o presentación de ninguna partida de los estados financieros del Grupo:

Ausencia de convertibilidad - Modificaciones de la NIIF 21

Las modificaciones a la NIC 21 especifican cómo una entidad debe evaluar si una moneda es convertible y cómo debe determinar un tipo de cambio al contado cuando no existe convertibilidad.

Las modificaciones no afectaron a los estados financieros del Grupo, dado que todas las monedas utilizadas por el Grupo son convertibles y se pueden realizar cambios al contado.

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 31 de diciembre 2025

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 2025 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
Modificaciones de la NIIF 9 y NIIF 7: Contratos relativos a la electricidad dependiente de la naturaleza.	1 de julio de 2025	1 de enero de 2026	1 de enero de 2026
Modificaciones de la NIIF 9 y NIIF 7: Modificaciones de la Clasificación y Valoración de Instrumentos financieros.	28 de mayo de 2025	1 de enero de 2026	1 de enero de 2026
Mejoras anuales Volumen 11	10 de julio de 2025	1 de enero de 2026	1 de enero de 2026
NIIF 18: Presentación y divulgación de los estados financieros	Pendiente	Pendiente	1 de enero de 2027
NIIF 19: Sociedades dependientes sin responsabilidad pública: Desgloses	Pendiente	Pendiente	1 de enero de 2027
NIC 21: Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de las monedas extranjeras: Conversión a una moneda de presentación hiperinflacionaria	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, aunque se esperan cambios en la presentación de la información financiera como resultado de la NIIF 18.

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2025, 2024 y 2023, 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 para lograr una presentación homogénea de los estados financieros.

Para determinar el grado de control sobre cada empresa del Grupo (control, control conjunto o influencia significativa) se revisa la coherencia entre la participación accionarial y los derechos de voto controlados en virtud de los estatutos y los acuerdos entre accionistas de cada empresa.

En el caso de las empresas en las que se determine la existencia de control conjunto, el criterio general de consolidación es el de puesta en equivalencia. Además de aquellos supuestos en los que hay dos socios, cada uno con una participación del 50%, algunos casos requieren un análisis más detallado, sobre todo los 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, están representados directamente en el Consejo de Administración.

En todos los casos se ha concluido que dichos proyectos se deben de consolidar por puesta en equivalencia porque Ferrovial no tiene el derecho a nombrar a la mayoría del Consejo de Administración de las compañías, las decisiones en dichos Consejos requieren en todos los casos, incluida la del nombramiento de los principales ejecutivos, mayoría simple o cualificada, y en el caso de situación de bloqueo de una decisión, Ferrovial no tiene capacidad por sí solo de desbloqueo.

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 (48,29%), IRB Infrastructure Developers Ltd (19,86%) e IRB Private InvIT (23,99%), Eslovaquia (35%), Toowoomba (40%) y OSARs (50%), así como la participación en la JFK NTO (49%), incorporada a la línea de negocio de Aeropuertos en 2022.

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 2025, este tipo de operaciones aportaron a los activos, al resultado y a los ingresos del Grupo consolidado un total de 1.278, 138 y 1.610 millones de euros, respectivamente (1.057, 157 y 1.581 millones de euros en 2024; y 1.173 millones de euros a los activos, 36 millones de euros al resultado y 1.401 millones de euros a los ingresos del Grupo consolidado en 2023). Entre las sociedades que participan en proyectos de construcción, las más importantes son las que se detallan en la siguiente tabla:

PROYECTO	ACTIVIDAD	PAÍS	% PARTICIPACIÓN	INGRESOS 2025 (MILLONES DE EUROS)
HS2 Main works	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.	Reino Unido	15 %	367
Ontario Transit Group Constructor GP	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.	Canadá	50%	298
Coffs Harbour Bypass	Contrato de diseño y construcción para 14 km de carretera, tres túneles y una vía de servicio.	Australia	50%	141
Metro Paris Ligne 3A JV	Metro Paris con 6,7 KM de túnel. Las obras incluyen la construcción de tres estaciones y ocho infraestructuras auxiliares.	Francia	50%	78
Linha Circular, A.C.E.	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.	Portugal	65%	61
Sydney Metro West	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.	Australia	50%	56
TOTAL				1.001

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 operaciones intragrupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las operaciones registradas en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada relativas a obras de construcción realizadas por la línea de negocio 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 pérdidas y ganancias de la no eliminación de estas operaciones ha sido de 4 millones de euros en 2025, después de impuestos y socios externos (-14 y -35 millones de euros en 2024 y 2023, 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. La variación 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 operaciones de patrimonio.

1.3.3. Políticas contables aplicadas por partidas del estado consolidado de situación financiera y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada

A continuación, se detallan únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar las presentes estados financieros consolidadas 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 e inmovilizado material

- 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, lo que supone una reducción de la amortización a lo largo de la vida útil.

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 CINIIF 12 (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.

Se excluyen de este epígrafe los activos adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión 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. Estos activos se reconocen en el epígrafe de “Inmovilizado material” y se amortizan 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, tanto para autopistas como para aeropuertos, así como su duración, estado y método de consolidación aplicado:

Concesiones de activos modelo intangible:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	SEGMENTO	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
407 International Inc.	Autopistas	Canadá	Explotación	1999	2098	Puesta en equivalencia
NTE Mobility Partners, LLC	Autopistas	EE.UU.	Explotación	2014	2061	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	Autopistas	EE.UU.	Explotación	2018	2061	Global
LBJ Infr. Group LLC	Autopistas	EE.UU.	Explotación	2014	2061	Global
I-66 Mobility Partners LLC	Autopistas	EE.UU.	Explotación	2016	2066	Global
I-77 Mobility Partners LLC	Autopistas	EE.UU.	Explotación	2019	2069	Global
IRB Infrastructure Developers Limited (**)	Autopistas	India	Explotación/ Construcción	-	-	Puesta en equivalencia
IRB Infrastructure Trust Limited (***)	Autopistas	India	Explotación/ Construcción	-	-	Puesta en equivalencia
Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C. (****)	Autopistas	Perú	Construcción	2024	2054	Puesta en equivalencia
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	Autopistas	España	Explotación	1989	2036	Global
Autovía de Aragón, S.A.	Autopistas	España	Explotación	2007	2026	Global
Aeropuertos Internacional Dalaman	Aeropuertos	Turquía	Explotación	2022	2042	Global
JFK NTO LLC	Aeropuertos	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, la deuda por la citada entidad concedente se contabiliza en el balance como un activo financiero.

Para el cálculo de la deuda por la entidad concedente se considera el valor de los servicios de construcción, explotación y/o mantenimiento 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 2025, 2024 y 2023 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 10, 9 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 7 millones de euros en 2025, 6 millones de euros en 2024 y 7 millones de euros en 2023.

Los principales contratos de concesión que aplican el modelo de cuentas a cobrar corresponden principalmente 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	Explotación	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. Si existe algún indicador, y en tal caso, realiza un test de deterioro. 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 relacionada con la puesta a valor razonable de la participación mantenida también se reconoce en esta partida.

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), son los arrendamientos que tienen una duración inferior a doce meses y los arrendamientos de activos de bajo valor, que se tratan como otros gastos de explotación (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 impositivos.

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, si las sociedades dependientes 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 la explotación de la 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 la cuenta de pérdidas y ganancias 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: Precios cotizados en mercados activos para activos o pasivos 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, Derivados financieros, todos los derivados financieros del Grupo se encuadran en el Nivel 2, excepto los acuerdos de compra de energía, que se consideran derivados financieros y se encuentran en el Nivel 3.

Tras la venta de una participación del 19,75% en FGP Topco en diciembre de 2024, la participación restante del 5,25% (enajenada el 3 de julio de 2025) se valoró a valor razonable tomando como referencia el precio de operación de la participación enajenada. Dado que este precio representaba dato observable, la valoración se clasificó como de Nivel 2 según la NIIF 13.

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 utilizando 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 rating y la evolución de dichos porcentajes es supervisado 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 los plazos de pago 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 global 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 que los instrumentos de patrimonio se valoren por defecto a su valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, existe la opción en el momento inicial de presentar sus cambios en el 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 periodo 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 a 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 a pagar, netos de los costes de operación que le sean directamente atribuibles.

Los pasivos financieros del Grupo incluyen acreedores comerciales y otras cuentas a 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 a la cuenta de pérdidas y ganancias 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 presentan 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 (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.
- 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 valoran a valor razonable en la fecha de otorgamiento. El cálculo descuenta las retribuciones previstas a los accionistas durante el periodo de devengo al valor de las acciones en la fecha de concesión, utilizando una tasa de descuento equivalente al coste medio de los préstamos durante el periodo de concesión de las acciones.

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 trasfiere 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 “output method”). Conforme a este método, los ingresos se reconocen de forma lineal durante el tiempo del contrato y los costes según su devengo.

Solo 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 solo se aplica en aquellos contratos de construcción 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, para los contratos de construcción, 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 línea de negocio 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 variación 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 línea de negocio.

En aquellos casos en los que exista un informe legal que confirme que los derechos objeto de 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 operación

El precio de la operación 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 operación 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 comerciales 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 los costes incurridos para cumplir o iniciar contratos (costes de movilización) cuando están directamente relacionados con el contrato principal, siempre que sean recuperables dentro del desarrollo del mismo.

En cuanto a los costes de licitación, estos activos pueden surgir en los siguientes casos:

- **Adjudicación o designación del licitador de preferencia:** Cuando el Grupo obtiene la adjudicación del contrato o se le designa licitador de preferencia, los costes relacionados se reconocen en una cuenta de activos separada en el balance en el epígrafe "Existencias" (Nota 4.1). Estos importes se amortizan de forma sistemática de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relacionan los activos.
- **Reembolso al cliente (estipendio):** Cuando el cliente reembolsa parte de los costes de licitación, los ingresos se reconocen hasta el importe reembolsable siempre que se entregue un "producto del trabajo" durante el proceso de licitación, generando un activo por contrato hasta que se reciba o venza el pago. Si no se proporciona ningún producto del trabajo, los costes se capitalizan hasta el límite reembolsable en el epígrafe "Existencias" (Nota 4.1).

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 la cuenta de pérdidas y ganancias.

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, 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.

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 solo 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 explotación 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 explotación 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 se transfiere a lo largo del tiempo y los ingresos se reconocen aplicando el método de producto (“output method”).

1.3.3.5 Activos no corrientes mantenidos para la venta

Los activos no corrientes se clasifican como activos mantenidos para la venta si se considera que su valor contable se recuperará a través de una operación de venta en vez de a través del uso continuado.

Esta condición se considera cumplida únicamente cuando la venta se está tramitando activamente y es altamente probable, y el activo está disponible para su venta inmediata en su condición actual y previsiblemente se completará en el plazo de un año desde la fecha de clasificación. Pudiéndose alargar el periodo, si el retraso viene causado por circunstancias fuera del control de la sociedad y hay evidencias suficientes del compromiso con el plan de venta.

El total de dichos activos se presenta registrado en una única línea, y valorado al menor importe entre su valor contable y el valor razonable minorado por los costes necesarios para su enajenación, y no están sujetos a amortización desde el momento de su clasificación como mantenidos para la venta. El resultado aportado por dichos activos al resultado consolidado del Grupo se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias en función de su naturaleza. Una entidad que esté comprometida en un plan de venta, que implique la pérdida de control de una subsidiaria, clasificará todos los activos y pasivos de esa subsidiaria como mantenidos para la venta cuando se cumplan los criterios establecidos en el párrafo anterior, independientemente de que la entidad retenga después de la venta una participación minoritaria en su anterior subsidiaria.

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 párrafos:

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 (“input method”) para reconocer los ingresos a lo largo del tiempo de los contratos a los que no se puede aplicar el método de producto (“output method”), estimando la previsión de costes totales para completar el trabajo, usando los presupuestos más recientes aprobados para cada proyecto por los miembros de la dirección correspondientes, y realizando hipótesis sobre los precios futuros de los materiales y el 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 pasada y tiene en cuenta los diferentes países y requisitos contractuales.
- Provisiones por pérdidas contractuales: En aquellos casos en los que los costes estimados para la finalización de un proyecto de construcción superen el precio del contrato, la Sociedad registra una provisión para reflejar la pérdida esperada.
- 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 si 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 tests de deterioro relacionados (Nota 3.1. sobre fondo de comercio y adquisiciones y Nota 3.5 Inversión en asociadas) realizados 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 utilizando 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 previsiones (por ejemplo, la previsión del tráfico del aeropuerto de las agencias internacionales) e investigación 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.

Los riesgos relacionados con el clima a los que se enfrenta el Grupo pueden afectar a las infraestructuras y a la movilidad global en la zona. Los posibles impactos de estos factores relacionados con el clima se reflejan en las estimaciones de la Sociedad sobre los volúmenes de tráfico futuros. Según la evaluación realizada, estos riesgos no se consideran significativos.

iii) Método de puesta en equivalencia aplicable a las siguientes participaciones:

- El 6 de junio de 2025, Ferrovial adquirió un 5,06% adicional de 407 ETR por 1.990 millones de dólares canadienses (1.300 millones de euros), aumentando su participación al 48,29%. La diferencia entre el valor razonable y el valor contable (1.500 millones de euros) se asignó a los activos intangibles. La inversión sigue contabilizándose utilizando el método de puesta en equivalencia.
- 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 contabiliza 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 dio 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% que se consolidó por el método de puesta en equivalencia, la participación restante del 5,25% en FGP Topco se clasificó como activo financiero valorado a valor razonable con cambios en resultados, ya que Ferrovial no tenía una influencia significativa sobre esta entidad. El valor razonable se determinó por remisión al precio de venta de la participación del 19,75% 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 al 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 sociedades dependientes. 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 2025 y para el periodo comparativo a 31 de diciembre de 2024 eran los siguientes:

Tipo de cambio de cierre	2025	2024	Variación 25/24 (*)
Libra esterlina	0,87243	0,82667	5,54 %
Dólar estadounidense	1,17360	1,03490	13,40 %
Dólar canadiense	1,60998	1,48912	8,12 %
Dólar australiano	1,75903	1,67318	5,13 %
Zloty polaco	4,21940	4,27820	(1,37) %
Peso chileno	1.057,420	1.031,520	2,51 %
Rupia india	105,49190	89,20050	18,26 %

(*) Una variación negativa supone una apreciación de la moneda de referencia con respecto del euro y viceversa.

Para las partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2025, diciembre de 2024 y diciembre de 2023):

Tipo de cambio medio	2025	2024	2023	Variación 25/24 (*)	Variación 24/23 (*)
Libra esterlina	0,85688	0,84653	0,86961	1,22%	(2,65)%
Dólar estadounidense	1,13073	1,08180	1,08147	4,52 %	0,03%
Dólar canadiense	1,57871	1,48193	1,45920	6,53%	1,56%
Dólar australiano	1,75238	1,64031	1,62876	6,83 %	0,71%
Zloty polaco	4,23942	4,30523	4,54119	(1,53) %	(5,20)%
Peso chileno	1.074,758	1.021,13203	908,75223	5,25 %	12,37%
Rupia india	98,59834	90,53760	89,31345	8,90%	1,37%

(*) Una variación negativa supone una apreciación de la moneda de referencia con respecto del euro y viceversa.

El impacto registrado en el patrimonio neto atribuible a la sociedad dominante por diferencias de conversión fue de -434 millones de euros en 2025 (33 millones de euros en 2024), correspondientes principalmente a la depreciación de la rupia india (-159 millones de euros), derivadas de las inversiones en IRB Infrastructure Developers Limited (IRB) e IRB Infrastructure Trust (Private InvIT) detalladas en la Nota 3.5., y también debido a la depreciación del dólar estadounidense (-188 millones de euros) y del dólar canadiense (-84 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 (véase Nota 5.5), relacionados fundamentalmente con el dólar estadounidense y el dólar canadiense, que alcanzan un valor nominal de 2.955 millones de euros. La depreciación de estas monedas ha repercutido en la evolución de los principales activos y pasivos del Grupo durante el ejercicio (véase Nota 5.4).

1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

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 1.1.2):

- 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.
- Aeropuertos, que se dedica al desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- Energía, que 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 **2025, 2024 y 2023**. 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 (desinvertidos en junio de 2025) 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 (NIIF 8 p.13). El segmento Aeropuertos también es un área de actividad significativa para Ferrovial, así como el segmento Energía, una área de negocio relativamente nueva para la que el Grupo tiene planes de crecimiento futuros y, por lo tanto, ambos se presentan como segmentos de información. 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 2025, 2024 y 2023 (millones de euros).

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total 2025
Ingresos	7.653	1.374	111	339	460	(310)	9.627
Total gastos de explotación	7.142	385	75	336	537	(305)	8.170
Gastos de depreciación y amortización	160	270	22	15	23	—	490
(Deterioro) y resultado por enajenación de activos no corrientes	6	—	270	(7)	(59)	—	210
Resultado de explotación	357	719	284	(19)	(159)	(5)	1.177
Resultado derivados y otros resultados financieros	(52)	(57)	30	(4)	9	—	(74)
Resultado financiero financiación	126	(234)	69	(15)	(237)	—	(291)
Resultado financiero	74	(291)	99	(19)	(228)	—	(365)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	—	247	11	—	—	—	258
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas	431	675	394	(38)	(387)	(5)	1.070
Beneficio/(gasto) por impuesto sobre sociedades	(99)	(65)	(92)	—	316	—	60
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas	332	610	302	(38)	(71)	(5)	1.130
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	—	—	—	—	20	—	20
Resultado neto	332	610	302	(38)	(51)	(5)	1.150
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	(91)	(177)	5	1	—	—	(262)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	241	433	307	(37)	(51)	(5)	888

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Total 2024
Ingresos	7.236	1.256	91	270	519	(224)	9.148
Total gastos de explotación	6.806	338	65	268	551	(222)	7.806
Gastos de depreciación y amortización	146	232	22	13	28	—	441
(Deterioro) y resultado por enajenación de activos no corrientes	—	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
Beneficio/(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	Otros	Ajustes	Total 2023
Ingresos	6.870	1.085	80	207	506	(233)	8.515
Total gastos de explotación	6.659	286	58	206	548	(233)	7.524
Gastos de depreciación y amortización	134	213	20	9	26	(1)	401
(Deterioro) y resultado por enajenación de activos no corrientes	—	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
Beneficio/(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

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 2025, 2024 y 2023.

Para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2025:

El resultado neto del ejercicio alcanzó los 888 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 1.1.4, destacando el impacto positivo de la participación del 50% en AGS (272 millones de euros). Excluyendo estos efectos extraordinarios, también cabe destacar la positiva evolución operativa netos con respecto al ejercicio anterior, gracias al aumento de los ingresos y del Resultado de Explotación en los negocios de Construcción y Autopistas.

Para el ejercicio cerrado a 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 1.1.4, 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, también 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 cerrado a 31 de diciembre de 2023:

El resultado neto del ejercicio ascendió a 341 millones de euros, gracias a la mejora del tráfico y de los ingresos por operación en el negocio de Autopistas en Estados Unidos, así como por los resultados del negocio 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.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS

2.1. INGRESOS

Los ingresos del Grupo correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 ascendieron a 9.627, 9.148 y 8.515 millones de euros, respectivamente.

Los ingresos del Grupo procedentes de contratos con clientes según la interpretación de la NIIF 15 ascendieron a 9.516, 9.024 y 8.339 millones de euros, respectivamente (Nota 4.4), correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023.

En los ingresos también 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 10 millones de euros, 9 millones de euros y 10 millones de euros en 2025, 2024 y 2023, respectivamente.

La distribución de los ingresos por segmentos para 2025, 2024 y 2023 es la siguiente:

Para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2025:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	7.368	285	7.653	6 %
Autopistas	1.373	1	1.374	9 %
Aeropuertos	111	-	111	22 %
Energía	337	2	339	26 %
Otras actividades (*)	259	201	460	(11) %
Ajustes	-	(310)	(310)	38 %
Total	9.450	177	9.627	5 %

(*) Las ventas entre segmentos de Otras actividades corresponden principalmente a los servicios de apoyo prestados por Corporación al resto de las empresas del Grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

Para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2024:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	6.921	315	7.236	5 %
Autopistas	1.246	10	1.256	16 %
Aeropuertos	82	9	91	14 %
Energía	268	2	270	30 %
Otras actividades (*)	347	172	519	3 %
Ajustes	-	(224)	(224)	(4) %
Total	8.865	283	9.148	7 %

(*) Las ventas entre segmentos de Otras actividades corresponden principalmente a los servicios de apoyo prestados por Corporación al resto de las empresas del Grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

Para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	6.381	489	6.870
Autopistas	1.084	1	1.085
Aeropuertos	80	-	80
Energía	207	-	207
Otras actividades (*)	350	156	506
Ajustes	-	(233)	(233)
Total	8.102	413	8.515

(*) Las ventas entre segmentos de Otras actividades corresponden principalmente a los servicios de apoyo prestados por Corporación al resto de las empresas del Grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

Las ventas entre segmentos alcanzaron los 177 millones de euros durante el periodo cerrado a 31 de diciembre de 2025 y corresponden principalmente a las obras ejecutadas por el negocio de Construcción para las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras (Nota 1.3.2 y Nota 6.8).

El detalle de las ventas por área geográfica es el siguiente:

(Millones de euros)	2025	2024	Var. 25/24	2023	Var. 24/23
EE.UU.	3.485	3.271	214	2.879	392
Polonia	2.228	2.119	109	2.160	(41)
España	1.891	1.584	307	1.476	108
Reino Unido	804	809	(5)	771	38
Canadá	371	246	125	161	85
Otros	848	1.119	(271)	1.068	51
TOTAL	9.627	9.148	479	8.515	633

Las ventas del Grupo ferroviario en sus cinco principales mercados alcanzan el 91% del total en 2025 (88% en 2024 y 87% en 2023).

2.2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

La composición de los gastos de otros gastos de explotación es la siguiente:

(Millones de euros)	2025	2024	Var. 25/24	2023	Var. 24/23
Trabajos realizados por otras empresas	3.772	3.550	222	3.337	213
Arrendamientos	296	257	39	251	6
Reparación y conservación	85	75	10	82	(7)
Servicios de profesionales independientes	495	454	41	485	(31)
Variación provisiones de pasivos (Nota 6.3)	10	(36)	46	53	(89)
Otros gastos de explotación	541	631	(90)	670	(39)
Total otros gastos de explotación	5.199	4.931	268	4.878	53

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2025	2024	Var.25/24	2023	Var.24/23
Salarios y sueldos	1.540	1.468	72	1.350	118
Contribuciones a la seguridad social	221	375	(154)	179	196
Aportaciones a planes de pensiones	19	18	1	15	3
Pagos basados en acciones	14	13	1	11	2
Otros gastos sociales	53	(114)	166	43	(157)
TOTAL	1.847	1.760	87	1.599	162

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 por categoría profesional y género, es la siguiente

A 31 de diciembre de 2025:

CATEGORÍA	12.31.2025			
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	VAR. 25/24
Consejeros ejecutivos	2	—	2	— %
Alta dirección	11	3	14	(13) %
Ejecutivos	2.964	825	3.789	4 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.316	2.384	6.700	3 %
Administrativos/Soporte	538	682	1.220	(16) %
Operarios	10.394	490	10.884	(22) %
Total	18.225	4.384	22.609	(11) %

A 31 de diciembre de 2024:

CATEGORÍA	31.12.2024			
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	VAR. 24/23
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		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	—	2
Alta dirección	11	2	13
Ejecutivos	2.819	703	3.522
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.145	2.132	6.277
Administrativos/Soporte	670	766	1.436
Operarios	12.910	639	13.549
Total	20.558	4.241	24.799

La disminución de la plantilla con respecto al año pasado se debe principalmente a la venta de la totalidad del negocio de servicios de minería de Ferrovial en Chile (Nota 1.4.4).

El número de trabajadores a 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 que presentan una discapacidad igual o superior al 33% asciende a 172, 175 y 121 empleados respectivamente, lo que supone un 1%, 1% y 0,5% del total de la plantilla de cierre al final de cada periodo.

La plantilla media por línea de negocio para los tres periodos comparativos es la siguiente:

NEGOCIO	12.31.2025		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	14.498	3.394	17.891
Autopistas	480	187	667
Aeropuertos	195	49	244
Energía	1.502	228	1.730
Otros	707	364	1.071
Total	17.382	4.221	21.603

NEGOCIO	31.12.2024		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	14.944	3.355	18.299
Autopistas	588	227	815
Aeropuertos	201	46	248
Energía	1.460	201	1.661
Otros	4.140	694	4.834
Total	21.333	4.523	25.857

NEGOCIO	31.12.2023		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	16.067	3.345	19.412
Autopistas	678	233	911
Aeropuertos	195	42	237
Energía	48	21	69
Otros	3.866	670	4.536
Total	20.855	4.311	25.166

La disminución de la plantilla media con respecto al año pasado se debe principalmente a la venta de la totalidad del negocio de servicios de minería de Ferrovial en Chile. (Véase Nota 1.4.4)

2.4. DETERIORO Y ENAJENACIONES

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones para los periodos correspondientes.

2025			
(Millones de euros)		Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Venta de AGS		272	272
Resultado por plusvalías y enajenaciones		272	272
Servicios de minería en Chile		(14)	(14)
Activos energéticos		(7)	(7)
Otros		(41)	(41)
Resultado por deterioros		(62)	(62)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES		210	210

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	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	39	41
Aravia	(2)	(2)
Venta de Zity	(2)	(2)
Resultado por deterioros	(4)	(4)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	35	37

Los otros resultados para 2025 (-41 millones de euros) corresponde a diferencias de conversión históricas de divisas reclasificadas de otro resultado global a la cuenta de pérdidas y ganancias, derivadas de la liquidación durante el ejercicio de sociedades holding extranjeras, sin impacto en caja.

2.5 RESULTADO FINANCIERO

Las siguientes tablas muestran en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2025, 2024 y 2023.

Se presenta de forma separada el resultado de proyectos de infraestructuras del de otras sociedades correspondiente a estos ejercicios (véase Nota 1.1.2). 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 2025, en comparación con 2024:

(Millones de euros)	2025	2024	Var. %
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	24	43	(44) %
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	(372)	(382)	(3) %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	(348)	(339)	3 %
Resultado por derivados y otros ajustes del valor razonable de proyectos de infraestructuras	8	9	(11) %
Resto resultado financiero, proyectos de infraestructuras	(84)	(81)	4 %
Resultado derivados y otros de proyectos de infraestructuras	(76)	(72)	6 %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	(424)	(411)	3 %
Ingresos financieros de sociedades exproyectos	123	169	(27) %
Gastos financieros de sociedades exproyectos	(66)	(95)	(31) %
Resultado financiero por financiación de sociedades exproyectos	57	74	(23) %
Resultado por derivados y otros ajustes del valor razonable de sociedades exproyectos	82	574	(86) %
Resto resultado financiero, sociedades exproyectos	(80)	37	(316) %
Resultado por derivados y otros ajustes del valor razonable de sociedades exproyectos	2	611	(100) %
Resultado financiero de sociedades exproyectos	59	685	(91) %
Total resultado financiero	(365)	274	(233) %

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 por derivados y otros ajustes del valor razonable de proyectos de infraestructuras	9	13	(31) %
Resto resultado financiero, proyectos de infraestructuras	(81)	(57)	42 %
Resultado derivados y otros de proyectos de infraestructuras	(72)	(44)	64 %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	(411)	(372)	10 %
Ingresos financieros de sociedades exproyectos	169	216	(22) %
Gastos financieros de sociedades exproyectos	(95)	(105)	(10) %
Resultado financiero por financiación de sociedades exproyectos	74	111	(33) %
Resultado por derivados y otros ajustes del valor razonable de sociedades exproyectos	574	11	5.118 %
Resto resultado financiero, sociedades exproyectos	37	66	(44) %
Resultado por derivados y otros ajustes del valor razonable de sociedades exproyectos	611	77	694 %
Resultado financiero de sociedades exproyectos	685	188	264 %
Total resultado financiero	274	(184)	(249) %

La principal diferencia entre el resultado financiero total para 2025 (-365 millones de euros) en comparación con 2024 (274 millones de euros) se explica por el impacto en la partida “Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades”, que incluyó un efecto positivo de 547 millones de euros registrado en 2024 relacionado con la desinversión de Heathrow Airports Holding (HAH), 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 determinó por remisión al precio de venta de la participación del 19,75% recientemente desinvertida en FGP Topco.

En la siguiente tabla se desglosa el gasto financiero de sociedades proyectos de infraestructuras, desglosando los gastos activados por las autopistas en construcción:

Gasto de financiación proyectos de infraestructuras (millones de euros)	2025	2024	2023
Gasto financiero devengado	(384)	(387)	(379)
Gasto activado en periodo de construcción	12	5	17
Gasto financiero en PyG	(372)	(382)	(362)

2.6. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia en el ejercicio 2025 asciende a 258 millones de euros (238 millones de euros en 2024 y 215 millones de euros en 2023). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros)	2025	2024	2023
407 ETR	217	188	154
JFK NTO	4	3	4
IRB	25	13	14
Private InvIT	(6)	(8)	—
Otros	18	42	43
TOTAL	258	238	215

En la Nota 3.5 se proporciona mayor detalle sobre los resultados de estas sociedades.

2.7. IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS

2.7.1 Detalle del gasto del impuesto corriente y diferido, e impuesto pagado de los ejercicios 2025, 2024 y 2023

El detalle del gasto por impuesto correspondiente a los ejercicios 2025, 2024 y 2023 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 ejercicios anteriores y otros conceptos.

(Millones de euros)	DIC. 2025	DIC. 2024	DIC. 2023
Gasto por impuestos sobre sociedades del ejercicio	60	(145)	(42)
Gasto por impuesto corriente	(89)	(107)	(146)
Gasto por impuesto diferido	58	(28)	65
Retenciones soportadas en el extranjero	(3)	(36)	(73)
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otros	94	26	112

2.7.2. Explicación del gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio y de la tasa impositiva resultante

En el ejercicio 2025 se ha registrado un gasto por impuesto sobre sociedades de 60 millones de euros (-145 millones de euros en 2024 y -115 millones de euros en 2023), como se muestra en las siguientes tablas:

(Millones de euros)	DIC. 2025	DIC. 2024	DIC. 2023
Resultado antes de impuestos de actividades continuadas	1.070	3.621	656
Resultados de asociadas	(258)	(239)	(215)
Regímenes de transparencia fiscal (EE.UU.)	(172)	(147)	(93)
Desinversiones completadas durante el ejercicio (Nota 1.1.3)	(275)	(2.814)	—
Resultado antes de impuestos de actividades continuadas	365	421	348
Gasto teórico por impuesto sobre sociedades (25,8%)	(94)	(109)	(90)
Ingresos no tributables por la utilización de bases impositivas negativas/Pérdidas fiscales no reconocidas	119	(16)	17
Resolución relacionada con el Real Decreto-Ley 3/2016 (España)	—	31	—
Retención fiscal	(3)	(36)	(73)
Otros ajustes	38	(15)	102
Gasto por impuestos sobre sociedades del ejercicio	60	(145)	(42)
Tipo efectivo (%)	(5,6)%	4,0 %	6,4 %

Para el análisis del impuesto sobre sociedades, debemos tener en cuenta los siguientes ajustes:

- 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, que se consolidan por integración global. Sin embargo, el gasto/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 por su porcentaje de participación en la concesión.
- Plusvalías no sujetas a impuestos (275 millones de euros), explicadas principalmente por la venta de la totalidad de su participación en AGS Airports Holdings Limited (AGS), y el negocio de servicios de minería en Chile (véase Nota 1.1.3).

Los principales ajustes del gasto teórico por impuesto sobre sociedades del ejercicio son los siguientes:

- Reconocimiento de pérdidas fiscales no reconocidas anteriormente, principalmente en Estados Unidos y España, tras la evaluación anual de la recuperabilidad prevista de estos activos.
- Otros ajustes, que corresponden principalmente al efecto de los diferentes tipos impositivos de las sociedades dependientes que operan en otras jurisdicciones, el reconocimiento de otros activos por impuestos diferidos en función de su recuperabilidad y los efectos fiscales del ejercicio anterior relacionados principalmente con el reconocimiento del ajuste de 2024 en España y en el Reino Unido.

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 2025 y 2024:

	2025	2024	Var.
Créditos fiscales	608	537	71
Otros activos por impuestos diferidos	350	622	-272
TOTAL DE ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	958	1.159	-201
Pasivos por impuesto diferido	889	1.239	-350
TOTAL DE PASIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	889	1.239	-350

Activos por impuestos diferidos

a) Créditos fiscales por impuestos

Corresponden principalmente a pérdidas fiscales que no han sido utilizadas por las empresas del Grupo.

Esta partida no incluye todos los créditos fiscales existentes, sino solo 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 608 millones de euros (537 millones de euros en 2024), de los que 594 millones corresponden a créditos por bases impositivas negativas (517 millones de euros en 2024) y 14 millones de euros a otros créditos fiscales (20 millones de euros en 2024).

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

2025

(Millones de euros) País	Bases imponibles negativas	Periodo de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo fiscal estadounidense	2.188	No prescriben	501	501
Grupo fiscal español	488	No prescriben	122	15
Grupo fiscal neerlandés	331	No prescriben	86	—
Reino Unido	234	No prescriben	58	8
Turquía	234	2026-2030	59	18
Chile	136	No prescriben	37	35
Colombia	85	No prescriben	30	—
Canadá	43	2036-2046	11	11
Otros	259	2025-No prescriben	65	7
Total	3.998		969	594

2024

(Millones de euros) País	Bases imponibles negativas	Periodo de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo fiscal estadounidense	2.138	No prescriben	493	443
Grupo fiscal español	303	No prescriben	76	23
Grupo 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	—
Otros	579	2024-No prescriben	146	41
Total	3.691		887	517

b) Otros activos por impuestos diferidos

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.

Los principales activos por impuestos diferidos corresponden a provisiones reconocidas que no tienen impactos fiscales hasta que se aplican, diferencias entre el enfoque fiscal y contable relacionadas con el reconocimiento de ingresos, principalmente en la línea de negocio de Construcción, diferencias entre la depreciación/amortización fiscal y contable, también a pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto fiscal cuando se realicen y se transfieran a la cuenta de pérdidas y ganancias, relacionadas principalmente con derivados financieros, y finalmente, a las pérdidas reconocidas derivadas de la liquidación durante el ejercicio de sociedades holding que mantienen inversiones en países extranjeros, lo que podría permitir el reconocimiento de futuras protecciones fiscales que reducirán los pagos de impuestos en el futuro, como se ha comentado anteriormente.

Pasivos por impuestos diferidos

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, y básicamente representa gastos que se reconocen fiscalmente con anterioridad a su reconocimiento contable, o ingresos registrados en los estados financieros antes que fiscalmente.

Estos impuestos diferidos se refieren principalmente a las diferencias entre los valores fiscales y contables reconocidos debido a los ajustes del valor razonable de las adquisiciones, destacando la adquisición adicional de participaciones en la autopista I-66 en 2021 o en el aeropuerto internacional de Dalaman en 2022, a las diferencias entre la amortización fiscal y contable y entre los métodos fiscales y contables utilizados para reconocer los ingresos según la CINIIF 12, principalmente en la línea de negocio de Autopistas, también a beneficios aún no reconocidos a efectos fiscales, derivados en su mayoría de derivados financieros, y, por último, a retenciones fiscales sobre la repatriación de dividendos futuros, principalmente relacionados con Canadá.

2.7.4. Fiscalidad 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 grupos multinacionales están sujetos a tributación a un tipo mínimo del 15% en todas las jurisdicciones en las que operan los grupos.

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 de la información 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 adeudado en relación con esa jurisdicción es de cero.

Las estimaciones realizadas para el ejercicio fiscal 2025 muestran que la mayoría de las jurisdicciones están cubiertas por el TSH. El número limitado de jurisdicciones no cubiertas por el TSH (debido principalmente a cómo se tratan las plusvalías y los dividendos de las entidades consolidadas por el método de puesta en equivalencia en virtud de las normas de información país por país) no se gravará con arreglo a las normas completas del régimen del Pilar Dos. Por este motivo, no hay impacto en los pagos del Pilar Dos para el ejercicio fiscal 2025.

Por último, a partir de 2024, cada entidad jurídica de Ferrovial aplica la excepción obligatoria al reconocimiento y a la divulgación de los activos y pasivos por impuestos diferidos en relación con los impuestos sobre las ganancias del Pilar Dos que se mencionan en el párrafo 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:

Canadá

Cintra 4352238 Investments Inc: Actualmente se está llevando a cabo una auditoría fiscal con la Agencia Tributaria de Canadá (CRA). Alcance: Impuesto sobre sociedades/precio de transferencia para los ejercicios fiscales 2018-2019. Desafíos: la tasa intangible cobrada por Cintra Servicios de Infraestructuras. Teniendo en cuenta la postura anterior de la CRA en relación con la tasa intangible, parece probable que se realice un ajuste para 2018 y 2019. Sin embargo, las autoridades fiscales españolas aceptaron la política de tasa intangible de Ferrovial en la auditoría fiscal española de 2017-2020. A la luz de esa aceptación, consideramos que cualquier resultado del Procedimiento de Acuerdo Mutuo probablemente sea favorable para la posición de España/de Ferrovial. Por consiguiente, no se ha reconocido ninguna provisión para 2018-2019 en este momento.

Perú

Consorcio Vial Chimbote: Las autoridades fiscales locales han notificado el comienzo de una auditoría fiscal por el impuesto sobre sociedades y el IVA para los ejercicios fiscales 2021-2022. La documentación requerida se está presentando en la actualidad.

Colombia

Ferrovial Construcción S.A Sucursal Colombia: Las autoridades fiscales locales han notificado el comienzo de una auditoría fiscal por el impuesto sobre sociedades para los ejercicios fiscales 2022-2023. La documentación requerida se está presentando en la actualidad.

Estados Unidos

Webber Infrastructure Management Inc. está siendo objeto de una auditoría fiscal por parte del Estado de Florida en relación con el impuesto sobre las ventas y el uso correspondiente al periodo comprendido entre junio de 2021 y junio de 2024. La auditoría se encuentra en la fase de propuesta informal, con una Notificación de Evaluación Propuesta emitida el 13 de noviembre de 2025, por un importe aproximado de 1,44 millones de dólares para el periodo de auditoría. La sociedad presentó una queja informal. Las partidas en litigio incluyen principalmente los importes de recuperación de seguros y las compras no gravadas extrapoladas utilizando métodos de muestreo incorrectos; la eliminación de estas partidas reduciría significativamente la deuda tributaria y los intereses propuestos. Tras la presentación de la queja, el Departamento de Hacienda de Florida emitirá una Notificación de Decisión, tras lo cual la sociedad podrá presentar una Solicitud de Reconsideración o una impugnación formal, lo que podría implicar un litigio ante un juez de lo contencioso-administrativo o en un tribunal de circuito de Florida.

Por su parte, las entidades están sujetas al periodo 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

Los beneficios de las actividades discontinuadas están relacionados con los *earn-outs* y otras cuestiones pendientes relativas a la desinversión de los diferentes componentes del negocio de Ferrovial Servicios, completada en años anteriores. El impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias alcanzó los 20, 14 y 16 millones de euros en 2025, 2024 y 2023, respectivamente, y, como también se explica en la Nota 1.1.3, se corresponde principalmente con la actualización de las indemnizaciones y los *earn-outs* asociados a la desinversión de los negocios de Servicios en España y Portugal, así como a otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido.

NOTAS SOBRE RESULTADO DE SOCIOS EXTERNOS, RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

2.9. RESULTADO DE SOCIOS EXTERNOS

En 2025, 2024 y 2023, el resultado atribuido a socios externos asciende a -262, -251 y -170 millones de euros, respectivamente.

Estas cifras corresponden a los beneficios obtenidos por empresas del Grupo asignables 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)	2025	2024	2023	% EXTERNOS
Grupo Budimex	(91)	(77)	(83)	49,86 %
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	(9)	(8)	(8)	23,72 %
LBJ Infraestructure Group	(31)	(28)	(20)	45,40 %
NTE Mobility Partners	(58)	(59)	(60)	37,03 %
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	(62)	(60)	(41)	46,33 %
FAM Construction LLC	—	9	34	30,00 %
D4R7 Construction S.R.O.	2	3	(1)	35,00 %
I-77 Mobility Partners	(10)	(9)	(12)	27,77 %
I-66 Mobility Partners	(7)	3	16	44,30 %
Yda Havalimani Yatirim Ve (Dalaman)	5	(24)	7	40,00 %
Webber United LLC	—	—	1	40,00 %
Resto sociedades	(1)	(2)	(3)	— %
TOTAL	(262)	(251)	(170)	— %

2.10 RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

A continuación, se presenta el cálculo del resultado por acción atribuido a la sociedad dominante para 2025, 2024 y 2023:

(Millones de euros, salvo indicación en contrario)	2025	2024	2023
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante:			
Actividades continuadas	868	3.225	444
Actividades discontinuadas	20	14	16
Coste neto bonos perpetuos subordinados	—	—	(5)
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante para el resultado básico	888	3.239	455
Efectos de dilución	—	—	—
Resultado atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante ajustado por el efecto de dilución	888	3.239	455
Número medio ponderado de acciones ordinarias para el BPA básico (miles de acciones)	718.716	724.191	728.255
Efectos de dilución	—	—	—
Número medio ponderado de acciones ordinarias ajustado por el efecto de dilución (miles acciones)	718.716	724.191	728.255
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante procedente de actividades discontinuadas para el cálculo del BPA básico	20	14	16
Efectos de dilución	—	—	—
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante procedente de actividades discontinuadas para el cálculo del BPA diluido	20	14	16

(*) El número medio ponderado de acciones ordinarias se calcula restando de esta cifra el número de acciones propias adquiridas 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 entre la media ponderada de acciones ordinarias en circulación excluyendo el número medio de acciones propias en cartera durante el ejercicio.

En cuanto al beneficio por acción diluido, cabe señalar que el Grupo no tenía acciones ordinarias con potencial dilutivo, el bono convertible emitido en 2025 es reembolsable únicamente en efectivo, lo que permite lograr un impacto neutro en términos de patrimonio neto y garantizar que no haya ningún impacto dilutivo para los accionistas actuales (Nota 5.2.b.1.1.), y los sistemas retributivos vinculados a la acción no darán lugar a ninguna ampliación de capital en el Grupo. Como consecuencia, no se prevé ningún efecto dilusivo cuando se ejerzan los derechos de los empleados en virtud de los planes. De esta manera, no existen diferencias entre los resultados básico y diluido por acción, como se muestra en la siguiente tabla:

		2025	2024	2023
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	1,24	4,47	0,62
	Básico	1,24	4,47	0,62
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante, actividades continuadas (en euros)	Diluido	1,21	4,45	0,60
	Básico	1,21	4,45	0,60
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante, actividades discontinuadas (en euros)	Diluido	0,03	0,02	0,02
	Básico	0,03	0,02	0,02

El resultado por segmento de negocio para 2025, 2024 y 2023 aparece en la Nota 1.5.

SECCIÓN 3: ACTIVOS NO CORRIENTES A 31 DE DICIEMBRE DE 2025 Y 2024

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 2025 en Ferrovial son el “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” (Nota 3.3) por importe de 12.509 millones de euros (14.147 millones de euros en 2024), las “Inversiones en Asociadas” (Nota 3.5) por 3.955 millones de euros (3.023 millones de euros en 2024), relativas fundamentalmente a las inversiones en 407 ETR, IRB Developers, IRB Private InvIT y JFK NTO, y “Fondo de comercio de consolidación” (Nota 3.1) que alcanza los 412 millones de euros (500 millones de euros en 2024).

Inversiones en proyectos de infraestructuras

INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (Millones de euros)	2025	2024
Saldo inicial a 01.01	14.147	13.495
Altas	153	87
Amortización	(243)	(235)
Bajas	(14)	(14)
Efecto tipo de cambio	(1.535)	814
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	—	—
Saldo final a 31.12	12.509	14.147

La variación en 2025 se debe principalmente al impacto del tipo de cambio, que representa una disminución de 1.535 millones de euros, impulsada principalmente por la depreciación del dólar estadounidense frente al euro (Nota 1.4).

Las adiciones ascendieron a 153 millones de euros (87 millones de euros en 2024) y están relacionadas principalmente con las obras de ampliación de la capacidad máxima en North Tarrant Express, en Estados Unidos.

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.

Inversiones en Asociadas

INVERSIONES EN ASOCIADAS (Millones de euros)	Total 2025	Total 2024
Saldo a 31.12.24	3.023	2.038
Aportación de capital	256	1.192
Participación en el resultado	258	238
Dividendos	(492)	(357)
Diferencias de cambio	(385)	60
Derivados	18	20
Inversión neta/(bajas netas)	1.273	—
Otros	4	(168)
Saldo a 31.12.25	3.955	3.023

Durante 2025, el epígrafe de inversiones en empresas asociadas se incrementó en 932 millones de euros gracias a la adquisición de una participación adicional de 5,06% en 407ETR (1.273 millones de euros), las aportaciones de capital en el aeropuerto JFK NTO (236 millones de euros), y la participación en los beneficios de estas sociedades (258 millones de euros), destacando los resultados de 407 ETR (217 millones de euros), parcialmente compensado por impacto negativo del tipo de cambio, derivado de la depreciación de la rupia india, el dólar canadiense y el dólar estadounidense (-385 millones de euros).

Durante 2024, en 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 1.1.4, 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).

Fondo de comercio

La sociedad reconoce el fondo de comercio por el importe transferido que supera el valor razonable de los activos netos adquiridos en el contexto de combinaciones de negocios, como las que implican proyectos de infraestructuras.

Además del impacto de la fluctuación del tipo de cambio del dólar estadounidense (Nota 1.4), el principal cambio se produce en el negocio de Construcción debido al reconocimiento de un fondo de comercio como resultado de la adquisición de Powernet, compensado por una disminución en las líneas de transmisión eléctrica en Chile, reclasificadas a activos mantenidos para la venta (Nota 1.1.3), y en el segmento Otros debido a la desinversión del servicio de minería en Chile (Nota 1.1.4).

3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del fondo de comercio durante los ejercicios 2025 y 2024:

(Millones de euros)	SALDO A 31.12.2024	Inversiones (desinversiones)	Tipo de cambio y otros	SALDO A 31.12.2025
Construcción	140	8	(7)	141
Budimex	71	-	1	72
Webber	69	-	(8)	61
Powernet	-	8	-	8
Autopistas	276	-	(33)	243
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	276	-	(33)	243
Aeropuertos	27	-	-	27
Dalaman	27	-	-	27
Energía	46	(44)	(2)	-
Líneas transmisión eléctrica Chile	46	(44)	(2)	-
Otros	10	(10)	-	-
Serv. minería Chile	10	(10)	-	-
TOTAL	500	(46)	(42)	412

(Millones de euros)	SALDO A 31.12.2023	Inversiones (desinversiones)	Tipo de cambio y otros	SALDO 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
Líneas transmisión eléctrica Chile	43	-	3	46
Otros	10	-	(1)	10
Serv. minería Chile	10	-	(1)	10
TOTAL	475	-	25	500

Además del impacto de la fluctuación del tipo de cambio del dólar estadounidense (Nota 1.4), el principal cambio se produce en el negocio de Construcción debido al reconocimiento de un fondo de comercio como resultado de la adquisición de Powernet, compensado por una disminución en las líneas de transmisión eléctrica en Chile, reclasificadas a activos mantenidos para la venta (Nota 1.1.3), y en el segmento Otros debido a la desinversión del servicio a la minería en Chile (Nota 1.1.4).

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 a nivel de 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 2025. El test de deterioro es un proceso que compara el valor recuperable de la unidad generadora de efectivo con el valor contable, incluyendo el fondo de comercio. En 2025 y 2024, no hemos reconocido ninguna pérdida por deterioro de fondo de comercio. En las notas exploratorias desglosamos la holgura entre el valor recuperable (aplicando el método del valor en uso) 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. Fondo de comercio de la línea de negocio de Construcción (Webber, Budimex y Powernet):

En el caso de Webber, el test de deterioro realizado sobre dicho fondo de comercio en 2025, basado en una proyección de 5 años, refleja una holgura del 270% frente a su valor contable (holgura del 245% a 31 de diciembre de 2024). La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 8,8% (10,6% 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 2025 era superior a su valor contable. El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2025 es un 1,154% superior a su valor contable (891% a 31 de diciembre de 2024), por lo que no hay indicios de deterioro.

En el caso de Powernet, el test de deterioro realizado sobre dicho fondo de comercio en 2025 se basa en una proyección de 5 años, lo que refleja una holgura del 79% frente a su valor contable. Se ha utilizado una tasa de descuento del 8,3% (12,1% antes de impuestos).

B. Fondo de comercio de la línea de negocio 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 2025 refleja una holgura del 80% frente a su valor contable (13% en 2024). Los flujos de caja se han descontado a una tasa del 8,1% (9,3% antes de impuestos).

Un análisis de sensibilidad muestra que, para alcanzar el punto de equilibrio, se debe utilizar una tasa de descuento del 18,6% (después de impuestos).

C. Fondo de comercio de Aeropuertos (Dalaman):

El test de deterioro de 2025 da como resultado una holgura del 34% frente a su valor contable (24% a 31 de diciembre de 2024). Todos los flujos de caja hasta el final de la concesión en 2042 se han descontado a una tasa del 10,1% (12,5% antes de impuestos).

Un análisis de sensibilidad muestra que, para alcanzar el punto de equilibrio, se debe utilizar una tasa de descuento del 13,8% (después de impuestos).

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2025 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 127 millones de euros (128 millones de euros en 2024). En este epígrafe se recogen principalmente:

- “Aplicaciones informáticas” por un valor neto de 26 millones de euros (30 millones a 31 de diciembre de 2024).
- “Otros activos intangibles”, que difieren de los derechos intangibles de la CINIF 12, ascienden a 100 millones de euros (95 millones de euros a 31 de diciembre de 2024). Los principales movimientos en 2025 se deben a la adquisición de Sien Real S.O. Z.o.o., una sociedad polaca para desarrollar un campus de centro de datos en Varsovia (19 millones de euros), en relación con los derechos perpetuos de interconexión a la red eléctrica, y Milano Solar LLC, instalación solar fotovoltaica, ubicada en Texas (12 millones de euros), asociada a la licencia del proyecto para operar (Nota 1.1.4). Asimismo, a 31 de diciembre de 2025, cabe mencionar el negocio de Budimex Servicios incluido en la línea de negocio de Construcción (21 millones de euros), las servidumbres (derechos de uso indefinido de los terrenos) de las líneas de transmisión eléctrica de Chile por importe de 24 millones euros, tras la reclasificación de 21 millones de euros correspondientes a Transchile a activos mantenidos para la venta (47 millones a 31 de diciembre de 2024) y 12 millones de euros del proyecto fotovoltaico en el condado de Leon, Texas, relacionados con la licencia de explotación del proyecto (14 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).
- Durante 2025 y 2024 no se han producido bajas significativas de activos totalmente amortizados.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Tal y como se recoge en la Nota 1.1, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las líneas de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, la mayoría de ellos en forma de contratos de concesión de servicios, fundamentalmente en las líneas de negocio de Autopistas y Aeropuertos, aunque también en las actividades de Construcción, Energía y desarrollo de Centros de datos.

La mayoría de estos contratos de concesión de servicios se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIF 12 y se desglosan de forma separada en el balance de situación como “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” en el epígrafe de activos financieros a largo plazo (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar).

El inmovilizado de proyectos de infraestructuras ascienden a 12.509 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (14.147 millones a 31 de diciembre de 2024) y comprenden proyectos en el marco del modelo de activos intangibles por valor de 12.360 millones de euros (13.989 millones a 31 de diciembre de 2024) y en el marco del modelo de activos financieros por valor de 149 millones de euros (158 millones a 31 de diciembre de 2024).

3.3.1. Activos modelo intangible

Se muestra a continuación el detalle del modelo de activo intangible en proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024:

(Millones de euros)	SALDO A 01.01.25	TOTAL ADICIONES/(RETIROS) NETAS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDO A 31.12.25
Autopistas España	724	1	—	725
Autopistas EE.UU.	13.757	144	(1.631)	12.270
Resto autopistas	4	—	—	4
Inversión Autopistas	14.485	145	(1.631)	12.999
Amortización acumulada	(1.089)	(220)	100	(1.209)
Inversión neta Autopistas	13.396	(75)	(1.531)	11.790
Inversión en otros proyectos de infraestructuras	650	—	—	650
Amortización de otros proyectos de infraestructuras	(58)	(23)	—	(81)
Total inversión neta en otros proyectos de infraestructuras	592	(23)	—	569
TOTAL INVERSIÓN	15.135	145	(1.631)	13.649
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	(1.146)	(243)	100	(1.289)
TOTAL INVERSIÓN NETA	13.989	(98)	(1.531)	12.360

(Millones de euros)	SALDO A 01/01/2024	TOTAL ADICIONES/(RETIROS) NETAS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDO A 31/12/2024
Autopistas España	721	3	—	724
Autopistas EE.UU.	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 Autopistas	12.715	(130)	812	13.396
Inversión en otros proyectos de infraestructuras	650	—	—	650
Amortización de otros proyectos de infraestructuras	(34)	(24)	—	(58)
Total inversión neta en otros proyectos de infraestructuras	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

La inversión neta total correspondiente al modelo de activos intangibles en proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2025 alcanzó los 12.360 millones de euros (13.989 millones de euros para diciembre de 2024), destacando la inversión neta en autopistas estadounidenses, que alcanzó los 11.402 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (12.966 millones de euros en 2024).

Las variaciones más significativas en 2025 y 2024 son las siguientes:

- Se producen adiciones brutas en Autopistas de 145 millones de euros en 2025, correspondientes principalmente a las obras de ampliación de la capacidad máxima en North Tarrant Express (79 millones de euros en 2024).
- La evolución del tipo de cambio ha supuesto una variación total de -1.531 millones de euros en 2025, atribuida en su totalidad a la depreciación del dólar frente al euro en las autopistas estadounidenses (812 millones de euros en 2024, debido a la apreciación del dólar frente al euro – véase Nota 1.4).

La línea de inversiones en otros proyectos de infraestructuras incluye los activos intangibles del aeropuerto de Dalaman, por valor de 570 millones de euros (592 millones de euros en 2024).

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (Nota 6.5.2). La capitalización de los costes financieros susceptibles de capitalización en 2025 y 2024 se describen en la Nota 1.3.3.2 y 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 2025 y 2024:

(Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2025	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2024
SALDO INICIAL	158	162
Adiciones	8	6
Bajas	(14)	(14)
Efecto tipo de cambio	(3)	3
SALDO A FINAL DEL EJERCICIO	149	158

Nota: Saldos presentados netos de provisiones

En las siguientes tablas se muestran los activos financieros por sociedad concesionaria para 2025 y 2024:

SOCIEDAD CONCESIONARIA (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2025		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
Concesionaria de Prisiones Lledoners	47	3	50
Depusa Aragón	20	1	21
Budimex Parking Wrocław	11	-	11
CONSTRUCCIÓN	78	4	82
Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia)	71	-	71
RESIDUOS REINO UNIDO	71	-	71
TOTAL GRUPO	149	4	153

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 Wrocław	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

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 -165 millones de euros en 2025 (-132 millones de euros en 2024), 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 2025 y 2024 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2025 (millones de euros)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinarias	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo a 01.01.2025	186	755	436	1.377
Adiciones	66	151	209	426
Bajas	-	(38)	(38)	(76)
Variaciones de perímetro y traspasos	33	(86)	(5)	(58)
Efecto tipo de cambio	(6)	(41)	(26)	(73)
Saldos a 31.12.2025	279	741	576	1.596
Amortización acumulada y deterioros a 01.01.2025	(42)	(367)	(196)	(605)
Dotación amortización	(6)	(111)	(57)	(174)
Bajas	-	80	48	128
Variaciones de perímetro y traspasos	-	45	1	46
Efecto tipo de cambio	2	12	7	21
Saldos a 31.12.2025	(46)	(341)	(197)	(584)
Valor neto contable 12.31.2025	233	400	379	1.012

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
Adiciones	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 12.31.2024	144	388	240	772

Las variaciones significativas en 2025 y 2024 por línea de negocio son las siguientes:

Adiciones:

(Millones de euros)	2025	2024
Construcción	179	117
Energía	174	107
Otros negocios	73	94
TOTAL	426	318

En 2025, las adiciones corresponden principalmente al negocio de Construcción (179 millones de euros) debido a la adquisición de maquinaria y otros equipos, así como a la línea de negocio de Energía (174 millones de euros), fundamentalmente debido a la adquisición del proyecto Milano Solar, LLC. Este proyecto recientemente lanzado consiste en la promoción, la construcción, la financiación, la explotación y el mantenimiento de una planta solar fotovoltaica de 250 MW, ubicada en el condado de Milam, Texas, con una vida útil prevista de 40 años. Asimismo, entre las principales incorporaciones del ejercicio destaca el desarrollo de una planta solar en Polonia. Por último, dentro del epígrafe de otros negocios, cabe destacar, entre otras adquisiciones, las correspondientes a la compra de dos parcelas de terreno en España destinadas al desarrollo de centros de datos.

En 2024, las adiciones correspondían principalmente a la línea de negocio de Construcción (117 millones de euros) por la adquisición de maquinaria y otros equipos, así como a la línea de negocio 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 explotación 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 estaban relacionados con la compra de una parcela en España para desarrollar centros de datos.

Impacto en flujo de caja:

El impacto de 2025 en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ascendió a -486 millones de euros (-282 millones de euros en 2024), relacionados principalmente con las líneas de negocio de Construcción y Energía.

Bajas por ventas o retiros:

A 31 de diciembre de 2025, el importe de las bajas por ventas o retiros asciende a 76 millones de euros (77 millones de euros en 2024). Aproximadamente 57 millones de euros de este importe (64 millones de euros en 2024) 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. Dichas pólizas se consideran adecuadas y suficientes para cubrir los riesgos asociados.

En la sección Variaciones de perímetro de la tabla, se incluye la transferencia a activos mantenidos para la venta, principalmente relacionados con activos del negocio de Energía (véase la Nota 1.1.3).

El inmovilizado material alcanza los 292 millones de euros en 2025 (144 millones de euros en 2024).

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, 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 (48,29%), 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:

2025 (millones de euros)	407 ETR (48,29%)	IRB (19,86%)	Private InvIT (23,99%)	JFK (49%)	RESTO	Total 2025
Saldo a 31.12.24	778	315	704	1.006	220	3.023
Aportación de capital	-	-	-	236	20	256
Participación en el resultado	217	25	(6)	4	18	258
Dividendos	(452)	(2)	(5)	-	(33)	(492)
Diferencias de cambio	(90)	(50)	(108)	(128)	(9)	(385)
Derivados	-	3	-	10	5	18
Inversión neta/(bajas netas)	1.273	-	-	-	-	1.273
Otros	(1)	-	6	-	(1)	4
Saldo a 31.12.25	1.725	291	591	1.128	220	3.955

2024 (millones de euros)	407 ETR (43,23%)	IRB (19,86%)	Private InvIT (23,99%)	JFK (49%)	RESTO	Total 2024
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 cambio	(17)	16	6	54	1	60
Derivados	-	(4)	-	9	15	20
Otros	-	(80)	-	-	(88)	(168)
Saldo a 31.12.24	778	315	704	1.006	220	3.023

Durante 2025, las inversiones en empresas asociadas se incrementó en 932 millones de euros gracias a la adquisición de una participación adicional de 5,06% en 407 ETR (1.273 millones de euros), las aportaciones de capital en el aeropuerto JFK NTO (236 millones de euros), y la participación en los beneficios de estas sociedades (258 millones de euros), destacando los resultados de 407 ETR (217 millones de euros), parcialmente compensado por las diferencias de cambio negativas en Canadá, India y Estados Unidos (-385 millones de euros).

3.5.1. Detalles de información relativa a 407 ETR

a. Evolución balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias 2025-2024

Estas cifras reflejan saldos completos de la sociedad y se presentan en millones de dólares canadienses (los detalles del tipo de cambio utilizado en 2025 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 a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024

407 ETR (100%) (millones de dólares canadienses)	Dic. 2025	Dic. 2024	Var. 25/24
Activos no corrientes	4.602	4.594	8
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.882	3.921	(39)
Activos financieros no corrientes	673	611	62
Impuestos diferidos	47	62	(15)
Activos corrientes	1.213	1.163	50
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar a corto plazo	465	443	22
Tesorería y equivalentes	748	720	28
Total activos	5.815	5.757	58
Patrimonio neto	(6.890)	(6.199)	(691)
Pasivos no corrientes	11.962	11.309	653
Deuda financiera	11.383	10.716	667
Impuestos diferidos	579	593	(14)
Pasivos corrientes	743	647	96
Deuda financiera	548	514	34
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a corto plazo	195	133	62
Total pasivos	5.815	5.757	58

Como se ha mencionado anteriormente, Ferrovial completó la adquisición de una participación adicional del 5,06% en la autopista canadiense a las filiales de AtkinsRéalis Group Inc. La inversión total de Ferrovial alcanzó los 1.990 millones de dólares canadienses (1.300 millones de euros), aumentando su participación total en 407 ETR del 43,23% al 48,29%. Como parte de esta adquisición, y en relación con la asignación de precio de compra, la diferencia entre el valor razonable de la participación del 5,06% adquirida y su valor contable en la fecha de adquisición (1,5 mil millones de euros) se asignó íntegramente como activo intangible.

Se describen a continuación los principales movimientos experimentados en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2025, frente al ejercicio anterior:

Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una disminución de -691 millones de dólares canadienses respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a la distribución de dividendos a los accionistas, por importe de 1.500 millones de dólares canadienses, compensado por el resultado positivo del ejercicio por 811 millones de dólares canadienses.

El porcentaje de participación de los fondos propios de la sociedad dependiente no refleja el valor contable consolidado de la participación, ya que este último también incluye el importe de la revalorización del valor razonable de la inversión retenida tras la desinversión de una participación del 10% en esta sociedad en 2010, reconocida como un aumento del valor de la inversión, el fondo de comercio originado en 2009 como resultado de la fusión de la sociedad holding dominante del grupo y la sociedad holding propietaria de la participación en la concesión, así como el impacto en 2025 como consecuencia de un activo intangible registrado tras el ejercicio de asignación del precio de compra realizado para la adquisición de la participación adicional del 5,06% mencionada anteriormente.

De esta manera, para obtener el valor contable consolidado de Ferrovial, es necesario incrementar el 48,29% de los fondos propios anteriormente presentados (-3.327 millones de dólares canadienses), en los importes de la mencionada revalorización y del fondo de comercio de 2010 y 2009 (3.816 millones de dólares canadienses) y los activos intangibles reconocidos en 2025 (2.289 millones de dólares canadienses), alcanzando un total de 2.778 millones de dólares canadienses que, convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,60998 CAD), equivalen a los 1.725 millones de euros de inversión.

Como se desglosa en la tabla que aparece el comienzo de esta nota, el valor de la participación en esta sociedad ha aumentado de 778 millones de euros a 1.725 millones de euros, derivado fundamentalmente de la participación adicional del 5,06% adquirida (1.273 millones de euros) y de los resultados generados durante el ejercicio (217 millones de euros por la participación de Ferrovial), parcialmente compensado por el reparto de dividendos durante el periodo (452 millones de euros) y el impacto por tipo de cambio (90 millones de euros).

Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2024 en 701 millones de dólares canadienses, como consecuencia de la emisión de nueva deuda sénior.

Cuenta de pérdidas y ganancias, 31 de diciembre de 2025 - 31 de diciembre de 2023

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias de 407 ETR durante los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2025, 31 de diciembre de 2024 y 31 diciembre de 2023:

407 ETR (100%) (millones de dólares canadienses)	Dic. 25	Dic. 24	Dic. 23
Ingresos de explotación	2.009	1.705	1.495
Gastos de explotación	(322)	(228)	(212)
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	(110)	(106)	(97)
Resultado de explotación	1.577	1.372	1.187
Resultado financiero	(472)	(429)	(412)
Resultado antes de impuestos	1.105	942	775
Impuesto sobre sociedades	(294)	(250)	(208)
Resultado neto	811	692	567
Resultado asignable a Ferrovial (millones de dólares canadienses)	351	299	245
Ajuste por amortización de activos tangibles (millones de dólares canadienses)	(35)	(21)	(21)
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (millones de dólares canadienses)	316	278	225
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (millones de euros)	213	188	154

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 y la compra de la participación del 5,06% en 2025.

3.5.2. 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 New Terminal One del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy (JFK) de Nueva York. La participación indirecta de Ferrovial en el proyecto es del 49%.

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 2025 se han invertido 2.180 millones de dólares (1.068 millones de dólares corresponden a Ferrovial, de los cuales 267 millones de dólares (236 millones de euros) se invirtieron en 2025).

Ferrovial acordó con Carlyle Group el pago de un *earn-out* en el caso de que Carlyle desinvierta su participación en circulación del 4% 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 de 2022. Los cambios futuros en la valoración del *earn-out* afectará a nuestra cuenta de pérdidas y ganancias.

En la tabla que figura a continuación se presenta el balance consolidado de la sociedad con arreglo a las NIIF:

Balance de situación a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024

JFK (100%) Millones de dólares	Dic. 2025	Dic. 2024
Activos no corrientes	10.413	8.330
Activos intangibles	10.410	8.067
Activos financieros no corrientes	3	180
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	—	83
Activos corrientes	2.587	2.510
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	67	275
Tesorería y equivalentes	611	251
Otros activos financieros a corto plazo	1.909	1.984
Total activos	13.000	10.840
Patrimonio neto	2.572	1.994
Capital social	2.180	1.635
Participación en el resultado	49	40
Otro resultado global	343	319
Pasivos no corrientes	9.868	8.504
Bonos y deudas: proyectos de infraestructuras	5.971	4.654
Otras deudas a largo plazo	3.897	3.850
Pasivos corrientes	560	342
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	560	342
Total pasivos	13.000	10.840

Los principales activos y pasivos de JFK NTO son los siguientes:

- Activos intangibles, que comprende fundamentalmente:
 - Activos concesionales (6.215 millones de dólares en 2025 y 3.971 millones de dólares en 2024) 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 (4.195 millones de dólares en 2025 y 4.096 millones de dólares en 2024) corresponden al valor actual de los pagos futuros, durante todo el periodo concesional, para la adquisición de la concesión. Asimismo, inicialmente 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 (5.971 millones de dólares en 2025 y 4.600 millones de dólares en 2024) 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 operación alcanzó un coste de intereses totales real del 4,65% con un vencimiento medio ponderado de 30 años.
 - El importe nominal de 1.367 millones de dólares de bonos verdes emitidos el 16 de julio de 2025. Una parte de la emisión (600 millones de dólares) fue asegurada por Assured Guaranty Municipal Corp. (“AGM”). La operación alcanzó un coste de intereses totales real del 5,48% con un vencimiento medio ponderado de 28 años.
- Otros activos financieros a corto plazo (1.909 millones de dólares en 2025 y 1.984 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, utilizando el efectivo obtenido de la emisión de bonos mencionada anteriormente.
- Adicionalmente, JFK NTO contrató *interest rate swaps* (IRS) asociados a la deuda con entidades de crédito del proyecto y emisiones de deuda futuras, por un notional de 645 millones de dólares en 2024, consideradas cobertura de flujos eficiente y liquidadas durante 2025. Durante el ejercicio, se produjo un impacto de 26 millones de dólares en las reservas de la sociedad (10 millones de euros al porcentaje de participación de Ferrovial).
- Patrimonio neto (2.572 millones de dólares en 2025 y 1.994 millones de dólares en 2024). La evolución del patrimonio neto se debe principalmente a las aportaciones de capital comentadas en este mismo epígrafe por importe de 545 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 26 millones de dólares.

3.5.3 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 (IRB) el 29 de diciembre de 2021. El 11 de junio de 2024, Ferrovial, a través de su sociedad dependiente Cintra, completó la venta de su participación del 5% en IRB, por lo que la participación real en la sociedad se situó en el 19,86%.

El precio de la acción de IRB a 31 de diciembre de 2025 era de 42,05 rupias por acción (57,24 a 31 de diciembre de 2024).

El ejercicio fiscal de la sociedad abarca de abril a marzo. Los últimos estados financieros auditados disponibles de IRB son de marzo de 2025. El resultado aportado por IRB en el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2025 ha supuesto un impacto positivo para Ferrovial de 25 millones de euros.

IRB solo presenta su balance consolidado al mercado a finales de marzo y finales de septiembre. El balance a diciembre de 2025 que se presenta a continuación se basa en el balance presentado por IRB a septiembre de 2025, ajustado por (i) las distribuciones a los partícipes y los resultados notificados 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 (ii) los ajustes de asignación del precio de compra de Ferrovial:

IRB (100%) Millones de rupias	Dic. 25	Dic. 24
Activos no corrientes	438.952	405.626
Activos corrientes	55.198	46.158
Total activos	494.150	451.784
Patrimonio neto	154.494	141.663
Pasivos no corrientes	300.191	273.464
Pasivos corrientes	39.465	36.657
Total pasivos	494.150	451.784

Participación del Grupo en el patrimonio neto (19,86% y 24,86% después y antes de la venta, respectivamente)	30.682	28.141
Participación del Grupo en el patrimonio neto (millones de euros)	291	315

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, algunas inversiones que Ferrovial mantiene como inversiones en instrumentos de patrimonio y ajustada por los ajustes de Ferrovial en la asignación del precio de compra:

IRB (100%) Millones de rupias	Dic. 25	Dic. 24
Cifra de ventas	66.460	72.806
Resultado del ejercicio (actividades continuadas)	12.363	5.096
Otro resultado global	1.453	(1.440)
Total resultado global	13.816	3.656

Participación del Grupo en los beneficios (19,86% y 24,86% después y antes de la venta, respectivamente)	2.455	1.534
Participación del Grupo en los beneficios (millones de euros)	25	13

3.5.4. IRB Infrastructure Trust (Private InvIT)

El 13 de junio de 2024 Ferrovial, a través de su sociedad dependiente de autopistas Cintra, adquirió una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust (Private InvIT), una sociedad dependiente de IRB Infrastructure Developers (IRB) en la que Ferrovial tenía una participación del 19,86%, tal y como se ha comentado previamente. Teniendo en cuenta la participación indirecta del 51% que ostenta Ferrovial a través de la participación del 19,86% en IRB, Ferrovial conserva una participación total en Private InvIT de 34,1%.

Private InvIT poseía una cartera de 14 concesiones de autopistas 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).

En la tabla que figura a continuación se resume el balance consolidado de IFRS integrado por Ferrovial de Private InvIT.

Private InvIT solo presenta su balance consolidado al mercado a finales de marzo y finales de septiembre. El balance que consta a continuación correspondiente al 31 diciembre de 2025 se basa en el balance presentado por Private InvIT para septiembre de 2025, mientras que el balance que consta a continuación correspondiente a diciembre de 2024 se basa en el balance presentado por Private InvIT para septiembre de 2024. Ambos han sido ajustados por (i) las distribuciones a los partícipes y los resultados notificados por Private InvIT con respecto al último trimestre de cada periodo, y (ii) los ajustes de asignación del precio de compra de Ferrovial. La adquisición del 80,4% del proyecto Ganga se incluye en 2025, con un impacto en las participaciones minoritarias en 2025, ya que no se disponía de información detallada del balance en 2024.

Private InvIT (100%) Millones de rupias	Dic. 25	Dic. 24	Valor razonable reconocido en la adquisición Jun. 24
Activos no corrientes	492.550	536.192	537.578
Activos corrientes	67.837	15.719	13.799
Total activos	560.387	551.911	551.377
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	259.701	240.784	245.257
Patrimonio neto	261.022	240.784	245.257
Pasivos no corrientes	285.844	297.474	294.852
Pasivos corrientes	13.521	13.653	11.268
Total pasivo y patrimonio neto	560.387	551.911	551.377
Participación del Grupo en el patrimonio neto (23,99%)	62.308	57.769	58.842
Participación del Grupo en el patrimonio neto (23,99%) Millones de euros	591	646	652
Adquisición de Ganga (Millones de euros)	—	58	—
Participación del Grupo en el patrimonio neto incluyendo la adquisición de Ganga (23,99%) Millones de euros	591	704	652

La siguiente tabla ilustra la cuenta de pérdidas y ganancias resumida incluida en estas cuentas consolidadas auditadas, que abarca el periodo de 12 meses desde enero de 2025 hasta diciembre de 2025 correspondiente a diciembre de 2025, y el periodo de 6 meses desde la adquisición hasta el 31 de diciembre de 2024 correspondiente a diciembre de 2024, ambas presentadas por Private InvIT y ajustadas por los ajustes de asignación del precio de compra de Ferrovial:

Private InvIT (100%) Millones de rupias	Dic. 25	Dic. 24
Cifra de ventas	64.345	22.040
Resultado del ejercicio (actividades continuadas)	(2.539)	(3.131)
Total resultado global	(2.539)	(3.131)
Participación del Grupo en las pérdidas (23,99%)	(609)	(751)
Participación del Grupo en las pérdidas (23,99%) Millones de euros	(6)	(8)

3.5.5. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas

a) Movimiento de resto de asociadas

En el Anexo I de los estados financieros consolidados de 2025 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 los porcentajes 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	2025	2024
Madrid Calle 30 y Empresa Mant. y Explotación M30	1	22
Riverlinx Limited – Silvertown Tunnel	60	65
Netflow OSARS (Western)	34	38
Ruta del Cacao	34	27
Sociedad Concesionaria Anillo Vial	29	14
Zero Bypass	21	13
FMM Company LLC	15	18
Nexus Infr. Unit Trust	9	10
Otros	17	13
TOTAL	220	220

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 empresas 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 2025 y al 31 de diciembre de 2024:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO A SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCT. Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	PARTICIPACIONES FINANCIERAS REGISTRADAS A VALOR RAZONABLE	PRÉSTAMOS ASOCIADOS A LAS OPERACIONES DE DESINVERSIÓN	OTRAS CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 31/12/2023	262	628	45	186	27	1.148
Adiciones	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
Adiciones	16	1.375	7	18	29	425
Bajas	(5)	(1.471)	(548)	-	(37)	(1.040)
Traspasos y otros	-	-	(4)	(5)	12	3
Tipo de cambio	1	(43)	(3)	1	(7)	(52)
SALDO A 31/12/2025	113	262	61	13	26	475

Nota: Saldos presentados netos de provisiones

Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas

El epígrafe “Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas” incluye préstamos otorgados a sociedades asociadas por importe de 113 millones de euros (100 millones de euros en 2024), principalmente en el negocio de Autopistas, cabe mencionar el préstamo subordinado concedido a Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S. (81 millones de euros) y a Zero Bypass (32 millones de euros).

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; 235 millones de euros), derivados del acuerdo de desinversión de AGS alcanzado con Avalliance 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).

Caja restringida de proyectos de infraestructuras

El epígrafe “Caja restringida de proyectos de infraestructuras y otros activos financieros” se corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, como pago a inversiones futuras, gastos operativos o servicio a la deuda.

A 31 de diciembre de 2025 esta partida asciende a 262 millones de euros, que se corresponde principalmente con la NTE Mobility Partners (192 millones de euros) y la I-66 Express Mobility Partners (34 millones de euros).

Durante 2025, las principales adiciones corresponden a NTE Mobility Partners (884 millones de euros) y LBJ Infrastructure Group (236 millones de euros), que también registraron salidas debido al pago de dividendos: -440 millones de euros, -269 millones de euros y -219 millones de euros, respectivamente, en NTE Mobility Partners, I-66 Express Mobility Partners LLC y LBJ Infrastructure Group.

Participaciones financieras reconocidas a valor razonable

Durante 2024, el principal movimiento estuvo relacionada con la participación en Heathrow Airport Holdings Limited (HAH). Después de la venta de la participación del 19,75%, Ferrovial tenía acciones que representan el 5,25% del capital social, reconocidas como activo financiero a su valor razonable. El valor razonable de la participación restante ascendía a 547 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, y la desinversión se completó en su totalidad el 3 de julio de 2025 (Nota 1.1.4).

Para el año 2025, este epígrafe se refiere principalmente a inversiones en fondos de tecnología e innovación, que a 31 de diciembre de 2025 alcanzaban los 61 millones de euros (610 millones de euros en 2024).

Préstamos asociados a las operaciones de desinversión

Durante 2025 se concedió un nuevo préstamo del vendedor a una empresa chilena, en relación con la desinversión del negocio de servicios en Chile (VELTIS). El importe total del préstamo asciende a 17,9 millones de euros, de los cuales 13 millones son a largo plazo (Nota 1.1.4.).

Otras cuentas a cobrar a largo plazo

Los principales componentes de este epígrafe son los *earn-outs* asociados a la venta del Negocio de Servicios realizada en ejercicios anteriores (11 millones de euros) y otras cuentas a cobrar, principalmente de diversas autoridades públicas en virtud de contratos a largo plazo, relacionados principalmente con empresas de las líneas de negocio de Construcción y Autopistas.

Los principales movimientos durante 2025 están relacionados con:

- La actualización de los *earn-outs* estimados asociados con la venta del negocio de servicios (10 millones de euros), el cobro de -16 millones de euros y la reclasificación a provisiones para riesgos a largo plazo de las indemnizaciones (10 millones de euros).
- La liquidación final del pago diferido por la venta de Serveo (cuenta a cobrar previamente registrada a valor actual de -12 millones de euros).

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 31/12/2023	12	83	63	33	5	196
Adiciones	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
Adiciones	17	18	67	81	7	190
Bajas	(1)	—	(3)	(16)	—	(20)
Traspasos y otros	—	2	3	12	(2)	15
Amortizaciones	(4)	(23)	(43)	(27)	(5)	(102)
Variaciones de perímetro	—	(1)	(3)	(4)	—	(8)
Efecto tipo de cambio	(3)	(3)	(7)	(4)	—	(17)
SALDO A 31/12/2025	41	73	97	81	4	296

La variación más significativa del epígrafe se corresponde con las adiciones producidas por un total de 190 millones de euros (143 millones de euros en 2024), de las que 166 millones de euros (109 millones de euros en 2024) corresponden a contratos de arrendamientos de la línea de negocio de Construcción.

A continuación, se muestran los movimientos en los pasivos por arrendamiento:

	PASIVOS POR ARRENDAMIENTO
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
Altas por nuevos contratos	185
Gastos financieros asociados	16
Pagos	(121)
Efecto tipo de cambio	(16)
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	(4)
SALDO A 31/12/2025	305
Pasivos por arrendamiento a corto plazo, 2025	86
Pasivos por arrendamiento a largo plazo, 2025	219

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 2025:

	2026	2027	2028	2029	2030	2031 y siguientes	TOTAL
Corporación	3	4	4	4	4	6	25
Construcción	80	55	35	23	19	32	244
Autopistas	1	-	-	-	-	-	1
Otros	2	3	-	-	-	30	35
TOTAL PASIVOS POR ARRENDAMIENTO	86	62	39	27	23	68	305

A 31 de diciembre de 2025, los gastos de arrendamiento relacionados con contratos que no cumplen los requisitos de la NIIF 16 se reconocen en el resultado de explotación, ascendiendo a 296 millones de euros (257 millones de euros en 2024 y 251 millones de euros en 2023) 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 euros o su equivalente en otra moneda).
- 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 2025 Y 2024

Esta sección comprende las notas relativas a Existencias (Nota 4.1), Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar a corto plazo (Nota 4.2), así como a Acreedores comerciales 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.

Los principales movimientos durante 2025 corresponden al incremento de los acreedores comerciales a corto plazo, debido principalmente al aumento de las obras certificadas por adelantado y de los acreedores comerciales, principalmente en el negocio de Construcción, compensado parcialmente por la reducción de las cuentas a cobrar a corto plazo, debido principalmente a la liquidación del préstamo con AGS (235 millones de euros), tras la finalización de la venta de la participación del Grupo en AGS (Nota 1.1.4.).

Millones de euros	2024	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2025
Existencias	492	(28)	—	76	540
Deudores comerciales a corto plazo	1.625	(68)	(54)	257	1.761
Otras cuentas a cobrar a corto plazo	602	(14)	(3)	(101)	484
Acreedores comerciales a corto plazo	(3.401)	174	14	(415)	(3.627)
Otras cuentas a pagar a corto plazo	(502)	10	24	(84)	(553)
TOTAL	(1.182)	75	(19)	(267)	(1.395)

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2024
Existencias	458	13	—	21	492
Deudores comerciales a corto plazo	1.354	24	1	248	1.625
Otras cuentas a cobrar a corto plazo	324	5	—	274	602
Acreedores comerciales a corto plazo	(3.227)	(57)	(3)	(115)	(3.401)
Otras cuentas a pagar a corto plazo	(419)	(6)	6	(83)	(502)
TOTAL	(1.511)	(21)	4	345	(1.182)

La sección 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 con relación a dichos contratos.

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de Existencias a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024 es la siguiente:

Millones de euros	2024	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2025
Existencias comerciales	26	—	1	10	37
Materias primas y otros aprovisionamientos	343	(17)	(1)	69	394
Costes de licitación y costes de movilización	124	(10)	—	(4)	109
Existencias	492	(28)	—	76	540

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	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

Las existencias comerciales corresponden principalmente a la actividad de Construcción (37 millones de euros en 2025, frente a los 26 millones de euros en 2024).

Los movimientos durante 2025 en materias primas y otros aprovisionamientos excluyendo los tipos de cambio (69 millones de euros), corresponden principalmente al negocio de Construcción, fundamentalmente a la actividad en Polonia por 26 millones de euros (-4 millones de euros en 2024) y a la actividad en Estados Unidos por un importe de 20 millones de euros (23 millón de euros en 2024), así como al negocio de Energía (35 millones de euros), principalmente en Chile (21 millones de euros) y en Estados Unidos por un importe de 14 millones de euros.

Las existencias se valoran al valor de adquisición utilizando el método del coste medio ponderado, aplicado de forma coherente a las partidas con características similares.

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 -4 millones de euros durante 2025, sobre todo en Estados Unidos y Canadá.

4.2. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024:

Millones de euros	2024	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2025
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.625	(68)	(54)	257	1.761
Otras cuentas a cobrar	602	(14)	(3)	(101)	484
TOTAL CUENTAS A COBRAR	2.228	(81)	(57)	156	2.245

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2024
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.353	24	1	248	1.625
Otras cuentas a cobrar	324	5	—	274	602
TOTAL CUENTAS A COBRAR	1.677	29	1	522	2.228

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024 es como sigue:

Millones de euros	2024	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2025
Clientes	1.088	(37)	(27)	121	1.145
Provisiones clientes	(227)	2	—	10	(215)
Clientes netos	861	(35)	(26)	130	929
Obra ejecutada pendiente de certificar	573	(21)	(25)	160	686
Retenciones	191	(11)	(2)	(32)	145
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	1.625	(68)	(54)	257	1.761

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	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	160	3	—	28	191
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	1.353	24	1	248	1.625

La variación del epígrafe “Resto” (257 millones de euros), se explica principalmente por el incremento en Construcción (197 millones de euros en 2025 y 288 millones de euros en 2024), impulsado por el crecimiento de la actividad durante el año.

Además, el epígrafe “Clientes” incluye cobros de *factoring* sin recurso por un importe de 11 millones de euros en 2024. En 2025 no se reconoció ningún saldo relacionado con el *factoring* sin recurso.

A continuación, se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024:

A 31.12.2025 (Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL	
Públicos	1.080	68 %	105	n.a.	1.185	67 %
Privados	367	23 %	95	n.a.	461	26 %
Grupo y asociadas	146	9 %	(31)	n.a.	115	7 %
TOTAL	1.593	100 %	168	N.A.	1.761	100 %
A 31.12.2024 (Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL	
Públicos	820	57 %	138	n.a.	958	60 %
Privados	458	31 %	75	n.a.	533	32 %
Grupo y asociadas	186	12 %	(52)	n.a.	134	8 %
TOTAL	1.465	100 %	161	N.A.	1.625	100 %

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, etc.).

La variación de la provisión de clientes ha sido como sigue:

(Millones de euros)	2025	2024
Saldo inicial	227	216
Cargos a la cuenta de pérdidas y ganancias:	(2)	10
Dotaciones	8	16
Reversiones	(10)	(7)
Aplicaciones	(7)	—
Efecto tipo de cambio	(2)	1
Trasposos y otros	—	—
Saldo final	215	227

La dirección del Grupo considera que el valor contable 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 2025 y 31 de diciembre de 2024 es como sigue:

Millones de euros	2024	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2025
Anticipos entregados a proveedores	83	(8)	—	37	112
Cuentas a cobrar varias y otros activos financieros a corto plazo	343	(3)	(4)	(154)	182
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	4	—	—	—	4
Créditos con las Administraciones Públicas	172	(2)	1	15	185
OTRAS CUENTAS A COBRAR	602	(14)	(3)	(101)	484

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2024
Anticipos entregados a proveedores	67	3	—	13	83
Cuentas a cobrar varias 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

El principal movimiento en este epígrafe durante 2025, expuesto en la partida “Cuentas a cobrar varias y otros activos financieros a corto plazo”, corresponde a la liquidación del préstamo con AGS (195 millones de libras, 235 millones de euros) tras la finalización de la venta de la participación del Grupo en AGS (Nota 1.1.4).

4.3. ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024:

Millones de euros	2024	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2025
Acreedores comerciales	1.781	(54)	(11)	87	1.803
Obra certificada por anticipado	1.227	(101)	(3)	323	1.445
Anticipos	392	(19)	—	6	379
Otros acreedores no comerciales	502	(10)	(24)	84	553
ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	3.902	(184)	(38)	500	4.180

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	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
Otros acreedores no comerciales	419	6	(6)	83	502
ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	3.646	63	(4)	198	3.902

a) Acreedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024:

Millones de euros	2024	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2025
Acreeedores comerciales	1.203	(47)	(13)	17	1.160
Acreeedores comerciales enviados a <i>confirming</i>	317	—	2	53	372
Retenciones realizadas a proveedores	261	(8)	—	17	271
ACREEDORES COMERCIALES	1.781	(54)	(11)	87	1.803

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2024
Acreeedores comerciales	1.158	24	2	20	1.203
Acreeedores 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

La partida de acreedores comerciales experimenta un incremento de 23 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2024. Excluyendo el impacto por tipo de cambio y variaciones de perímetro, la variación de los acreedores comerciales se incrementa 87 millones de euros, principalmente en el negocio de Construcción (43 millones de euros), sobre todo en España y Polonia, así como en el negocio de Energía (23 millones de euros), destacando la actividad en España y Chile.

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 acreedores comerciales y otras cuentas a pagar en el estado consolidado de situación financiera y dentro de acreedores comerciales en la tabla anterior, independientemente de si han decidido obtener el pago anticipado de los bancos. De los 372 millones de euros (317 millones en 2024) en acreedores comerciales a pagar enviadas a *confirming*, 172 millones de euros se han pagado anticipadamente a los proveedores a 31 de diciembre de 2025.

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 53 millones de euros respecto al saldo a 31 de diciembre de 2024. Este incremento corresponde a la diferencia entre los pagos realizados durante el año y las nuevas facturas pendiente de pagar a diciembre de 2025.

No hubo 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.

La Dirección del Grupo considera que el valor contable de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

b) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- El importe de obra certificada por anticipado (ver definición en las Notas 4.4 y 1.3.3.4) ha experimentado un incremento de 323 millones de euros frente al saldo reconocido a diciembre de 2024 (excluyendo el impacto por tipo de cambio y variaciones de perímetro). De estos 323 millones de euros, 280 millones corresponden al negocio de Construcción, debido al cobro anticipado de efectivo según el porcentaje de finalización de los proyectos.
- El saldo de anticipos de clientes (véase definición en Nota 4.4) se incrementó en 6 millones de euros frente a diciembre 2024.

c) Otros acreedores no comerciales

El detalle del epígrafe “Otros acreedores no comerciales” es el siguiente:

Millones de euros	2024	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2025
Remuneraciones pendientes de pago	254	(4)	(19)	22	252
Cuentas a pagar por impuestos	176	(3)	(6)	6	173
Otras cuentas a pagar	72	(3)	1	57	127
OTROS ACREEDORES NO COMERCIALES	502	(10)	(24)	84	553

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2024
Remuneraciones pendientes de pago	227	3	(1)	25	254
Cuentas a pagar por impuestos	162	2	(5)	17	176
Otras cuentas a pagar	30	2	—	41	72
OTROS ACREEDORES NO COMERCIALES	419	6	(6)	83	502

El principal movimiento del periodo se refiere a la reclasificación de los préstamos participativos con intereses, concedidos por el Gobierno central español a la concesión de Autovía de Aragón dentro de la línea de negocio de Autopistas, de pasivo no corriente a pasivo corriente por un importe de 57 millones de euros (Nota 6.4).

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 comerciales 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, según un calendario específico, contra las diferentes certificaciones a medida que la obra se ejecuta. Estos importes se contabilizan como “pagos anticipados”.

Todos estos saldos figuran en los pasivos del balance dentro del epígrafe “Acreedores comerciales” (Nota 4.3.a).

En contrapartida a los anticipos, en algunos contratos el cliente retiene parte 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 como “Retenciones” 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. Por lo tanto, estos pagos anticipados no se presentan como un pasivo contractual debido a su naturaleza distinta y su impacto en los flujos de efectivo futuros. En consecuencia, no se presentan en términos netos frente a los activos y pasivos contractuales.

A continuación, se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024:

Millones de euros	2024	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	2025
Obra ejecutada pendiente de certificar	573	(21)	(25)	160	686
Retenciones	191	(11)	(2)	(32)	145
Total activos de contratos con clientes	764	(32)	(27)	127	832
Obra certificada por anticipado	1.227	(101)	(3)	323	1.445
Anticipos	392	(19)	—	6	379
Total pasivos de contratos con clientes	1.619	(120)	(3)	328	1.824

Millones de euros	2023	Tipo de cambio	Variaciones del perímetro de consolidación	Otros	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

El saldo a 31 de diciembre de 2025 y a 31 de diciembre de 2024 de la obra ejecutada pendiente de certificar correspondía principalmente a las cifras relativas a ingresos del contrato principal firmado con el cliente, ya que conforme a la política general establecida en el Grupo solo pueden reconocerse aquellos trabajos vencidos y pagaderos, esto es, que estén aprobados por el cliente. Las reclamaciones solo 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 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 2025 (9.024 millones de euros y 8.339 millones de euros en 2024 y 2023, respectivamente) (Nota 2.1 Ingresos de explotación) 9.516 millones de euros corresponden a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representó un 98,9% de los ingresos reconocidos (98,7% y 97,9% en 2024 y 2023, respectivamente)

Millones de euros	2025	2024	2023
Construcción	7.455	7.091	6.909
Autopistas	1.361	1.236	1.071
Aeropuertos	111	90	8
Resto segmentos	589	607	351
Ingresos relacionados con contratos con clientes	9.516	9.024	8.339

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	6.942	4.407	2.572	1.070	2.447	17.438
Energía y otros	523	286	74	60	294	1.237
Total	7.465	4.693	2.646	1.130	2.741	18.675

En 2025, el total de contratos en vigor es de 773 para las actividades de Construcción (738 contratos en 2024) y 202 contratos de Energía (138 contratos en 2024).

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2025 Y 2024

Las notas de esta sección describen la evolución de la estructura financiera de Ferrovial, a 31 de diciembre de 2025 y 2024, analizando tanto los cambios en el 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 2025, el patrimonio neto de la Sociedad (Nota 5.1) atribuido a los accionistas alcanzaba los 5.908 millones de euros, lo que supone una variación con respecto al ejercicio anterior de -167 millones de euros, que se explica principalmente por el beneficio neto del ejercicio (888 millones de euros), compensado por los dividendos en efectivo y las compras de acciones propias (-657 millones de euros), y el efecto negativo de los ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio neto (-509 millones de euros), debido al impacto negativo de las diferencias de conversión del ejercicio (-434 millones de euros).

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2024	6.075
Resultado neto	888
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	(509)
Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	93
Dividendo en efectivo y compras de acciones propias	(657)
Sistemas retributivos vinculados a la acción	15
Otros	3
Saldo final a 31/12/2025	5.908

En cuanto a las deudas de proyectos de infraestructuras, la variación durante 2025 se debe fundamentalmente al efecto del tipo de cambio (-904 millones de euros) y al impacto de las variaciones de perímetro relacionados con la clasificación a mantenidos para la venta de Transchile Charrúa Transmisión, S.A. (-93 millones de euros). El aumento de 214 millones de euros se debe principalmente a las disposiciones en Misae Solar IV LLC para financiar la construcción de una planta solar en Texas.

DEUDAS SOCIEDADES PROYECTO DE INFRAESTRUCTURAS	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2024	8.400
Disposiciones netas	214
Impacto tipo de cambio	(904)
Variaciones del perímetro de consolidación	(93)
Saldo final a 31/12/2025	7.617

En cuanto a las deudas de sociedades exproyectos, la variación durante el ejercicio se debe fundamentalmente al reembolso del préstamo sindicado en enero de 2025 (-252 millones de euros) y a la reducción de los Euro Commercial Paper (ECPs) emitidos al cierre de diciembre de 2025 (-199 millones de euros), parcialmente compensado por la variación en bonos corporativos producido durante el ejercicio. También cabe mencionar el reembolso del bono emitido en marzo de 2017 con vencimiento en marzo de 2025 (500 millones de euros), la emisión de un nuevo bono el 16 de enero de 2025 (500 millones de euros) con un tipo de interés del 3,250% y vencimiento en enero de 2030, y un nuevo bono convertible no dilutivo emitido el 20 de noviembre de 2025, con un valor contable de 355 millones de euros.

DEUDAS DE SOCIEDADES EXPROYECTO DE INFRAESTRUCTURA	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2024	2.886
Disposiciones netas	(65)
Impacto tipo de cambio	(5)
Variaciones del perímetro de consolidación	(7)
Saldo final a 31/12/2025	2.810

5.1. PATRIMONIO NETO

5.1.1 Cambios en el patrimonio neto

A continuación, se presenta el desglose de los principales impactos en el patrimonio neto durante 2025 y 2024:

	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Patrimonio neto a 01.01.2024	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)
Compras de acciones propias	(701)	—	(701)
DIVIDENDO EN EFECTIVO Y COMPRAS DE ACCIONES PROPIAS	(831)	(446)	(1.277)
Ampliaciones y reducciones de capital	—	22	22
Sistemas retributivos vinculados a la acción	13	—	13
Otras recompras de acciones propias	(272)	—	(272)
Otros movimientos	17	(5)	12
OTRAS OPERACIONES	(242)	17	(225)
Patrimonio neto a 31.12.2024	6.075	2.045	8.120
Resultado consolidado del ejercicio	888	262	1.150
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	(75)	(7)	(82)
Diferencias de conversión	(434)	(186)	(620)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	(509)	(193)	(702)
Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	93	—	93
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	472	69	541
Dividendo en efectivo	(156)	—	(156)
Otros dividendos	—	(368)	(368)
Compras de autocartera	(501)	—	(501)
DIVIDENDO EN EFECTIVO Y COMPRAS DE ACCIONES PROPIAS	(657)	(368)	(1.025)
Ampliaciones y reducciones de capital	—	6	6
Sistemas retributivos vinculados a la acción	15	—	15
Otras recompras de autocartera	—	—	—
Otros movimientos	3	5	8
OTRAS OPERACIONES	18	11	29
Patrimonio neto a 31.12.2025	5.908	1.757	7.665

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante los ejercicios 2025 y 2024, cuya evolución ha supuesto una disminución de -167 millones de euros en 2025 y un aumento de 2.309 millones de euros en 2024 en el patrimonio neto atribuible a los accionistas. La disminución para 2025 se debe fundamentalmente a los ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio y a las retribuciones a los accionistas, parcialmente compensada por el resultado neto del ejercicio.

El resultado consolidado de 2025 y 2024 atribuible a la sociedad dominante ascendió a 888 y 3.239 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 de -75 millones de euros en 2025, de los que -88 millones corresponden a sociedades por integración global, 18 millones a sociedades puestas en equivalencia y -5 millones de euros a sociedades mantenidas para la venta, frente a 125 millones de euros en 2024, de los que 104 millones de euros corresponden a las sociedades por integración global, 21 millones de euros a sociedades puestas en equivalencia y 0 millones de euros a las sociedades mantenidas para la venta.
- Diferencias de conversión: en 2025, las monedas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (rupia india, dólar canadiense y dólar estadounidense principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4.b, han generado unas diferencias de conversión de -434 millones de euros atribuidas a la sociedad dominante, correspondientes principalmente a la depreciación de la rupia india (-159 millones de euros), derivadas de las inversiones en IRB Infrastructure Developers Limited (IRB) e IRB Infrastructure Trust (Private InvIT) descritas en Nota 3.5., y también debido a la depreciación del dólar estadounidense (-188 millones de euros) y del dólar canadiense (-84 millones de euros). En 2024, las monedas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense y rupia india principalmente), 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). 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), fundamentalmente relacionados con el dólar estadounidense y el dólar canadiense. La depreciación de estas monedas ha repercutido en la evolución de los principales activos y pasivos del Grupo durante el ejercicio (Nota 5.4).

Importes transferidos de otro resultado global a la cuenta de pérdidas y ganancias:

A 31 de diciembre de 2025

Este impacto refleja la reclasificación desde otro resultado global a resultados de los importes acumulados en patrimonio (93 millones de euros), principalmente relacionados con las diferencias de conversión (83 millones de euros) debido a la desinversión del negocio de servicios a la minería en Chile (20 millones de euros), la disolución de algunas empresas no pertenecientes a la zona euro (63 millones de euros), de los cuales 25 millones de euros corresponden a la sociedad holding que posee la participación en AGS, compensando el impacto de la desinversión ejecutada en enero de 2025, y los derivados que cubren las operaciones de desinversión (3 millones de euros) también relacionados con la desinversión de la participación en AGS, tal y como se describe en la Nota 1.1.4.

A 31 de diciembre de 2024

Este impacto se recoge en la reclasificación desde otro resultado global a los resultados de los importes acumulados en el patrimonio neto (-15 millones de euros), relacionados con las 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% en HAH, además de otras desinversiones que se describen en la Nota 1.1.4 (participación del 5% en IRB Infrastructure Developers, participación del 24,78% en Grupo Serveo, S.L. y las ventas de algunos activos de autopistas disponibles por puesta en equivalencia).

Dividendo en efectivo y compras de acciones propias:

Ferrovial usa un sistema de retribución flexible al accionista (dividendo flexible), por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones o un importe en efectivo. Durante 2025, se aprobaron y ejecutaron dos dividendos flexibles. Por último, en diciembre se aprobó un dividendo pagado en efectivo, siguiendo el mismo enfoque usado en 2024.

Dividendo en efectivo

- Primer dividendo flexible: El 13 de mayo de 2025 Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta, pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas de Ferrovial. El 21 de mayo de 2025 Ferrovial anunció que el dividendo en efectivo ascendía a 0,3182 euros por acción. El 23 de junio de 2025 Ferrovial anunció el ratio de este dividendo flexible a cuenta, que fue de una acción nueva de Ferrovial por cada 140,8733 acciones existentes de Ferrovial. El 82,48% de las acciones de Ferrovial en circulación recibió el dividendo en forma de nuevas acciones de Ferrovial y se emitieron 4.195.421 nuevas acciones. El dividendo pagado en efectivo en relación con este primer dividendo flexible fue de 40 millones de euros.
- Segundo dividendo flexible: El 15 de octubre de 2025, Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta, pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas de Ferrovial. El 23 de octubre de 2025 Ferrovial anunció que el dividendo en efectivo ascendía a 0,4769 euros por acción de Ferrovial. El 20 de noviembre de 2025 Ferrovial anunció el ratio de este dividendo flexible a cuenta, que fue de una acción nueva de Ferrovial por cada 114,8368 acciones existentes de Ferrovial. El 82,12% de las acciones de Ferrovial en circulación recibió el dividendo en forma de nuevas acciones de Ferrovial y, para este segundo dividendo flexible, se entregaron a los accionistas 5.128.453 acciones propias en circulación. El dividendo pagado en efectivo en relación con este segundo dividendo flexible fue de 61 millones de euros.
- Por último, se aprobó y pagó un dividendo en efectivo el 22 de diciembre de 2025, que ascendió a 55 millones de euros.

Como consecuencia de las tres operaciones descritas anteriormente, el dividendo total pagado en efectivo durante 2025 ascendió a 156 millones de euros (130 millones de euros en 2024).

Compras de acciones propias

En 2025, se adquirieron 11.006.460 acciones propias, por un importe de 501 millones de euros (972 millones de euros en 2024).

Sistemas retributivos vinculados a la acción:

El impacto de nuestros sistemas retributivos reconocido en el patrimonio neto de la Sociedad ascendió a 15 millones de euros en 2025 (con un impacto de contrapartida a través de la cuenta de pérdidas y ganancias de -14 millones de euros (Nota 6.6.)).

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 2025, el capital social totalmente suscrito y desembolsado asciende a 7.337.554 euros (7.295.600 euros en 2024), 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 733.755.372 acciones ordinarias (729.559.951 acciones ordinarias en 2024) de una única clase con un valor nominal de un céntimo de euro (0,01 euros) cada una. Los movimientos durante el ejercicio, que se detallan en la siguiente tabla, corresponden con las nuevas acciones de Ferrovial emitidas mencionadas en la sección anterior.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Saldo inicial 01.01.2025	729.559.951	7.295.600
Dividendo flexible	4.195.421	41.954
Reducción de capital	—	—
ACCIONES FINAL 31.12.2025	733.755.372	7.337.554

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 2025, las sociedades con una participación superior al 10% eran Rijn Capital S.A.R.L., que ostentaban el 21,53% de las acciones y están controladas 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. A 31 de diciembre de 2024, la única sociedad con una participación superior al 10% era Rijn Capital S.A.R.L., que ostentaba el 21,31% de las acciones.

A 31 de diciembre de 2025, 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

A 31 de diciembre de 2025 la prima de emisión ascendía a 4.316 millones de euros (4.316 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), no habiéndose registrado ajustes. Esta prima de emisión se clasifica como reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A lo largo de los ejercicios 2025 y 2024 se han producido los siguientes movimientos:

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2024			7.753.399
Reducción de capital	—	—	—
Sistemas retributivos	—	(502.215)	(502.215)
Acciones propias compradas/aplicadas al objetivo	11.006.460	(5.128.453)	5.878.007
Saldo a 31.12.2025	11.006.460	(5.630.668)	13.129.191

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)
Acciones propias compradas/aplicadas al objetivo	7.169.540	—	7.169.540
Saldo a 31.12.2024	26.756.284	(23.762.195)	7.753.399

Como se comenta en la sección anterior, a lo largo del ejercicio 2025 se han adquirido 11.006.460 acciones propias a un precio medio de 45,55 euros por acción, con un desembolso total de 501 millones de euros (26.756.284 acciones propias a un precio medio de 36,34 euros por acción por importe de 972 millones de euros en 2024). Estas acciones corresponden a tres programas de recompra.

Según consta en los estados financieros consolidados del Grupo del periodo cerrado a 31 de diciembre de 2024, el 23 de agosto de 2024 Ferrovial SE anunció un programa de recompra 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 amortización de las acciones recompradas). El programa se autorizó por un importe máximo de 30 millones de acciones y una inversión máxima de 300 millones de euros, y 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 este programa de recompra y que prorrogaba su plazo, ampliando su duración hasta el 30 de mayo de 2025 (incluido) y aumentando su inversión máxima a 300 millones de euros, alcanzando la inversión máxima de 600 millones de euros. Durante 2025, se han adquirido 6.300.460 acciones propias, representando un desembolso total de 266 millones de euros. El 2 de junio de 2025, Ferrovial SE anunció la finalización de este programa de recompra.

El 14 de marzo de 2025, Ferrovial SE anunció un nuevo programa de recompra de acciones, con el objetivo de reducir el capital social para compensar la ampliación de capital derivada de este programa. El programa se autorizó por un importe máximo de 15 millones de acciones y una inversión máxima de 500 millones de euros, y para un periodo que comienza el día de negociación siguiente a la finalización del programa de recompra (anunciado al mercado el 23 de agosto de 2024) hasta el 29 de mayo de 2025 (ambos incluidos). El 12 de diciembre de 2025, Ferrovial SE anunció la finalización de este programa de recompra. Durante 2025, se han adquirido 4.200.000 acciones propias, representando un desembolso total de 207 millones de euros.

El 12 de diciembre de 2025, Ferrovial también anunció un nuevo programa de recompra. El objetivo era recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de acciones relacionadas con proyectos futuros en consonancia con los objetivos estratégicos que Ferrovial pretende alcanzar, para proyectos industriales u otras operaciones o acciones corporativas que impliquen la cesión o enajenación de acciones propias. El programa se ha autorizado por un importe máximo de 15 millones de acciones y una inversión máxima de 800 millones de euros, y para el periodo comprendido entre el 15 de diciembre de 2025 y el 15 de octubre de 2026 (ambas fechas inclusive). Durante 2025, se han adquirido 506.000 acciones propias, representando un desembolso total de 28 millones de euros.

El valor de mercado de las acciones propias de Ferrovial a 31 de diciembre de 2025 (13.129.191 acciones) ascendía a 727 millones de euros (315 millones de euros en 2024).

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 -950 millones de euros a diciembre de 2025, compuesto por ajustes por diferencias de conversión acumulados en reservas netas del efecto de los instrumentos de cobertura de moneda extranjera contratados por el Grupo para compensar este efecto (-661 millones de euros), ajustes debidos a instrumentos de cobertura distintos de los instrumentos de cobertura de moneda extranjera descritos (166 millones de euros) y el impacto de los 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 2.785 millones de euros en 2025 (2.536 millones en 2024).

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 distribución del resultado del ejercicio 2025

La Sociedad obtuvo un beneficio en 2025 de 894 millones de euros en sus estados financieros individuales.

El Consejo de Administración propone 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 2025:

Millones de euros	2025
Resultado de Ferrovial, SE (sociedad individual)	894
El Consejo de Administración propone destinar íntegramente el beneficio del ejercicio 2025 a (millones de euros):	
Otras reservas	894

5.1.4 Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en sociedades dependientes.

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, las sociedades más significativas integradas por consolidación global con participación de otros socios en el capital suscrito de las empresas del Grupo son las siguientes:

A 31 de diciembre de 2025:

SOCIEDAD DEPENDIENTE 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 Infrastructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,84%-17,49%	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infrastructure 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 Infrastructure S.a.r.l. - I-66 Blocker (APG)
CONSTRUCCIÓN		
Budimex S.A.	9,8%-6,3%-33,8%	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:

2025 (Millones de euros)	ACTIVOS	PASIVOS	FONDOS PROPIOS	RESULTADO NETO
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	565	145	420	29
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	1.931	2.204	(274)	37
NTE Mobility Partners Holding LLC	1.886	1.910	(25)	98
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	1.861	1.687	174	72
I-77 Mobility Partners, LLC	621	613	8	26
I-66 Mobility Partners, LLC	5.447	2.398	3.050	9
Budimex	1.952	1.580	372	90
Dalaman	659	383	276	(7)

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de “Patrimonio neto atribuible a socios externos” durante el ejercicio 2025:

Sociedad (Millones de euros)	Saldo a 31.12.2024	Resultado	Derivados	Diferencias de conversión	Dividendos	Ampliación de capital	Otros movimientos	Saldo a 31.12.2025
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	103	9	—	—	(12)	—	—	100
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	(120)	31	—	15	(49)	—	(1)	(124)
NTE Mobility Partners Holding LLC	4	58	—	—	(71)	—	—	(9)
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	126	62	(6)	(14)	(88)	—	1	81
I-77 Mobility Partners, LLC	5	10	—	—	(13)	—	—	2
I-66 Mobility Partners, LLC	1.595	7	—	(186)	(57)	—	(1)	1.358
FAM Construction LLC (I-66)	14	—	—	(2)	—	6	—	18
Budimex	196	91	—	3	(77)	(1)	1	213
Dalaman	109	(5)	—	—	—	—	—	104
Otros	13	(1)	(1)	(2)	(1)	1	5	14
TOTAL	2.045	262	(7)	(186)	(368)	6	5	1.757

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 6 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2024:

SOCIEDAD DEPENDIENTE 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 Infrastrucuture 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 Infrastrucuture S.a.r.l. - I-66 Blocker (APG)
CONSTRUCCIÓN			
Budimex S.A.	9,8%-6,3%-33,8%		AVIVA OFE Aviva BZ WBK-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:

2024 (Millones de euros)	ACTIVOS	PASIVOS	FONDOS PROPIOS	RESULTADO NETO
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	573	138	436	25
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	2.197	2.462	(265)	33
NTE Mobility Partners Holding LLC	2.128	2.117	11	101
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	2.129	1.857	272	70
I-77 Mobility Partners, LLC	708	688	20	23
I-66 Mobility Partners, LLC	6.276	2.676	3.600	(4)
Budimex	1.907	1.565	342	74
Dalaman	717	428	289	35

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de “Patrimonio neto atribuible a socios externos” durante el ejercicio 2024:

Sociedad (Millones de euros)	Saldo a 31.12.2023	Resultado	Derivados	Diferencias de 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

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 1.1.4, el Grupo analiza la tesorería y equivalentes y la deuda financiera para cada periodo correspondiente, distinguiendo entre las sociedades de proyecto de infraestructuras y las sociedades exproyecto.

A continuación se describen las principales partidas que componen la tesorería y equivalentes y la deuda financiera.

5.2.1. Tesorería y equivalentes

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades de proyecto de infraestructuras

La tesorería y equivalentes de las sociedades proyecto de infraestructuras a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024 ascienden a 201 y 175 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 la explotación de la infraestructura. 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.

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. Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, cuyo saldo se situó en a 29 millones de euros. Los saldos a largo plazo alcanzaron los 252 millones de euros y se contabilizan como activos financieros.

El total de la caja restringida existente a 31 de diciembre de 2025 tanto a corto como a largo plazo alcanzó los 282 millones de euros, correspondiente a las Autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-66 y NTE (27, 26, 35 y 165 millones de euros, respectivamente), así como a otras concesiones por importe de 28 millones de euros, destacando la planta de tratamiento de Waterbeach en Reino Unido y la Autovía de Aragón (8 y 20 millones de euros, respectivamente). La variación frente a diciembre 2024 por importe de -116 millones de euros se debe a:

- Una disminución neta de la caja restringida -75 millones de euros (excluyendo los impactos del tipo de cambio), relacionada esencialmente con la autopista NTE Segmento 3 (9 millones de euros), la NTE (-86 millones de euros), la I-66 (-16 millones de euros) y la LBJ (16 millones de euros), impulsada principalmente por pagos relacionados con la construcción y la deuda, junto con distribuciones de dividendos, parcialmente compensadas por el cobro de peajes.
- El efecto del tipo de cambio ascendía a -41 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.

b) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades exproyecto de infraestructuras

La tesorería y equivalentes de las sociedades exproyecto a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024 asciende a 4.070 y 4.653 millones de euros, respectivamente.

En la siguiente tabla se muestra el desglose de tesorería y equivalentes de sociedades exproyecto por moneda.

Millones de euros	DIC. 2025
EUR	2.022
PLN	682
USD	535
CAD	372
GBP	225
AUD	154
Otros	80
Total de tesorería y equivalentes sociedades exproyecto de infraestructura	4.070

5.2.2. Deuda financiera

a) Sociedades proyecto 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 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 2025 y 2024:

(Millones de euros)	2025			2024			Variación 25/24		
	Bonos	Deudas con entidades de crédito	Total	Bonos	Deudas con entidades de crédito	Total	Bonos	Deudas con entidades de crédito	Total
Largo plazo	4.774	2.660	7.434	5.198	3.058	8.256	(424)	(398)	(822)
Autopistas	4.774	2.279	7.053	5.198	2.707	7.905	(424)	(428)	(852)
Autopistas EE.UU.	4.774	1.724	6.498	5.198	2.138	7.337	(424)	(414)	(838)
Autopistas España	-	555	555	-	569	569	-	(14)	(14)
Aeropuertos	-	62	62	-	-	-	-	62	62
Construcción	-	92	92	-	97	97	-	(5)	(5)
Energía	-	187	187	-	209	209	-	(22)	(22)
Otros	-	39	39	-	44	44	-	(5)	(5)
Corto plazo	7	177	184	1	142	143	6	35	41
Autopistas	7	34	41	1	38	39	6	(4)	2
Autopistas EE.UU.	7	-	7	1	-	1	6	-	6
Autopistas España	-	34	34	-	38	38	-	(4)	(4)
Aeropuertos	-	15	15	-	94	94	-	(79)	(79)
Construcción	-	5	5	-	5	5	-	-	-
Energía	-	120	120	-	2	2	-	118	118
Otros	-	2	2	-	3	3	-	(1)	(1)
TOTAL	4.781	2.836	7.617	5.199	3.200	8.400	(418)	(364)	(782)

A continuación, se muestran los movimientos de la deuda de proyecto de infraestructuras en 2025, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impactos por tipo de cambio y variaciones de perímetro, así como los movimientos de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	Dic. 2024	Aumento/disminución con impacto en flujo de caja	Efecto tipo de cambio	Impacto variaciones de perímetro y otras	Intereses capitalizados/devengados	Dic. 25
Deuda de sociedades proyecto de infraestructuras	8.400	229	(904)	(93)	(15)	7.617

La deuda de proyectos de infraestructuras disminuyó en -782 millones de euros en 2025 con respecto a diciembre de 2024, variación que se produce principalmente por las siguientes razones:

- El efecto del tipo de cambio ascendía a -904 millones de euros, generado principalmente por las variaciones del dólar estadounidense.
- El impacto de las variaciones de perímetro, excluyendo el efecto del tipo de cambio, debido a la clasificación a mantenida para la venta de Transchile Charrúa Transmisión, S.A. (Nota 1.1.3) por un total de -93 millones de euros.
- Aumento de la deuda de 214 millones de euros, excluyendo el impacto de tipo de cambio y las variaciones de perímetro, relacionados principalmente con el proyecto Misae Solar LLC (206 millones de euros) y atribuibles a la deuda contraída, la capitalización de intereses y los intereses devengados no pagados.

Autopistas EE.UU.:

NTE Mobility Partners, LLC

Con respecto a NTE Mobility Partners, la deuda total a 31 de diciembre de 2025 alcanzó los 1.600 millones de euros como se indica a continuación:

- Bonos emitidos (*Taxable Bonds*) por 871,1 millones de dólares, con vencimiento entre 2040 y 2049, a tipo fijo de 3,92% y un bono PAB (*Private Activity Bonds*) emitido por 331,8 millones de dólares con vencimiento entre 2030 y 2039, a tipo fijo del 4,00%, para 122,7 millones de dólares y del 5,00% para 209,0 millones de dólares.
- 397,3 millones de dólares en bonos PAB (*Private Activity Bonds*) emitidos el 3 de agosto de 2023 (PAB-*Private Activity Bonds*), a un tipo de interés fijo del 5,50%, con vencimiento entre 2052 y 2058, para financiar el proyecto de Mejora de la Capacidad Obligatoria (UCI).

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

En relación con NTE Mobility Partners Seg 3 LLC, la deuda total a 31 de diciembre de 2025 alcanzó los 1.598 millones de dólares. Esta deuda consta de:

- Emisión de 265,9 millones de dólares en PABs relacionados con la deuda de los segmentos 3A-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.
- Préstamo TIFIA por importe de 211,2 millones de euros a un tipo fijo de 3,84%, a 31 de diciembre de 2025, con vencimiento final en 2053.
- Emisión de bonos Barclays por valor de 467,3 millones de dólares, con vencimiento en 2028, de los cuales 221 millones de dólares a un tipo de *swap* fijo del 5,30% y 246,3 millones de dólares a un tipo de *swap* fijo del 5,85% con vencimiento en 2040.
- 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 (un total de 750 millones de dólares incluyendo la prima de emisión).

LBJ Infr. Group LLC

La deuda total de esta sociedad a 31 de diciembre de 2025 alcanzó los 2.038 millones de dólares. Esta deuda consta de:

- Emisión de bonos PAB por 537,5 millones de dólares (total de 615 millones de dólares incluida la prima) a tipo fijo del 4,00%, con vencimiento entre 2030 y 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).
- Préstamo TIFIA valorado en 835,6 millones de dólares con tipo fijo del 4,22% y vencimiento entre 2035 y 2050.
- Línea de crédito con vencimiento en 2027 con un tipo de interés del 4,51%, de la cual 48,9 millones de dólares se han dispuesto a 31 de diciembre de 2025.

I-77 Mobility Partners, LLC

La deuda total de I-77 Mobility Partners, LLC a 31 de diciembre de 2025 alcanzó los 469,9 millones de dólares. Esta deuda consiste en:

- El 1 de mayo de 2015 la sociedad emitió 100 millones de dólares en bonos PAB a un tipo fijo del 5,00%. A 31 de diciembre de 2025, el importe pendiente ascendía a 98,9 millones de dólares, con vencimiento entre 2026 y 2054.
- 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 2025 alcanzó los 2.076,1 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 préstamo TIFIA de 1.339,1 millones de dólares, del que se habían amortizado 29,0 millones de dólares a 31 de diciembre de 2025. Este préstamo devenga intereses a un tipo fijo del 2,8% y vence en 2057.

Autopistas España:**Cintra Inversora Autopistas de Cataluña (autopista Terrasa-Manresa)**

En relación con Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, la deuda de esta sociedad a 31 de diciembre de 2025 ascendía a 582,2 millones de euros, compuesta por:

- Tramos A y B por importe de 264,9 y 279,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2025, que devengan intereses al tipo EURIBOR a 6 meses +2,124% +1,5% al cierre del ejercicio. Ambos tramos se dispusieron en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035.
- Tramo de liquidez (tramo C), cuyo saldo es 38,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2025, (tipo a cierre del ejercicio EURIBOR 6 meses +2,124% +1,5%).
- Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un tipo de interés derivado de 529,5 millones de euros de notional, tipo asegurado del 5,0880% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros (Nota 5.5)) contratado asciende a -59,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2025.

Autovía de Aragón

Con respecto al proyecto Autovía de Aragón, la deuda actual a 31 de diciembre de 2025 alcanzó los 5 millones de euros (5 millones de euros no corrientes y 14 millones de euros corrientes a 31 de diciembre de 2024).

Detalle de deudas en otros proyecto de infraestructuras:

La siguiente tabla muestra los detalles de las deudas correspondientes a sociedades proyecto de infraestructuras distintos a las autopistas:

(Millones de euros)			2025			2024		Variación 25/24
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total		
Aeropuertos	62	15	77	-	94	94	(17)	
Aeropuertos Internacional Dalaman	62	15	77	-	94	94	(17)	
Construcción	92	5	97	98	6	103	(6)	
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	58	2	60	61	3	63	(3)	
Depusa Aragón S.A.	20	2	22	22	2	24	(2)	
Grupo Budimex	14	1	15	15	1	16	(1)	
Energía	187	121	307	210	2	211	96	
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	-	-	-	105	-	105	(105)	
Centella Transmisión, S.A.	90	2	91	105	2	106	(15)	
Misae Solar IV LLC	80	119	199	-	-	-	199	
AZALIA, SP. Z O.O	17	-	17	-	-	-	17	
Otros	39	2	42	44	3	47	(5)	
Waterbeach	39	2	42	44	3	47	(5)	
TOTAL Resto deuda sociedades proyecto de infraestructuras	380	143	523	352	105	455	68	

El resto de deuda de proyectos aumentó en 68 millones de euros con respecto a diciembre de 2024, debido principalmente a las disposiciones de Misae Solar IV LLC (199 millones de euros) para financiar la construcción de la planta solar, compensadas parcialmente por la disminución en Transchile Charrúa Transmisión, S.A. (-105 millones de euros) derivadas de su clasificación como mantenida para la venta, cuya enajenación se prevé que se complete en 2026.

También cabe destacar el Aeropuerto Internacional de Dalaman, cuyos préstamos se reclasificaron como largo plazo (62 millones de euros) una vez cumplida la exención de diciembre de 2024.

a.2) Vencimientos por moneda y valor razonable de la deuda de sociedades proyecto de infraestructuras**31 de diciembre de 2025**

(Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2025	Saldo contable 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 y posteriores	Total vencimientos
Obligaciones proyecto de infraestructuras		4.313	4.781	7	1	189	1	41	4.317	4.556
AUTOPISTAS		4.313	4.781	7	1	189	1	41	4.317	4.556
	USD	4.313	4.781	7	1	189	1	41	4.317	4.556
	EUR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		2.836	2.836	359	105	75	179	83	2.399	3.199
AUTOPISTAS		2.314	2.314	214	77	44	52	63	2.211	2.662
	USD	1.724	1.724	180	42	-	-	-	1.853	2.075
	EUR	589	589	34	35	44	52	63	358	587
AEROPUERTOS		77	77	16	18	20	21	7	-	82
	EUR	77	77	16	18	20	21	7	-	82
CONSTRUCCIÓN		97	97	4	5	5	5	6	72	97
	EUR	82	82	4	5	5	5	6	58	83
	PLN	15	15	-	-	-	-	-	14	14
ENERGÍA		307	307	121	2	2	95	2	92	315
	USD	290	290	121	2	2	95	2	76	298
	PLN	17	17	1	-	-	-	-	16	17
RESTO		42	42	3	3	4	5	5	23	43
	GBP	42	42	3	3	4	5	5	23	43
TOTAL DEUDA FINANCIERA SOCIEADES PROYECTO DE INFRAESTRUCTURAS		7.149	7.617	366	106	265	180	124	6.715	7.755

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 proyecto 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
	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 SOCIEADES PROYECTO DE INFRAESTRUCTURAS		6.774	8.400	121	241	156	366	275	7.394	8.554

A 31 de diciembre de 2025, la diferencia entre el total de vencimientos de las deudas con entidades de crédito 7.755 millones de euros (8.554 millones de euros en 2024) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2025 por importe de 7.617 millones de euros (8.400 millones de euros en 2024) 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 a pagar y la aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 138 millones de euros (154 millones de euros en 2024), 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 proyecto de infraestructuras

A continuación, se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta a 31 de diciembre de 2025 y 2024:

(Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	2025	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	2024
				Deuda reconocida				Deuda reconocida
Autopistas	7.218	7.218	-	7.094	8.091	8.082	9	7.945
Autopistas EE.UU.	6.631	6.631	-	6.505	7.479	7.479	-	7.338
Autopistas España	587	587	-	589	614	603	9	606
Aeropuertos	82	82	-	77	105	105	-	94
Construcción	97	97	-	97	103	102	-	103
Energía	341	315	26	307	220	216	4	211
Otros	43	43	-	42	49	49	-	47
TOTAL DEUDA FINANCIERA	7.781	7.755	26	7.617	8.567	8.554	13	8.400

A 31 de diciembre de 2025, la diferencia entre el total de las deudas con entidades de crédito utilizadas de 7.755 millones de euros (8.554 millones de euros en 2024) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2025 por importe de 7.617 millones de euros (8.400 millones de euros en 2024) se debe principalmente a la diferencia entre el valor nominal y el coste amortizado calculado de acuerdo con la normativa contable aplicable.

a.4) Garantías y *covenants* de la deuda de sociedades proyecto 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 sociedades dependientes 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 los negocios y realizar una revisión posterior, hemos concluido que no existe ningún acontecimiento de impago para las compañías de proyectos totalmente consolidados a 31 de diciembre de 2025.

b) Sociedades exproyecto de infraestructura

b.1) Desglose entre deudas a corto y a largo plazo, variación en 2025 y principales características

(Millones de euros)	2025			2024		
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total
Bonos y obligaciones corporativas	1.844	809	2.653	1.773	518	2.292
Euro Commercial Paper	-	50	50	-	249	249
Líneas de liquidez corporativas	60	-	60	60	252	312
Resto de deuda	19	28	47	3	33	36
TOTAL DEUDA EXCLUIDAS LAS SOCIEDADES DE PROYECTO DE INFRAESTRUCTURAS	1.923	887	2.810	1.836	1.052	2.889

A continuación, se muestra las variaciones de la deuda de sociedades exproyecto, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impactos por tipo de cambio y variaciones de perímetro, así como las variaciones de la deuda por el devengo de intereses durante 2025, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio:

(Millones de euros)	Dic. 2024	Aumento/disminución con impacto en flujo de caja	Efecto tipo de cambio	Impacto por variaciones de perímetro	Intereses capitalizados/devengados y otros	Dic. 25
Deuda financiera	2.889	(130)	(5)	(7)	63	2.810
<i>Cross currency swaps</i>	(2)	2	-	-	-	-
Deuda de sociedades exproyecto de infraestructuras	2.886	(128)	(5)	(7)	63	2.810

El movimiento en la deuda de sociedades exproyecto se debe principalmente al reembolso de la línea de crédito renovable (-252 millones de euros), la reducción de *Euro Commercial Paper* (-199 millones de euros), compensada parcialmente por la variación en los bonos corporativos durante el ejercicio. También cabe mencionar el reembolso del bono emitido en marzo de 2017 con vencimiento en marzo de 2025 (500 millones de euros), la emisión de un nuevo bono el 16 de enero de 2025 (500 millones de euros) con un tipo de interés del 3,250% y vencimiento en enero de 2030, y un nuevo bono convertible no dilutivo por un importe nominal de 400 millones de euros emitido el 20 de noviembre de 2025, con un valor contable de 355 millones de euros.

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 2025 asciende a 2.653 millones de euros (2.292 millones de euros a 31 de diciembre de 2024). A continuación, se muestra el desglose:

Fecha de emisión	Importe nominal (millones de euros)	Vencimiento	Cupón anual
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%
16/01/2025	500	16/01/2030	3,250%
11/20/2025	400	5/20/2031	0,750%
Total	2.680		

Con respecto a la variación en bonos corporativos durante 2025, cabe mencionar el reembolso del bono emitido en marzo de 2017 con vencimiento en marzo de 2025 (500 millones de euros), la emisión de un nuevo bono el 16 de enero de 2025 (500 millones de euros) con un tipo de interés del 3,250% y vencimiento en enero de 2030 y un nuevo bono convertible no dilutivo emitido el 20 de noviembre de 2025 (400 millones de euros), con un tipo de interés del 0,75% y vencimiento en mayo de 2031.

Este último instrumento de deuda es un bono convertible no dilutivo liquidado en efectivo vinculado al rendimiento de las acciones de Ferrovial SE, y refleja la mecánica de los bonos convertibles tradicionales. Desde un punto de vista contable, este bono se trata como un instrumento híbrido, combinando el reconocimiento de dos elementos: 355 millones de euros reconocidos como deuda financiera y un derivado integrado consistente en una opción de compra sobre acciones de Ferrovial valorada a valor razonable (45 millones de euros), reconocido en el epígrafe de derivados no corrientes a valor razonable (Nota 5.5). Este bono es reembolsable únicamente en efectivo, lo que permite lograr un impacto neutro en términos de patrimonio y garantizar que no haya un efecto dilutivo para los accionistas existentes. Al mismo tiempo que se emite esta opción de compra, Ferrovial ha adquirido una opción de compra que refleja las condiciones de la opción de compra incorporada en el bono, compensando su impacto.

Todas las emisiones realizadas a partir de 2020 y hasta 2025 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 tercer trimestre de 2023, formalizamos un programa para emitir pagarés por un importe máximo de 1.5 billones 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 2025 se emitieron en el marco del programa de emisión de ECPs con etiqueta Sustainability Target STEP por valor de 50 millones de euros registrado el 31 de julio de 2023, a un tipo medio del 2,62% (2024: 3,74%). Con respecto a los pagarés en circulación a 31 de diciembre de 2025, el coste medio fue de 2,04% (2024: 3,17%).

En cuanto al movimiento durante 2025, cabe mencionar la variación en el Euro Commercial Papel emitido al cierre de diciembre de 2025 (50 millones de euros) en comparación con diciembre de 2024 (249 millones de euros), lo que supone una reducción de -199 millones de euros.

Resto deuda corporativa:

Ferrovial contaba con una línea de crédito sindicado disponible con un límite de 788 millones de euros desde 2024, que podía disponerse en euros, dólares estadounidenses, dólares canadienses y libras esterlinas, de los cuales se habían utilizado 250 millones de euros. En enero de 2025, esta línea de crédito se reembolsó y se refinanció inmediatamente con un nuevo límite de 900 millones de euros, que a 31 de diciembre de 2025 no se había dispuesto.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2025, Ferrovial también cuenta con una línea de liquidez corporativa disponible, completamente dispuesta, que alcanzó los 60 millones de euros y vence en 2027, a un tipo fijo del 0,425%. Esta línea de liquidez corporativa ya se había dispuesto por completo a 31 de diciembre de 2024.

La liquidez del Grupo (incluida la caja restringida a largo plazo) alcanza los 5.088 y 5.320 millones de euros (Nota 5.4.d) a 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente. Esta liquidez se puede explicar del siguiente modo:

- Tesorería y equivalentes: 4.070 millones de euros y 4.653 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente.
- Caja restringida a largo plazo: 10 millones de euros y 21 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente.
- Deuda no dispuesta: 1.008 millones de euros y 652 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 y 2024, 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 2025 y a 31 de diciembre de 2024:

(Millones de euros)	2025				2024			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Bonos	2.680	2.680	—	2.653	2.280	2.280	—	2.292
Línea sindicada	900	—	900	—	788	250	538	252
ECPs	50	50	—	50	249	249	—	249
Líneas de crédito	60	60	—	60	60	60	—	60
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	3.690	2.790	900	2.763	3.377	2.839	538	2.852

Como se ha explicado anteriormente, la variación de deuda corporativa frente a diciembre 2024 (-89 millones de euros) se debe fundamentalmente a la variación de los bonos (362 millones de euros), al reembolso de la línea sindicada en enero de 2025 (-252 millones de euros), así como al menor volumen de ECPs en circulación (-199 millones de euros). La línea sindicada se refinanció por un límite de 900 millones de euros en enero de 2025.

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 2025 y 2024, 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 2025, en la línea de “Resto de deuda” por 47 millones de euros (36 millones a 31 de diciembre de 2024) se recogen fundamentalmente saldos de otras deudas con entidades de crédito en Construcción.

b.1.4) Información sobre límites y disponible resto deuda

En relación a la información sobre límites y disponible del resto de deuda, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2025 y 2024:

(Millones de euros)	2025				2024			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Construcción	149	41	108	42	131	17	114	14
Aeropuertos	3	3	—	3	—	—	—	14
Energía	1	1	—	1	—	—	—	—
Otros	1	1	—	1	8	8	—	8
RESTO DE DEUDA	154	46	108	47	140	26	114	36

Las diferencias existentes entre el total del resto de deuda utilizada (46 millones de euros), principalmente las deudas con entidades de crédito y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2025 (47 millones de euros) 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 moneda y valor razonable de la deuda excluidas las sociedades de proyecto de infraestructuras

A 31 de diciembre de 2025

Deuda financiera (Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2025	Saldo contable 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 y siguientes	Total vencimientos
Deuda corporativa		2.824	2.763	830	60	500	-	1.000	400	2.790
Resto de deuda	EUR	2.824	2.763	830	60	500	-	1.000	400	2.790
		47	47	9	-	-	1	-	13	23
	EUR	10	10	-	-	-	-	-	-	1
	PLN	23	23	9	-	-	-	-	12	22
	Otros	14	14	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DEUDA EXCLUIDAS LAS SOCIEDADES DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		2.871	2.810	839	60	500	1	1.000	413	2.813

A 31 de diciembre de 2024

Deuda financiera (Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2024	Saldo contable 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	Total vencimientos
Deuda corporativa		2.830	2.852	999	780	60	500	-	500	2.839
Resto de deuda	EUR	2.830	2.852	999	780	60	500	-	500	2.839
		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
	Otros	17	17	-	8	4	-	-	-	12
TOTAL DEUDA EXCLUIDAS LAS SOCIEDADES DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		2.866	2.889	1.001	789	72	502	1	500	2.865

Las diferencias entre los vencimientos totales de los préstamos y los valores contables de la deuda a 31 de diciembre de 2025 (2.813 millones de euros frente a 2.810 millones de euros) se deben principalmente a la nueva emisión de bonos convertibles no dilutivos, reconocidos con un valor contable de 355 millones de euros y un valor nominal de 400 millones de euros (Nota 5.5). Este efecto se ve parcialmente compensado por los intereses devengados y no pagados, reconocidos en el valor contable del balance, pero no en el valor nominal, junto con otros ajustes realizados de conformidad con la legislación contable aplicable (básicamente, la 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 cotizados 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 2025 y a 31 de diciembre de 2024 se estima en 2.871 y 2.866 millones de euros, respectivamente.

Los vencimientos de 2026 ascienden a 839 millones de euros y corresponden a los Euro Commercial Paper (50 millones de euros) y los bonos corporativos (780 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 2025, 2024 y 2023.

(Millones de euros)	2025	2024	2023
Flujos de operaciones antes de impuestos	2.023	1.485	1.433
Pago de impuestos	(97)	(192)	(170)
Flujo de operaciones	1.926	1.293	1.263
Inversión	(2.049)	(1.269)	(468)
Desinversión	1.158	2.582	43
Flujo de inversión	(891)	1.313	(425)
Flujo antes de financiación	1.035	2.606	838
Flujo de financiación	(1.592)	(2.567)	(1.179)
Variación de tesorería y equivalentes	(557)	39	(341)

5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

Los negocios del Grupo se ven afectados por las variaciones de 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 las tablas adjuntas 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	2025				2024			
	Total deuda	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.	Total deuda	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
(Millones de euros)								
Sociedades exproyecto de infraestructura	2.810	99%	22	—	2.886	91%	255	3
Autopistas	7.094	96%	258	3	7.945	97%	237	2
Aeropuertos	77	64%	28	—	94	96%	4	—
Construcción	97	90%	10	—	103	90%	10	—
Energía	307	95%	17	—	211	100%	—	—
Otros	42	100%	—	—	47	100%	—	—
Sociedades proyecto de infraestructura	7.617	96%	313	3	8.400	97%	251	2
Total deuda financiera	10.427	97%	336	3	11.288	96%	503	5

A cierre del ejercicio 2025, el 97% de la deuda estará cubierta a un tipo fijo (96% en 2024), por lo que, en lo que respecta a las sociedades por integración global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en el mercado a 31 de diciembre de 2025 y 2024 no tendría un impacto significativo en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El efectivo del Grupo ascendió a 4.271 millones de euros en 2025 (4.828 millones de euros en 2024), de los cuales 4.070 millones de euros (4.653 millones de euros en 2024) correspondían al efectivo en poder de las sociedades exproyecto. Una variación lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en el mercado a 31 de diciembre de 2025 tendría un impacto de aproximadamente 43 millones de euros en el resultado financiero del ejercicio.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en el valor razonable de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 5.5.

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 2025, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 109 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 2024), mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto negativo de aproximadamente 96 millones de euros (41 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

Por último, 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 moneda 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 depósitos en moneda extranjera o derivados de tipo de cambio (véase Nota 5.5 para más detalles).

El valor de los activos, pasivos, socios externos y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de moneda, ajustados por los derivados de tipo de cambio anteriormente indicados correspondientes a cada moneda, se desglosa en las siguientes tablas a diciembre de 2025 y 2024:

DIC. 2025				
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP Soc. dominante	Socios externos
(Millones de euros)				
Euro	7.596	4.997	2.398	200
Libra esterlina	670	399	270	1
Dólar estadounidense	13.354	11.700	318	1.336
Dólar canadiense	2.104	631	1.473	—
Dólar australiano	240	148	92	—
Zloty polaco	2.056	1.658	177	220
Peso chileno	163	67	96	—
Peso colombiano	266	136	130	—
Rupia india	884	1	882	—
Otros	88	17	72	(1)
TOTAL GRUPO	27.420	19.755	5.908	1.757

DIC. 2024				
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP Soc. dominante	Socios externos
(Millones de euros)				
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	—
Otros	91	36	56	—
TOTAL GRUPO	28.999	20.879	6.075	2.045

Los detalles por moneda de los principales derivados de monedas que se tienen en cuenta en este análisis son los siguientes:

(Millones)			
2025	Moneda local	Nacional	Valor de mercado
		EUR	EUR
	USD	2.847	2.606
	CAD	538	349

(Millones)			
2024	Moneda local	Nacional	Valor de mercado
		EUR	EUR
	USD	2.347	2.202
	CAD	932	624

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio al cierre del ejercicio. Como resultado de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2025 ha sido de -434 millones de euros (33 millones de euros a 31 de diciembre de 2024) 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 2025 Ferrovial estima que una apreciación del 10% de las principales monedas en las que el Grupo mantiene inversiones frente al euro a cierre del ejercicio produciría un cambio en fondos propios de la sociedad dominante de 382 millones de euros, de los que el 26% correspondería al efecto de la rupia india, el 9% al dólar estadounidense y el 43% al dólar canadiense.

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios de los ejercicios 2025 y 2024. A este respecto el impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias de una revaluación del euro del 10% frente al resto de monedas hubiera supuesto una variación de 95 millones de euros en 2025 (56 millones de euros en 2024).

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)	2025	2024	Var. 25/24
Inversiones en activos financieros (1)	2.038	1.945	93
Activos financieros no corrientes	624	1.297	(673)
Derivados Financieros Netos (Activo)	338	241	97
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.249	2.223	26

(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 variación del riesgo de dicha geografía o 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 exproyecto de infraestructura

A 31 de diciembre de 2025 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 4.070 millones de euros (4.653 millones de euros en 2024). Se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.008 millones de euros (652 millones de euros en 2024), los forwards que cubren la caja nominada en moneda distinta del euro por importe de 0 millones de euros (-5 millones de euros en 2024) y la caja restringida a largo plazo se situaba en 10 millones de euros (21 millones de euros en 2024).

Por tanto, el total de liquidez alcanza los 5.088 millones de euros (5.320 millones de euros en diciembre de 2024) (Nota 5.2).

Sociedades proyecto de infraestructura

A 31 de diciembre de 2025 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 201 millones de euros (175 millones de euros en diciembre de 2024). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 26 millones de euros (13 millones de euros en 2024) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida. La caja restringida a largo plazo ascendía a 252 millones de euros (380 millones de euros en diciembre de 2024).

La liquidez (incluyendo la caja restringida a largo plazo) alcanza los 480 millones de euros (557 millones de euros en diciembre 2024).

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 en relación con los sistemas retributivos vinculados a la acción, cuyo detalle se indica en la Nota 5.5 de los estados financieros consolidados.

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 2025.

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. 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 del negocio 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, excluidas las sociedades proyecto de infraestructura, que le permita conservar una calificación crediticia de grado de inversión. Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecida una política financiera clara y coherente, en la que un indicador relevante se refiere al mantenimiento de un ratio de deuda neta (deuda menos efectivo y equivalentes de efectivo), excluidos los proyectos, sobre el EBITDA, más los dividendos de los proyectos, de no más de 2x.

5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

a) Desglose por tipo de derivado, movimientos, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presentan los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2025, así como el vencimiento de los nominales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nominales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

TIPO DE INSTRUMENTO		VALOR RAZONABLE Saldo a 31/12/2025	VENCIMIENTOS NOCIONALES					TOTAL
			2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	
(Millones de euros)								
SALDOS EN EL ACTIVO		382	719	78	5	1	2.840	3.642
Derivados de inflación <i>Index-Linked Swaps</i>	P	139	(3)	(4)	(3)	(3)	91	78
Derivados del tipo de cambio: <i>Cross Currency Swaps</i>		146	—	—	—	—	2.236	2.236
Derivados del tipo de cambio: Forwards y Opciones		3	659	6	—	—	—	665
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de	P	2	2	—	—	—	96	98
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Aeropuertos	P	1	22	25	5	—	—	52
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Autopistas	P	—	(7)	49	—	—	—	42
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Construcción	P	2	3	2	3	3	17	27
Derivados tipo de interés de otras líneas de negocio	P	—	—	—	—	—	—	—
<i>Equity Swaps</i>		44	43	—	—	—	—	43
Acuerdo de compra de energía	P	—	—	—	—	—	—	—
Otros derivados		45	—	—	—	—	400	400
SALDOS EN EL PASIVO		(150)	517	38	236	(123)	1.302	1.971
Derivados de inflación <i>Index-Linked Swaps</i>	P	—	—	—	—	—	—	—
Derivados del tipo de cambio: <i>Cross Currency Swaps</i>		—	—	—	—	—	—	—
Derivados del tipo de cambio: Forwards y Opciones		(1)	246	1	1	2	10	260
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Energía	P	(2)	231	2	2	2	91	329
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Aeropuertos	P	—	—	—	—	—	—	—
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Autopistas	P	(67)	37	32	229	(133)	773	938
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Construcción	P	—	—	—	—	—	—	—
Derivados tipo de interés de otras líneas de negocio	P	(2)	3	3	4	5	29	43
<i>Equity Swaps</i>		—	—	—	—	—	—	—
Acuerdo de compra de energía	P	(33)	—	—	—	—	—	—
Otros derivados		(45)	—	—	—	—	400	400
TOTAL		232	1.236	116	241	(123)	4.142	5.613

(P) – sociedades proyectos; () sociedades exproyectos

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

TIPO DE INSTRUMENTO		VALOR RAZONABLE	VENCIMIENTOS DE FLUJO DE CAJA					TOTAL
			2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	
(Millones de euros)		Saldo a 31/12/2025						
SALDOS EN EL ACTIVO		382	37	(7)	(6)	(5)	453	472
Derivados de inflación <i>Index-Linked Swaps</i>	P	139	12	13	14	15	110	165
Derivados del tipo de cambio: <i>Cross Currency Swaps</i>		146	(22)	(20)	(20)	(20)	282	200
Derivados del tipo de cambio: Forwards y Opciones		3	3	—	—	—	—	3
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Energía	P	2	(1)	(1)	(1)	—	7	5
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Aeropuertos	P	1	—	—	—	—	—	1
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Autopistas	P	—	—	—	—	—	—	—
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Construcción	P	2	—	—	—	—	1	2
Derivados tipo de interés de otras líneas de negocio	P	—	—	—	—	—	—	—
<i>Equity Swaps</i>		44	44	—	—	—	—	44
Acuerdo de compra de energía	P	—	—	—	—	—	—	—
Otros derivados		45	—	—	—	—	53	53
SALDOS EN EL PASIVO		(150)	(17)	(19)	(18)	(17)	(62)	(133)
Derivados de inflación <i>Index-Linked Swaps</i>	P	—	—	—	—	—	—	—
Derivados del tipo de cambio: <i>Cross Currency Swaps</i>		—	—	—	—	—	—	—
Derivados del tipo de cambio: Forwards y Opciones		(1)	—	—	—	—	—	—
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Energía	P	(2)	(1)	(1)	(1)	—	2	(1)
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Aeropuertos	P	—	—	—	—	—	—	—
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Autopistas	P	(67)	(16)	(18)	(17)	(16)	(10)	(77)
Derivados tipo de interés de la línea de negocio de Construcción	P	—	—	—	—	—	—	—
Derivados tipo de interés de otras líneas de negocio	P	(2)	—	(1)	—	—	(1)	(2)
<i>Equity Swaps</i>		—	—	—	—	—	—	—
Acuerdo de compra de energía	P	(33)	—	—	—	—	—	—
Otros derivados		(45)	—	—	—	—	(53)	(53)
TOTAL		232	20	(26)	(24)	(22)	391	339

(P) – sociedades proyectos; () sociedades exproyectos

Index-linked swaps(ILS)

Corresponde en exclusiva al proyecto de Autema, que contrató un *index-linked swap* para cubrir la variabilidad de los ingresos en 2008, por el cual se fijaba la tasa de inflación anual en el 2,5%, con un notional total de 78 millones de euros. 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 2025, ha supuesto un impacto en reservas durante el ejercicio de -3 millones de euros y un impacto en resultados por valor razonable de 7 millones de euros.

Dentro de las categorías de derivados tipo de cambio, algunos de ellos están destinados a cubrir inversiones denominadas en dólares estadounidenses y canadienses (véase la información al respecto en la Nota 5.4.b), destacando los siguientes instrumentos:

Derivados tipo de cambio: 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 tenían un notional de 260 millones de dólares (con un contravalor pactado de 250 millones de euros) y vencían en 2025. Se cancelaron el 15 de enero de 2025.

Las empresas del grupo Cintra Infraestructures SE y 407 Toronto Highway BV tienen *cross-currency swaps* (CCS) que cubren la inversión neta en dólares estadounidenses y en dólares canadienses, respectivamente. Estos instrumentos tienen un notional de 1.971 millones de euros y 139 millones de euros, respectivamente, con vencimientos a partir de 2032 y un valor razonable de 137 millones de euros y 7 millones de euros.

El resultado de las pruebas de efectividad realizadas indican que la mayoría de estos derivados son efectivos. El componente de tipo de interés de estos derivados, considerado un gasto de cobertura, asciende a -49 millones de euros y se registra como reservas en otro resultado global. 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 216 millones de euros y se reconoció como una diferencia de conversión en otro resultado global.

Además, 407 Toronto Highway BV tiene *cross-currency swaps* (CCS) con un notional de 126 millones de euros se clasifican como coberturas contables y se registran en el resultado financiero a su valor razonable (2 millones de euros).

Derivados tipo de cambio: Forwards y opciones (FX)

Existen coberturas de tipos de cambio, diseñadas para las inversiones en dólares canadienses y estadounidenses del Grupo. Sus nocionales ascienden a 210 millones de euros y 635 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (338 millones de dólares canadienses y 747 millones de dólares canadienses) (Nota 1.3) y los importes de valor razonable ascienden a -0,44 millones de euros y 2,7 millones de euros, respectivamente.

Las variaciones de valor se registran en el epígrafe de diferencias de conversión por importe de 86 millones de euros en 2025. Adicionalmente, los movimientos de liquidaciones y devengos habrían supuesto un impacto en el resultado financiero (0 millones de euros en el ejercicio actual) y un impacto positivo en caja de 43 millones de euros.

También corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio, por la volatilidad de flujos de caja futuros en monedas extranjeras o activos denominados en monedas extranjeras (principalmente el zloty polaco). Su nocional se situó en 81 millones de euros a 31 de diciembre de 2025, de los cuales 60 millones corresponden al zloty polaco. Todos ellos con vencimiento a corto plazo.

Las coberturas de tipos de cambio para activos denominados en monedas extranjeras, reconocidas como variaciones de valor por diferencias de conversión, ascendieron a -5 millones de euros en 2025 (para los derivados efectivos).

Por último, las opciones, que no aplican cobertura contable, se registran en el resultado financiero por valor razonable, por lo que no suponen ningún gasto durante el ejercicio.

Interest Rate Swaps (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., NTE Mobility Partners, LLC, LBJ Infr. Group LLC, Autovía de Aragón, Centella, Planta Misae Solar, Depusa Aragón, Aeropuerto Internacional de Dalaman y el negocio de tratamiento de residuos en Reino Unido, Thalia - Planta Waterbeach), las sociedades tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un nocional total de 1.530 millones de euros a 31 de diciembre de 2025. En su conjunto, el valor razonable de estas coberturas ha cambiado de -57 millones de euros a diciembre de 2024 a -66 millones de euros a diciembre de 2025.

En términos generales, las mediciones periódicas de la efectividad de las coberturas muestran que los derivados son eficientes, por lo que los cambios en su valor razonable se registran en reservas, por importe de 15 millones de euros.

El movimiento de liquidaciones, devengos y también de ineficiencia ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -16 millones de euros y en caja de 13 millones de euros (negativo).

Equity swaps (ES)

La Sociedad tiene contratados *equity swaps* para el posible impacto financiero derivado de la aplicación de los sistemas retributivos vinculados a la acción que tiene para sus empleados. El valor de estos *swaps* contratados por la Sociedad varía en función de las variaciones del valor de las acciones de Ferrovial, y, por lo tanto, se consideran derivados pero no coberturas contables (especulativos), por lo que el cambio en el 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 *swap*, 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 en efectivo 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 2025 es de 44 millones de euros. La variación de valor en el año tiene su origen en el incremento de valor de la acción de Ferrovial de 40,60 de euros a 31 de diciembre 2024 hasta 55,34 de euros a 31 de diciembre de 2025, que ha supuesto un impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias por la línea de "Cambios en el valor razonable de Instrumentos financieros" por importe de 27 millones de euros. En la columna "Impacto en resultado financiero" se recoge el ingreso por la retribución 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 10 millones de euros (positivo).

En diciembre de 2025, estos derivados cuentan con un nocional equivalente de 1.580.364 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 nocional total de 43 millones de euros.

Acuerdos de compra de energía (PPA)

Ferrovial ha firmado acuerdos de compra de energía (PPA) para la venta de energía en relación con las plantas de energía solar en Texas (proyectos Misae y Milano), actualmente en construcción. Estos PPA virtuales o financieros, que no implican la entrega física de energía al usuario final y se liquidan por la diferencia en efectivo entre el precio del contrato y el precio de mercado, se clasifican como derivados que entran en el ámbito de aplicación de la NIIF 9. Para dichos contratos financieros, Ferrovial aplica la contabilidad de cobertura de flujos de efectivo, reconociendo la variación en el valor razonable de estos instrumentos de cobertura a través de otro resultado global. El valor razonable alcanzó los -33 millones de euros a diciembre de 2025 (-33 millones de euros Misae y 0,1 millones de euros Milano).

Otros derivados

Al igual que otros derivados reconocidos en el epígrafe de pasivos, la Sociedad incluye la opción sobre acciones relacionada con el bono convertible no dilutivo liquidado en efectivo emitido en noviembre de 2025, tal y como se menciona en la Nota 5.2 b.1.1.

Este bono se considera un instrumento híbrido, que combina la deuda financiera y un derivado implícito con un nominal de 400 millones de euros, valorado a su valor razonable (-45 millones de euros) como pasivo. Además, Ferrovial ha adquirido una opción de compra sobre sus propias acciones, que refleja la opción de compra incorporada en el bono para compensar su impacto, con un valor razonable de 45 millones de euros, reconocido en el epígrafe de activos derivados.

b) Principales impactos en la cuenta de pérdidas y ganancias 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 2025 y diciembre de 2024, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE				IMPACTOS					
	Saldos a 31/12/2025	Saldos a 31/12/2024	Var.	IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTO EN RESULTADO POR VALOR RAZONABLE (II)	IMPACTO EN RESULTADO FINANCIERO (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)	OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS	TOTAL
Derivados de inflación	139	134	5	(3)	7	5	(12)	–	8	5
Cobertura flujos de caja	139	134	5	(3)	7	5	(12)	–	8	5
Derivados tipo interés	(66)	(57)	(9)	15	4	(16)	14	(2)	(25)	(9)
Cobertura flujos de caja	(66)	(57)	(9)	7	4	(16)	14	(2)	(16)	(9)
Cobertura valor razonable	–	–	–	9	–	–	–	–	(9)	–
Especulativos	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Cross-currency swaps	146	43	103	(112)	1	(18)	14	217	1	103
Cobertura flujos de caja	–	2	(2)	1	–	1	(3)	–	1	(2)
Cobertura inversión neta extranjero	144	41	103	(112)	–	(18)	18	217	–	103
Especulativos	2	–	2	–	2	–	–	–	–	2
Derivados tipo de cambio	2	(40)	41	5	(12)	–	(52)	81	21	41
Cobertura flujos de caja	–	(2)	2	2	–	–	(3)	–	3	2
Cobertura valor razonable	(1)	(5)	4	–	(3)	–	(6)	(5)	17	4
Cobertura inversión neta extranjero	2	(39)	41	3	(4)	–	(43)	86	–	41
Especulativos	1	6	(5)	–	(5)	–	–	–	–	(5)
Equity swaps	44	29	15	–	27	–	(10)	–	(2)	15
Especulativos	44	29	15	–	27	–	(10)	–	(2)	15
Acuerdo de compra de energía (PPA)	(33)	–	(33)	(35)	1	–	–	1	–	(33)
Cobertura flujos de caja	(33)	–	(33)	(35)	1	–	–	1	–	(33)
Opciones sobre acciones	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Especulativos	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
TOTAL	232	109	123	(130)	28	(29)	(46)	297	3	123

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, los cambios en el valor razonable durante el ejercicio se registran con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, los cambios en el valor razonable se registran como un ajuste de valor razonable en la cuenta de pérdidas y ganancias del Grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de pérdidas y ganancias.
- 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. Los ingresos se registran en negativo y los pagos en positivo.
- También se presenta separadamente el efecto de las variaciones de las diferencias de conversión desde el 31 de diciembre de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2025 (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, excepto los acuerdos de compra de energía, que se consideran derivados financieros y se encuadran en el Nivel 3.

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 las tasas de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.
- Derivados de tipo de cambio (*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 (forwards y opciones): 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 monedas (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.
- Acuerdos de compra de energía (PPA): Los flujos futuros vinculados a los precios variables de la energía se estiman teniendo en cuenta la producción energética horaria prevista de la instalación solar fotovoltaica y los precios cotizados por diferentes proveedores de precios futuros del mercado eléctrico para el subyacente correspondiente. 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.

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 utilizando las mejores prácticas del mercado. 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 empresas 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, no incluidas en las secciones anteriores, destacando la nota sobre litigios (6.5.1), garantías (6.5.2), retribuciones del Consejo de Administración (6.7) y operaciones con partes vinculadas (6.8).

6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición del saldo de Ingresos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es la siguiente:

(Millones de euros)	2025	2024	Var. 25/24
Subvenciones de capital	1.186	1.372	(186)
Otros ingresos a distribuir	1	3	(2)
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.187	1.375	(188)

Las subvenciones de capital recibidas de las administraciones concedentes corresponden en su totalidad a proyectos de infraestructuras del negocio Autopistas a 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Estas subvenciones están relacionadas principalmente con los siguientes proyectos de autopistas: 373 y 429 millones de euros por LBJ Infrastructure Group en 2025 y 2024, respectivamente. 441 y 510 millones de euros por NTE Mobility Partners en 2025 y 2024, respectivamente. 177 y 205 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC, en 2025 y 2024, respectivamente y finalmente 188 y 216 millones de euros en I-77 Mobility Partners LLC, en 2025 y 2024, respectivamente.

Adicionalmente, se ha producido una disminución en las sociedades de Estados Unidos de 161 millones de euros en 2025, debido a la depreciación del dólar estadounidense con respecto al euro.

Estas subvenciones de capital se imputan en la cuenta de pérdidas y ganancias 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 2025 se presenta como no corriente en el balance de situación. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta disminuyendo la cifra de inversiones para 2025, 2024 y 2023.

6.2. PLANES DE BENEFICIOS PARA LOS EMPLEADOS

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones de aportación definida y otros planes de beneficios de jubilación para empleados. La provisión reconocida en balance asciende a 4 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 correspondiendo en su totalidad a Budimex (4 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

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 2025 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 2024	182	145	26	353	958	1.311
Variaciones de perímetro y trasposos	15	(2)	(4)	9	1	10
DOTACIONES:	18	71	1	90	117	207
Resultado de explotación	15	-	1	15	116	131
Resultado financiero	3	6	-	9	1	11
Deterioro y enajenaciones	-	-	-	-	-	-
Impuesto sobre sociedades	-	-	-	-	-	-
Dotación de amortización de inmovilizado	-	65	-	65	-	65
REVERSIÓN:	(20)	-	(1)	(21)	(64)	(85)
Resultado de explotación	(9)	-	(1)	(10)	(64)	(74)
Resultado financiero	-	-	-	-	-	-
Deterioro y enajenaciones	-	-	-	-	-	-
Impuesto sobre sociedades	(11)	-	-	(11)	-	(11)
Dotación de amortización de inmovilizado	-	-	-	-	-	-
APLICACIONES	(4)	(12)	-	(16)	(82)	(98)
Diferencias de cambio	(3)	(18)	-	(21)	-	(21)
Saldo a 31 de diciembre de 2025	188	184	22	395	929	1.324

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 102 y 97 millones de euros en 2025 y 2024, respectivamente, y que principalmente se corresponden con el negocio de Construcción (96 millones de euros en 2025 y 90 millones de euros en 2024). La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado de explotación (Nota 6.5.1).
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 87 millones de euros para 2025 y 85 millones de euros para 2024, 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 184 y 145 millones de euros en 2025 y 2024, 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 22 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (26 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

A 31 de diciembre de 2025, se incluyen también las estimaciones realizadas de los costes de clausura y posclausura principalmente relacionadas con Budimex. 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 2025 registrado por este concepto asciende a 12 millones de euros. (16 millones de euros a 31 de diciembre de 2024)

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 328 millones de euros y 325 millones de euros en 2025 y 2024, respectivamente, y las provisiones por pérdidas presupuestadas, que ascienden a 501 millones de euros y 531 millones de euros en 2025 y 2024, respectivamente, relacionadas principalmente con la línea de negocio de Construcción.

El principal movimiento durante 2025 se explica por los cargos en provisiones reconocidos por importe de 116 millones de euros, parcialmente compensados por las reversiones (-64 millones de euros) y la aplicación de provisiones por importe de -82 millones de euros, destacando el negocio de Construcción. Además, la reducción en el negocio de tratamiento de residuos del Reino Unido (Thalia) de -22 millones de euros (4 millones de euros y 26 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente), explicada principalmente por el acuerdo alcanzado en diciembre de 2025 con el Consejo de la Isla de Wight para la rescisión anticipada de dicho contrato a finales de marzo de 2026. En virtud de este acuerdo, se han liberado todas las garantías emitidas en relación con este proyecto. El pago por rescisión no ha tenido un impacto relevante en la cuenta de resultados del grupo, ya que estaba cubierto por la provisión para pérdidas futuras reconocida para el Grupo Thalia.

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 CUENTAS A PAGAR 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 línea de negocio de Autopistas, de los cuales 57 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 se han reclasificado como deuda a corto plazo en 2025.
- La deuda que debe el Aeropuerto Internacional de Dalaman a la administración por el canon concesional, que ascendió a 231 millones de euros a largo plazo al cierre del ejercicio (247 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).
- 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 841 millones de euros (915 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

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 líneas de negocio del Grupo. Se incluyen los procedimientos que pueden generar tanto pasivos como activos.

a) Litigios y otros pasivos contingentes en relación al negocio de Autopistas.Litigios en curso a diciembre de 2025**Autopistas estadounidenses: NTE 35W**

El 11 de febrero de 2021, se produjo un accidente múltiple de vehículos en la autopista 35W, en Fort Worth, Texas, en el que se vieron implicados 133 vehículos, con el resultado de seis muertos y numerosos heridos.

Como consecuencia de este incidente, la sociedad concesionaria NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, en la que Ferrovial tiene una participación del 53,66%, fue parte, junto con otras entidades del Grupo codemandadas y varias sociedades estadounidenses ajenas al Grupo, en 29 demandas que se interpusieron. De estos, a día de hoy, los seis casos con víctimas mortales se han resuelto completamente por las partes. En cuanto a las otras 23 reclamaciones relacionadas con casos de lesiones, 2 se han resuelto por completo y 1 se ha resuelto parcialmente. La investigación sigue en curso en los casos restantes.

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 J. Gomes.

La parte demandante, la matriz de J. Gomes, solicitó, entre otras cosas, que CISE devuelva las acciones de AENL a la parte demandante más un importe correspondiente a los dividendos totales recibidos en relación con dichas acciones desde la fecha en que se produjo la venta.

Las Partes decidieron resolver el litigio y negociaron un acuerdo de liquidación según el cual retiran todas las reclamaciones contra la otra parte y renuncian mutuamente (i) al derecho a reclamar las costas judiciales y (ii) al derecho a recurrir o reclamar la nulidad de la sentencia. Las Partes también reconocieron que no existen reclamaciones, demandas ni derechos pendientes entre ellas.

El acuerdo de liquidación fue aprobado por el Comité de Acreedores del Demandante, se ejecutó el 9 de diciembre de 2025 y fue aprobado por el Tribunal el 18 de diciembre de 2025.

El acuerdo de liquidación es definitivo a partir del 6 de enero de 2026. El 16 de enero de 2026 se emitió la certificación de “cosa juzgada”, con lo que finalizó el proceso.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

La línea de negocio 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 2025, se habían registrado provisiones por importe de 96 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.

A continuación se ofrece una descripción de los litigios más relevantes.

Litigios en curso a diciembre de 2025**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, de 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 un 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 cuatro asuntos medioambientales que conciernen a D4R7 Construction s.r.o. (Ferrovial Construcción 65% y Porr 35%) relacionados con presuntas infracciones técnicas cometidas durante la ejecución del proyecto de la autopista D4R7 en Bratislava, Eslovaquia. Las investigaciones, aunque de naturaleza penal, buscan una indemnización monetaria por daños y perjuicios y alegan (i) la falta de obtención de permisos para la excavación del suelo en Jánošíková (8,7 millones de euros), (ii) la extracción de terrenos protegidos en Blatná na Ostrove sin permisos (6,6 millones de euros), (iii) la manipulación no autorizada de material reciclado para un terraplén en Jarovce (posible multa de seis cifras) y (iv) el uso indebido de material reciclado en Eurovea 2 (15,2 millones de euros). Estos asuntos se encuentran en diferentes etapas procesales, y el Grupo considera improbable que den lugar a un riesgo financiero; por lo tanto, no se han registrado provisiones.

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 el importe de la multa, que pasó a ser exigible y pagadera en febrero de 2025. La concesionaria y CJV iniciaron un procedimiento por el que buscan que se declare de fuerza mayor. Si se concediera su pretensión, la ANI podrá verse obligada a reducir y posiblemente anular la cantidad de la multa. El 15 de septiembre de 2025 se emitió una resolución que confirmaba la fuerza mayor. Desde entonces, se han iniciado dos procedimientos de arbitraje contra ANI, uno de ellos nacional, en el que se solicita la anulación y, subsidiariamente, la reducción de la multa, y otro internacional, en el que se debate si las obras necesarias para la finalización del proyecto entran dentro del ámbito de aplicación. El Grupo ha tenido en cuenta todo lo anterior en sus estados financieros.

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 por los costes en los que incurrió debido a la pandemia del COVID-19 y otros asuntos relacionados, que sigue abierta.

Estas reclamaciones se han tenido en cuenta para calcular las provisiones por pérdidas futuras del Grupo de conformidad con la NIIF 15.

Central eléctrica de 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 por otros daños por, entre otras cosas, una reducción de la disponibilidad de la central eléctrica 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 posible riesgo de conformidad con la participación de Budimex en el consorcio.

Actualmente, las partes se encuentran en proceso de mediación.

c) Litigios y otros pasivos contingentes relacionados con el negocio de Energía

Pasivos contingentes en curso a diciembre de 2025

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 al 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 los sucesos 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.

El Grupo tiene registrada una provisión para cubrir el riesgo estimado.

d) Litigios de carácter fiscal

Litigios en curso a diciembre de 2025

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 a 31 de diciembre de 2025 (84 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

Estas provisiones se corresponden fundamentalmente con litigios en curso en relación con inspecciones tributarias en España cuya cuota litigiosa asciende a 198 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (200 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), siendo los importes más significativos los relativos al impuesto sobre sociedades (IS) y al IVA de los ejercicios 2002 a 2019.

Procedimientos relativos a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport

Ferrovial, el Reino de España, y otras sociedades españolas afectadas solicitaron con éxito ante el Tribunal General de la Unión Europea la anulación de la decisión de la Tercera Comisión de 15 de octubre de 2014.

La Comisión impugnó ante el Tribunal de Justicia las sentencias por las que el Tribunal General anuló su decisión (Sentencias de 27 de septiembre de 2023). El Tribunal de Justicia desestimó los recursos de la Comisión (Sentencias de 26 de junio de 2025).

El Tribunal señala que en las decisiones iniciales se establece expresamente que las excepciones a las obligaciones de cese y recuperación se refieren tanto a las adquisiciones directas como indirectas de participaciones. Dado que se había establecido definitivamente que dichas decisiones iniciales eran legales, el Tribunal General se vio obligado a inferir de ellas, como así lo hizo, que dichas excepciones se referían a ambos tipos de adquisición de participaciones. Por lo tanto, ambos tipos de participaciones están protegidos por las expectativas legítimas que reconoce la Comisión en las decisiones iniciales. Asimismo, el principio de seguridad jurídica impide a la Comisión calificar la deducción fiscal del fondo de comercio financiero resultante de adquisiciones indirectas de participaciones como un nuevo régimen de ayudas estatales que se ha aplicado de forma ilegal.

Como consecuencia de esta Sentencia, se espera una resolución favorable en el recurso pendiente ante el Tribunal Supremo español en relación con este mismo concepto tributario para los ejercicios auditados 2002-2005 (importe impugnado de 44 millones de euros). Dado que el Grupo considera que existen argumentos sólidos que justifican esta posición procesal en este proceso, no se ha registrado ninguna provisión a 31 de diciembre de 2025. Además, la Sociedad espera que el Grupo recupere de la Agencia Tributaria de España el importe inicialmente reclamado y pagado de 45 millones de euros, más los intereses de demora, en relación con los ejercicios 2006 a 2021.

Asuntos de los que se ha informado previamente

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.

Como consecuencia del fallo del Tribunal Constitucional, la Sociedad ha obtenido resoluciones favorables en el litigio interpuesto contra el Real Decreto-Ley 3/2016. La Autoridad Fiscal española se encuentra actualmente en proceso de ejecutar las resoluciones favorables a Ferrovial. El Grupo reconoció en diciembre de 2024 un impacto positivo de 30,6 millones de euros, de los cuales 15 millones ya se han recuperado en 2025 en procedimientos ejecutados, y aproximadamente 15 millones de euros también se recuperarán.

6.5.2. Garantías

a) Garantías bancarias 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 líneas 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 2025, el saldo era de 7.939 millones de euros (8.260 millones de euros en 2024).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	Dic. 2025	Dic. 2024
Construcción	6.838	7.074
Autopistas	554	476
Aeropuertos	88	355
Energía	319	199
Otros	140	157
TOTAL	7.939	8.260

Según el tipo de instrumento, los 7.939 millones de euros se desglosan en: i) 2.590 millones de euros de avales otorgados por entidades financieras, ii) 4.531 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de *bonding* y iii) 818 millones de euros en garantías otorgadas 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).

Durante el ejercicio 2025 se emitieron 125 millones de euros para plantas fotovoltaicas en Estados Unidos, 93 millones de euros para el proyecto Misae Solar IV y 32 millones de euros para el proyecto Milano Solar.

Por último, indicar que, dentro del importe total de avales del Grupo de actividades continuadas recogido en la anterior tabla, 105 millones de euros garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, principalmente JFK-NT0 (Nota 6.5.3) y una planta fotovoltaica en Estados Unidos.

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 1.1.2.) 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).

b.1) Garantías otorgadas por sociedades exproyecto 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 exproyecto a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

- Garantías que aseguran la correcta ejecución del contrato de construcción y servicios (Nota 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 esta sección 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.

En la siguiente tabla se desglosan las garantías de esta naturaleza pendientes a 31 de diciembre de 2025 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. 2025
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.	59
Centella	Garantía para cubrir la posible aportación de recursos propios, en caso de que se impongan multas por retrasos en la construcción.	10
I-66	Varias garantías bancarias por importes en litigio adeudados al Departamento de Transporte de Virginia y para sustituir cuentas de reserva.	60
Misae Solar IV	Varias garantías de la sociedad dominante que cubren el seguro contra tormentas, el capital contingente, el préstamo puente de capital fiscal y la desviación de efectivo.	115
TOTAL GARANTIAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACION GLOBAL		244

b.2) Otras garantías otorgadas a sociedades de plantas de tratamiento de residuos (Nota 3.2.)

Durante 2025, el Grupo Thalia ha operado instalaciones de tratamiento de residuos en Allerton, Northampton, Cambridge, Milton Keynes y la Isla de Wight en el Reino Unido. La mayoría de sus instalaciones se operan bajo contratos de concesión.

En diciembre, el Grupo Thalia llegó a un acuerdo con el Ayuntamiento de la Isla de Wight para la rescisión anticipada de dicho contrato a finales de marzo de 2026. En virtud de este acuerdo, se han liberado todas las garantías emitidas en relación con este proyecto. El pago por rescisión no ha tenido un impacto relevante en la cuenta de resultados del Grupo, ya que estaba cubierto por la provisión para pérdidas futuras reconocida para el Grupo Thalia.

Como se indica en la Nota 6.3., a cierre del ejercicio 2025, el Grupo tenía una provisión por pérdidas futuras en relación a estas plantas por importe de 3 millones de libras (22 millones de libras a 31 de diciembre de 2024). Dicha provisión no incluye los gastos generales de dicho negocio que se estiman en una cifra de 9 millones de libras anuales.

En cuanto a los proyectos de Milton Keynes y Allerton, la situación actual es la siguiente: se prevé que el contrato de Milton Keynes expire en 2026 y no hay cuestiones importantes pendientes; la planta de Allerton tuvo problemas de rendimiento durante 2025 y se ha sustituido el sobrecalentador.

Tras el acuerdo con el Ayuntamiento de la Isla de Wight, la exposición a las garantías pendientes emitidas por el Grupo Thalia se estima en 97 millones de libras (295 millones de libras a 31 de diciembre de 2024). La exposición de Ferrovial se limita al importe garantizado, pero esta limitación puede no aplicarse en ciertos escenarios, por ejemplo, por fallecimiento o daños personales, fraude, conducta dolosa y/o criminal o por abandono.

c) Garantías otorgadas en los procesos de desinversión

En los contratos de venta firmados en el proceso de desinversión del antiguo negocio 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 Ferroserv 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. La resolución sancionadora objeto de recurso se suspendió el 10 de mayo de 2022.

Ferrosfer Infraestructuras S.A (actualmente Serveo Infraestructuras, S.A.) es una de la sociedades que fue objeto de venta con motivo de la desinversión del 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. Esta garantía seguirá siendo válida hasta que el Tribunal autorice su cancelación, ya sea tras el pago del importe de la sanción por parte de Serveo Infraestructuras, S.A. o según lo determine la resolución del Tribunal (por ejemplo, en caso de que se reduzca la sanción y se pague el importe o se declare nula y sin efecto la sanción). 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 2025, Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.756 millones de euros (1.575 millones a 31 de diciembre de 2024), fundamentalmente provenientes de las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos (1.360 millones de euros), Grupo Budimex (180 millones de euros) y resto de sociedades constructoras (216 millones de euros), destacando Reino Unido (116 millones de euros) y España (36 millones de euros).

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a garantías técnicas mediante los que determinados subcontratistas o proveedores principalmente 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 contratos de infraestructuras tienen un carácter a largo plazo, en los que en 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 de los proyectos 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 en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está 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 149 millones de euros (427 millones de euros en 2024). La disminución producida durante el ejercicio 2025 tiene su origen principalmente en las aportaciones de capital realizadas por Ferrovial a la New Terminal One del aeropuerto JFK de Nueva York. Los compromisos de inversión con respecto a la New Terminal One del Aeropuerto JFK de Nueva York a 31 de diciembre de 2025 ascendieron a 63 millones de euros (329 millones de euros en diciembre de 2024).

A continuación se muestra un desglose de los compromisos de inversión de fondos propios asumidos por el Grupo en relación a sus proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	2026	2027	2028	2029	2030	2030 Y SIGUIENTES	TOTAL
Energía	61	-	5	5	-	-	71
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL	61	-	5	5	-	-	71
Autopistas	-	15	-	-	-	-	15
Aeropuertos	63	-	-	-	-	-	63
Construcción	1	-	-	-	-	-	1
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA	63	15	-	-	-	-	78
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	124	15	5	5	-	-	149

Además de las inversiones comprometidas mostradas anteriormente, hay compromisos de inversión de hasta 30 millones de euros en inversiones realizadas en fondos de inversión en los que Ferrovial tiene una participación minoritaria y que invierten en proyectos de innovación.

Asimismo, existen compromisos de inversión de hasta 199 millones de euros en proyectos relacionados principalmente con autopistas y activos de energías renovables, pendientes de cierre financiero.

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. Estas "unidades" pueden convertirse en acciones al final del periodo de devengo (actualmente de tres años) si se cumplen las métricas de rendimiento a las que está sujeto el LTVR. El LTVR se puede resumir de la siguiente forma:

El plan 2023-2025

- El Plan de Retribución a Largo Plazo 2023-2025 (el "LTRP") fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos y otros directivos del Grupo por el Consejo de Ferrovial el 15 de diciembre de 2022. En consecuencia, el LTRP 2023-2025 para los directores ejecutivos fue aprobado por la Junta General de Ferrovial S.A. el 13 de abril de 2023.
- El LTRP 2023-2025 establece la asignación anual 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.E.

El plan 2023-2025 para los Consejeros Ejecutivos se sometió a aprobación por parte de la junta general de accionistas de Ferrovial International SE, ya que está relacionado con la aplicación del plan tras la Fusión el 13 de junio de 2023, y fue aprobado durante dicha junta (con efecto a partir de la fecha en que la Fusión entró en vigor).

A 31 de diciembre de 2025, el número de acciones en circulación relacionadas con estos planes era de 1.549.287 acciones, tal y como se comenta en la Nota 5.1.1.

El resumen de las variaciones en los sistemas retributivos vinculados a la acción durante los ejercicios 2025, 2024 y 2023 es el siguiente:

	2025	2024	2023
Número de acciones al inicio del ejercicio	1.729.752	1.953.016	1.782.127
Planes concedidos	463.127	543.320	653.611
Planes liquidados	(518.434)	(538.868)	(277.493)
Renuncias y otros	(106.383)	(200.618)	(192.425)
Acciones ejercitadas	(18.775)	(27.098)	(12.804)
Número de acciones al final del ejercicio	1.549.287	1.729.752	1.953.016

Estos planes de entrega de acciones se detallan en la Nota 6.7 sobre retribuciones de los consejeros ejecutivos y miembros de la alta dirección.

El impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias registrado en el Grupo en relación con estos sistemas retributivos en 2025 ha supuesto un gasto de 15 millones de euros (13 millones de euros de gasto en 2024 y 11 millones de euros de ingreso en 2023) 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 Consejeros 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 nueva Política de Retribuciones de los Consejeros aprobada por la Junta General de Accionistas de Ferrovial International SE el 24 de abril de 2025, y aplicable con carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2025, introdujo las siguientes modificaciones en las retribuciones de los Consejeros en su condición de tales:

- El importe máximo de la retribución anual para todos los Consejeros se fijó en 2.280.000 euros durante el periodo de vigencia de dicha Política (frente a los 1.900.000 euros de la anterior Política de Retribuciones de los Consejeros).
- La retribución de los Consejeros se componen de los siguientes elementos: (i) una asignación fija, abonada trimestralmente; (ii) dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones; y (iii) pago en acciones: Los Consejeros pueden recibir hasta un máximo del 20% de su retribución bruta anual total en acciones en lugar de en efectivo. La adjudicación de estas acciones no está vinculada a ninguna métrica de rendimiento y se otorgan para inversión a largo plazo, sujetas a un periodo de retención de 3 años o hasta el final de su mandato como Consejero, lo que ocurra primero.

La retribución de los Consejeros será razonable en proporción a la importancia de la Sociedad, la situación financiera en la que se encuentre en cada momento y los estándares del mercado en sociedades comparables. Debe ser suficiente para atraer y retener a los Consejeros con el perfil deseado y compensar el compromiso, las capacidades y la responsabilidad que exige el cargo, pero no tan elevada como para comprometer el juicio independiente de los Consejeros No Ejecutivos. En 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 2025. La tabla siguiente muestra la retribución desglosada de los miembros del Consejo de Administración en su calidad de tales devengada durante los ejercicios 2025 y 2024.

Si, como consecuencia de un número de reuniones superiores al inicialmente previsto o por otro motivo, se superase el importe anual máximo total para todos los Consejeros, la diferencia se deducirá en primer lugar de la asignación fija, proporcionalmente a cada Consejero según su condición. Si la suma de las dietas por asistencia y la asignación fija no alcanzara el referido importe anual máximo, la diferencia (el “resto”) podrá distribuirse entre los Consejeros a prorrata del tiempo de su permanencia en el cargo durante el ejercicio, si el Consejo así lo decide.

La diferencia existente en los importes de las dietas por asistencia y la asignación fija en 2025 y 2024 se debe a: (i) el aumento del importe de estos elementos en 2025 según la nueva Política de Retribuciones de los Consejeros; y (ii) el hecho de que en 2024 hubo un mayor número de reuniones que en 2025.

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) (a)	ASIGNACIÓN FIJA (b)	DIETAS POR ASISTENCIA	TOTAL (c)	2025
				Nº NETO DE ACCIONES RECIBIDAS (d)
Rafael del Pino	174	113	287	428
Oscar Fanjul	160	83	243	469
Ignacio Madridejos	119	56	175	261
María del Pino	119	56	175	338
José Fernando Sánchez-Junco	119	66	185	357
Philip Bowman	119	56	175	338
Hanne Sorensen	119	44	163	242
Bruno Di Leo	119	55	174	335
Juan Hoyos	119	56	175	338
Gonzalo Urquijo	119	64	183	353
Hildegard Wortmann	119	49	168	324
Alicia Reyes	119	56	175	338
TOTAL	1.524	756	2.280	4.121

(a) Los importes en la tabla se redondean.

(b) La asignación fija incluye la distribución pro rata del resto.

(c) La retribución de los Consejeros para 2025 (2.280 miles de euros brutos) también incluye el valor de las acciones entregadas. El número neto de acciones entregadas a los Consejeros asciende a 4.121 acciones.

(d) Según lo aprobado por el Consejo, el valor bruto de las acciones que cada Consejero tiene derecho a recibir representa el 16,7% de la retribución bruta anual total de los Consejeros.

				2024
CONSEJERO (Miles de euros) (a)	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA SUPLEMENTARIA (b)	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) Los importes en la tabla se redondean
- (b) La asignación fija suplementaria incluye la distribución pro-rata del resto.

6.7.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2025, 2024 y 2023

Los Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2025 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en la sección anterior.

La información relativa al ejercicio 2025 se presenta en la siguiente tabla:

				2025
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO (2)	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL	
Retribución fija	1.650	1.600	3.250	
Retribución variable	3.053	2.298	5.351	
Primas S. Vida	12	7	19	
Otras retribuciones en especie	3	31	34	
Planes relacionados con acciones (1)	2.049	2.049	4.098	
Total 2025	6.767	5.985	12.752	

*Retribuciones por su condición de consejeros ejecutivos

- (1) En marzo de 2025, se entregaron varias acciones en función del nivel de consecución de las métricas correspondientes a las unidades concedidas en 2022, tras deducir las retenciones fiscales aplicables. Las acciones recibidas por Rafael del Pino e Ignacio Madridejos se comunicaron a La Autoridad Neerlandesa de los Mercados Financieros (AFM, De Autoriteit Financiële Markten) el 19 de marzo de 2025.
- Con respecto a la retribución registrada como gasto por la Sociedad en el ejercicio 2025, la Sociedad registró un gasto por los sistemas retributivos vinculados a la acción según la NIIF 2 en el ejercicio 2025 en relación con los Planes de Acciones por Rendimiento de 2022, 2023, 2024 y 2025, por un importe de 1.235.000 euros para el presidente y 1.827.000 euros para el Consejero Delegado.

La información relativa al ejercicio 2024 se presenta en la siguiente tabla:

				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 entregaron varias acciones en función del nivel de consecución de las métricas correspondientes a las unidades concedidas en 2021, tras deducir las retenciones fiscales aplicables. Las acciones recibidas por Rafael del Pino e Ignacio Madridejos se comunicaron al regulador neerlandés, la AFM (Autoriteit Financiële Markten), en ambos casos 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	
Otras retribuciones en especie	3	13	16	
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 entregaron varias acciones en función del nivel de consecución de las métricas correspondientes a las unidades concedidas en 2020, tras deducir las retenciones fiscales aplicables. 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 solo cotizaban en la Bolsa 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.

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 31.12.2025		UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO	% Nº DE DERECHOS DE VOTO
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2023	50.680	50.680	0,007 %
	Asignación 2024	39.241	39.241	0,005 %
	Asignación 2025	32.458	32.458	0,004 %
Ignacio Madrdejos Fernández	Asignación 2023	69.925	69.925	0,009 %
	Asignación 2024	61.441	61.441	0,008 %
	Asignación 2025	50.820	50.820	0,006 %

6.7.3. Fondos y planes de pensiones de primas de seguros de vida

En 2025, ni nosotros ni nuestras sociedades dependientes reservamos ni devengamos importes para pensiones de jubilación o prestaciones similares para antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad o para consejeros de la Sociedad que sean miembros de otros Consejos de Administración o miembros de la alta dirección de empresas del Grupo y asociadas, salvo en casos limitados de conformidad con determinados requisitos legales locales o prácticas comunes del mercado, y las aportaciones relacionadas fueron de importe insignificante, y una aportación a una póliza de seguro colectivo de ahorro en la que la Sociedad es tanto el tomador como el beneficiario en relación con un sistema de retribución extraordinaria descrito en la Nota 6.7.6. sobre otra información relativa a la retribución.

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 2025 el pago de 19 miles de euros y 18 miles de euros en 2024), 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 empresas del Grupo y asociadas.

Finalmente, la Sociedad tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las empresas del Grupo cuya entidad dominante es la Sociedad. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de la Sociedad. La prima satisfecha en 2025 por el mencionado seguro asciende a 1.594 miles de euros (1.757 miles de euros en 2024).

6.7.4. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2025 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 2025 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Miles de euros)	2025	2024
Retribución fija	6.054	5.793
Retribución variable	7.210	6.205
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	6.776	5.638
Retribución como miembros de órganos de administración de empresas del Grupo, multigrupo o asociadas	43	39
Primas de seguros	18	20
Separación de miembros de la Alta Dirección (1)	5.099	226
Pagos de expatriados	2.614	1.433
Total	27.814	19.355

(1) importe sujeto al impuesto sobre la renta de personas físicas.

La retribución indicada corresponde a los titulares de los siguientes cargos en todo o parte del año 2025: Director general de Legal y Cumplimiento, 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 Riesgo, director general de Comunicaciones y Responsabilidad Corporativa, 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”, que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo con 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 35 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2024, 137 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 en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un sistema retributivo de carácter diferido a doce integrantes de la alta dirección, incluido un consejero ejecutivo. Este sistema consiste en una retribución extraordinaria que solo 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 Sociedad 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 2025 ha ascendido a 2.432 miles de euros (2.391 miles de euros en 2024), de los que 642 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo (582 miles de euros en 2024).

6.8. OPERACIONES VINCULADAS

Las operaciones con partes vinculadas se reportan de acuerdo con los criterios establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad 24 ("NIC 24")¹. Estas operaciones realizadas entre la Sociedad (o las sociedades de su Grupo) y partes vinculadas en condiciones de mercado y en el curso ordinario de los negocios en el ejercicio fiscal 2025 y los ejercicios fiscales 2024 y 2023² se desglosan a continuación, en cuatro categorías distintas.

Si la parte vinculada ha tenido esa consideración durante un periodo inferior al ejercicio financiero, según corresponda, se indican las operaciones realizadas durante estos periodos.

a) Operaciones entre Ferrovial SE y su personal directivo clave³

Esta sección establece las operaciones a informar 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.

A 31 de diciembre de 2025:

NOMBRE/DENOMINACIÓN (Miles de euros)	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Banco Sabadell, S.A.	Garantías bancarias y otras garantías recibidas	(20.273)	—	(20.273)
Banco Sabadell, S.A.	Gastos financieros	(47)	(47)	(47)

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 bancarias y otras garantías recibidas	(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 bancarias y otras garantías recibidas	(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 bancarias y otras garantías recibidas	(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 bancarias y otras garantías recibidas	(43.000)	—	(43.000)

b) Operaciones entre sociedades dependientes de la Sociedad y personal directivo clave de la Sociedad³

Esta sección establece las operaciones a informar entre empresas 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.

¹ Las secciones a) y b) de esta Nota 6.8 también incluyen operaciones realizadas con empresas que tienen un miembro del personal directivo clave en común con la Sociedad.

² Las operaciones que se muestran en las tablas para el año 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 2023. En consecuencia, pueden existir diferencias en la presentación de estas cifras en comparación con la información presentada en los estados financieros de este ejercicio.

³ En esta Nota 6.8, el término "personal directivo clave" incluye, de conformidad con la normativa relacionada de operaciones 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.

SECCIÓN 6: OTROS
DESGLOSES

INFORME ANUAL INTEGRADO 2025

A 31 de diciembre de 2025:

NOMBRE/DENOMINACIÓN (Miles de euros)	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Juan del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	111	6	47
Ignacio del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	111	6	48
Rafael del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	112	6	35
EDP	Recepción de servicios	(1.444)	—	35
EDP	Prestación de servicios	11.305	536	1.431
Marsh McLennan group	Recepción de servicios	(3.878)	—	12
Holcim group	Recepción de servicios	(4.144)	—	—
Banco Sabadell, S.A.	Acuerdos de financiación	(116.296)	—	(116.296)
Banco Sabadell, S.A.	Garantías bancarias y otras garantías	(50.251)	—	(50.251)
Banco Sabadell, S.A.	Ingresos financieros	592	592	—
Banco Sabadell, S.A.	Gastos financieros	(65)	(65)	(65)
Banco Sabadell, S.A.	Liquidaciones derivados	435	435	435
KBC Bank	Garantías bancarias y otras garantías recibidas	(2)	—	(2)

A 31 de diciembre de 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 bancarias y otras garantías recibidas	(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 bancarias y otras garantías recibidas	(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)

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 bancarias y otras garantías recibidas	(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 bancarias y otras garantías recibidas	(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)	—

c) Operaciones con sociedades puestas en equivalencia:

Esta sección incluye operaciones realizadas entre empresas del Grupo y sociedades puestas en equivalencia realizadas en el desarrollo ordinario de sus actividades y a valores de mercado:

(Millones de euros)	2025	2024	2023
Recepción de servicios	(2)	(1)	(3)
Servicios prestados	62	138	111
Gastos/ingresos financieros netos	21	42	28
Cuentas a pagar a partes vinculadas	50	29	23
Cuentas a cobrar de partes vinculadas	29	26	38
Cuentas a cobrar/(cuentas a pagar) netas debido a operaciones financieras	139	293	256

d) Operaciones entre empresas del Grupo

En esta sección se incluyen operaciones efectuadas entre las empresas del Grupo en el desarrollo ordinario de sus actividades, en cuanto a su objeto y condiciones, 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 operaciones relativos a obras de construcción realizadas por la línea de negocio de Construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del Grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los Estados Financieros consolidados 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.

El negocio de Construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades concesionarias, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 179 millones de euros en 2025 (206 millones de euros en 2024 y 376 millones de euros en 2023), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 178 millones de euros en 2025, 303 millones de euros en 2024 y 489 millones de euros en 2023.

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 participaciones minoritarias ha sido en 2025 de 4 millones de euros. En 2024 supuso -14 millones de euros y en 2023 -35 millones de euros.

6.9. HONORARIOS AUDITORES

La tabla siguiente resume los honorarios de servicios profesionales prestados por el auditor principal, PricewaterhouseCoopers ("PwC") y por Ernst & Young con respecto a los ejercicios 2025 y 2024.

	Millones de euros	2025	2024
Honorarios por servicios de auditoría		8,98	13,08
Honorarios por servicios relacionados con la auditoría		0,70	0,71
Honorarios de impuestos		0,61	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 sociedades dependientes;
- Estados financieros consolidados con arreglo a las normas del PCAOB presentados ante la SEC;
- Revisión de los estados financieros consolidados semestrales, que incluyen las cifras de junio.

Además de los honorarios de auditoría de PwC, en 2025 el Grupo incurrió en honorarios de auditoría de otros auditores externos por un importe aproximado de 1.000.000 de euros (principalmente EY para Thalia y MKS para varias sociedades holding del Reino Unido).

"Honorarios por servicios relacionados con la auditoría" son servicios de garantía y otros servicios que están razonablemente vinculados a 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 y asesoramiento 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 las secciones que se mencionan más arriba. Durante 2024 y 2025 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**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 2026 y hasta el 24 de febrero, se han adquirido 1.628.929 acciones propias a un precio medio de 58,64 euros por acción por un total de 96 millones de euros.

6.11. ANEXOS

Anexo I. Empresas dependientes (sociedades consolidadas por integración global) (millones de euros)

Entidad	Tipo	Sociedad dominante	% Participación
ACTIVIDADES CONTINUADAS			
MATRICES			
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)			
Ferrovial Netherlands B.V.		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial Ventures Netherlands B.V.		Ferrovial SE	100,0%
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)			
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial Corporación, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial Mobility, S.L. (a)		Ferrovial SE	100,0%
Temaui, S.L. (a)		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial 011, S.A.		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial 012, S.A.		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial 013, S.A.		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial 014, S.A.		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial 015, S.L.		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial 016, S.L.		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial 017, S.L.		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial Venture VI, S.A.U. (a)		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial Ventures, S.A.U. (a)		Ferrovial SE	100,0%
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)			
Ferrocop UK, Ltd.		Ferrovial SE	100,0%
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)			
Ferrovial Ventures, Ltd.		Ferrovial SE	100,0%
LUXEMBURGO (Domicilio Social: Luxemburgo)			
Krypton RE, S.A.		Ferrovial SE	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)			
Landmille US, LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Nueva York)			
Ferrovial IT US, LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0%
CONSTRUCCIÓN			
ALEMANIA (Domicilio Social: Colonia)			
Budimex Bau GmbH		Mostostal Kraków S.A.	100,0%
RailBX GmbH		Budimex, S.A.	100,0%
ARABIA SAUDITA (Domicilio Social: Riad)			
Ferrovial Agroman Company *		Ferrovial Construcción, S.A.	97,5%
AUSTRALIA (Domicilio Social: Sídney)			
Ferrovial Construction Australia PTY LTD		Ferrovial Construction Holding Limited	100,0%
TSRC O&M PTY LTD		Ferrovial Construction Australia PTY LTD	50,0%
BRASIL (Domicilio Social: Bela Vista, Sao Paulo)			
Constructora Ferrovial Brasil Ltd. *		Ferrovial Construction International SE	99,0%
CANADÁ (Domicilio Social: Alberta)			
Webber Infrastructure Management Alberta Ltd		Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd	100,0%
CANADÁ (Domicilio Social: Markham - Ontario)			
Ferrovial Construction Canada Inc.		Ferrovial Construction International SE	100,0%
Ontario Transit FCCI (Hold Co) Inc.		Ferrovial Construction Canada Inc.	100,0%
Webber Infrastructure Management Canada Ltd		Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd	100,0%
CANADÁ (Domicilio Social: Toronto)			
Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd		Ferrovial Construction International SE	100,0%
CHILE (Domicilio Social: Santiago de Chile)			

Constructora Ferrovial Ltda. *		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	97,2%
Ferrovial Construcción Chile S.A.		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	100,0%
Ferrovial Empresa Constructora Ltda.		Ferrovial Construction International SE	100,0%
Ferrovial Energía Construcción SpA		Ferrovial Energía, S.A.	100,0%
COLOMBIA (Domicilio Social: Bogotá)			
Ferrovial Construcción Colombia, SAS		Ferrovial Construction International SE	100,0%
ESLOVAQUIA (Domicilio Social: Bratislava)			
D4R7 Construction S.R.O.		Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.	65,0%
Ferrovial Construction Slovakia S.R.O. *		Ferrovial Construction Holding Limited	99,0%
Budimex Slovakia S.R.O.		Budimex, S.A.	100,0%
ESPAÑA (Domicilio Social: Barcelona)			
Conc. Prisiones Lledoners, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A.	100,0%
ESPAÑA (Domicilio Social: Bilbao)			
Cadagua, S.A. (a) *		Ferrovial Construcción, S.A.	99,95%
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)			
Cocsa, S.A. (a)*		Ferrovial Construcción, S.A.	99,95%
Ditecpesa, S.A. (a) *		Ferrovial Construcción, S.A.	99,95%
Ferroconservación, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A.	99,0%
Ferrovial Construcción, S.A. (a) *		Ferrovial SE	99,99%
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A.	99,95%
Ferrovial Railway S.A. (a) *		Ferrovial Construcción, S.A.	98,8%
Urbaoeste, S.A. (a) *		Ferrovial Construcción, S.A.	99,0%
Cimentaciones Especiales y Estructurales CIMSA, S.A. *		Ferrovial Construcción, S.A.	99,0%
Arena Recursos Naturales, S.A.U. (a)		Ferrovial Construcción, S.A.	100,0%
Tecpresa Structural Solutions, S.A. (a) *		Ferrovial Construcción, S.A.	99,1%
Powernet I, S.L.U.		Ferrovial Construcción, S.A.	100,0%
ESPAÑA (Domicilio Social: Zaragoza)			
Depusa Aragón S.A. (a)	P	Cadagua, S.A.	51,7%
		Ferrovial Construcción, S.A.	42,3%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Atlanta)			
Ferrovial Construction East, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)			
Ferrovial Agroman Indiana, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%
Ferrovial Construction Texas, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%
Ferrovial Construction US Corp.		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%
Ferrovial Construction US Holding Corp.		Ferrovial Holding US Corp	100,0%
Grand Parkway Infrastructure, LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	40,0%
		DBW Construction, LLC	30,0%
Ferrovial Energy Solutions, LLC		Ferrovial Energy US, LLC	100,0%
Webber Infrastructure Management US Inc.		Webber, LLC	100,0%
Webber Infrastructure Management Inc.		Webber Infrastructure Management US Inc.	100,0%
Webber Infrastructure Management Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0%
Ferrovial Construction JFK T1, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%
Tecpresa Structural Solutions, LLC		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Charlotte)			
Sugar Creek Construction, LLC		Ferrovial Construction East, LLC	70,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Dallas)			
Trinity Infrastructure LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	60,0%
		DBW Construction, LLC	40,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Fort Worth)			
North Tarrant Infrastructure, LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	75,0%
		DBW Construction, LLC	25,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Georgia)			
North Perimeter Contractors, LLC		Ferrovial Construction East, LLC	100,0%
Webber - United, LLC		Webber, LLC	60,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Los Angeles)			
California Rail Builders, LLC		Ferrovial Construction West, LLC	80,0%
Ferrovial Construction West, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%

ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: North Richland Hills)

Bluebonnet Contractor, LLC	Ferrovia Construction Texas, LLC	60,0%
	DBW Construction, LLC	40,0%

ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: The Woodlands)

DBW Construction, LLC	Webber, LLC	100,0%
Webber Waterworks, LLC	Webber, LLC	100,0%
Webber Materials, LLC	Webber Equipment & Materials, LLC	100,0%
Webber, LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0%
Webber Barrier Services, LLC	Webber, LLC	100,0%
Webber Commercial Construction, LLC	Webber, LLC	100,0%
Webber Equipment & Materials, LLC	Webber, LLC	100,0%
Webber Management Group, LLC	Webber Equipment & Materials, LLC	100,0%
52 Block Builders, LLC	Webber Commercial Construction, LLC	100,0%

ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Virginia)

FAM Construction, LLC	Ferrovia Construction US Corp.	70,0%

FRANCIA (Domicilio Social: París)

Ferrovia Construction France	Ferrovia Construction International SE	100,0%

PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)

Ferrovia Construction International SE	Ferrovia SE	100,0%

IRLANDA (Domicilio Social: Dublín)

Ferrovia Construction Ireland Ltd	Ferrovia Construction Holding Limited	100,0%

MÉXICO (Domicilio Social: México DF)

Cadagua Ferr. Industrial Mexico	Cadagua, S.A.	75,1%
	Ferrovia Medio Ambiente y Energía, S.A.	24,9%

NUEVA ZELANDA (Domicilio Social: Wellington)

Ferrovia Construction (New Zealand) Limited	Ferrovia Construction Australia PTY LTD	100,0%

PERÚ (Domicilio Social: Lima)

Ferrovia Construcción Perú, S.A.C. *	Ferrovia Construction International SE	99,99%

POLONIA (Domicilio Social: Cracovia)

Mostostal Kraków S.A.	Budimex, S.A.	100,0%
Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.	Mostostal Kraków S.A.	100,0%
Fotowoltaika HIG XIV Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100,0%

POLONIA (Domicilio Social: Kamieńsk)

FBSerwis Kamieńsk Sp. z o.o.	FBSerwis SA	80,0%
FBSerwis Zielony Kamieńsk Sp. z o.o.	FBSerwis Kamieńsk Sp. z o.o.	100,0%

POLONIA (Domicilio Social: Kąty Wrocławskie)

FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.	FBSerwis SA	100,0%
FBSerwis Zielony Wrocław Sp. z o.o.	FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.	100,0%

POLONIA (Domicilio Social: Ścinawka Dolna)

FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.	FBSerwis SA	100,0%
FBSerwis Zielony Dolny Śląsk Sp. z o.o.	FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.	100,0%

POLONIA (Domicilio Social: Tarnów)

FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.	FBSerwis SA	100,0%
FBSerwis Zielona Karpatia Sp. z o.o.	FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.	100,0%

POLONIA (Domicilio Social: Varsovia)

Budimex, S.A.	Ferrovia Construction International SE	50,1%
Bx Budownictwo Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100,0%
Bx Kolejnictwo SA	Budimex, S.A.	100,0%
Budimex Parking Wrocław Sp. z o.o.	P Budimex, S.A.	51,0%
FBSerwis SA	Budimex, S.A.	100,0%
FBSerwis A Sp. z o.o.	FBSerwis SA	100,0%
FBSerwis B Sp. z o.o.	FBSerwis SA	100,0%
FBSerwis Odbiór Sp. z o.o.	FBSerwis SA	100,0%
FBSerwis Paliwa Alternatywne Sp. z o.o.	FBSerwis SA	100,0%
JZE Sp. z o.o.	FBSerwis SA	100,0%
Zakład, Przetworstwa Odpadów Zawisty Sp. Z.o.o.	FBSerwis Zawisty Sp. z o.o	100,0%
Konstalex Sp. z o.o.	Mostostal Kraków SA	100,0%

Budimex Most Wschodni S.A.		Budimex, S.A.	100,0%
Circular Construction SA		Budimex Most Wschodni SA	100,0%
Magnolia Energy Sp. z o.o.	P	Budimex, S.A.	100,0%
Budimex PPP SA		Budimex, S.A.	100,0%
Budimex F Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%
Budimex A Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%
Budimex O Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%
Budimex P Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%
Budimex R Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	100,0%
Budimex D Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	76,0%
Budimex SA Sygnity SA sj		Budimex, S.A.	67,0%
Budimex SA Cadagua SA IV sc		Budimex, S.A.	99,9%
Budimex SA Cadagua SA V sc		Budimex, S.A.	99,9%
Budimex SA Técnicas Reunidas SA - Turów s.c.		Budimex, S.A.	50,0%
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 SE	100,0%
Ferrovial Construcción Puerto Rico, LLC		Ferrovial Construction International SE	100,0%
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)			
Ferrovial Construction (UK) Limited		Ferrovial Construction Holding Limited	100,0%
Ferrovial Construction Holdings Limited		Ferrovial Construction International SE	100,0%
FC Civil Solutions Limited		Ferrovial Construction Holding Limited	100,0%
AUTOPISTAS			
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)			
Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)		Ferrovial SE	100,0%
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	100,0%
Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L.	100,0%
Cintra Inversiones, S.L.U. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L.	100,0%
Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a) *		Cintra Infraestructuras España, S.L.	99,99%
Roland Servicios Empresariales, S.L.U.		Ferrovial Mobility S.L.	100,0%
Autopista Alcalá-O'Donnell, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L.	100,0%
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	P	Ferrovial Construcción, S.A.	55,0%
		Cintra Infraestructuras España, S.L.	30,0%
		Ferrovial SE	15,0%
Ferrovial Aravia, S.A.	P	Ferrovial Construcción, S.A.	55,0%
		Cintra Infraestructuras España, S.L.	30,0%
		Ferrovial SE	15,0%
ESPAÑA (Domicilio Social: Barcelona)			
Autema, S.A. (a)	P	Inversora Autopistas de Cataluña, S.L.	76,3%
AUSTRALIA (Domicilio Social: Melbourne)			
Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		Cintra OSARS Western Ltd	100,0%
Cintra OSARS Western Unit Trust		Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust	100,0%
AUSTRALIA (Domicilio Social: Sídney)			
Cintra Developments Australia PTY Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%
Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd		Cintra OSARS Western Ltd	100,0%
Cintra OSARS Western PTY Ltd		Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd	100,0%
CANADÁ (Domicilio Social: Toronto)			
Cintra 4352238 Investments Inc.		407 Toronto Highway B.V.	100,0%
CANADÁ (Domicilio Social: Vancouver)			
1568417 B.C.		Cintra 1535145 Investments	100,0%
COLOMBIA (Domicilio Social: Bogotá)			
Cintra Infraestructuras Colombia, S.A.S. (a)		Cintra Global SE	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)			
Ferrovial Holding US Corp		Cintra Global SE	100,0%
Ferrovial Mobility US, LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0%
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0%
Cintra Texas Corp		Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra US Services, LLC		Cintra Texas Corp	100,0%
Cintra ITR LLC *		Cintra Holding US Corp	49,0%
		Ferrovial Construction US Corp.	44,0%

Cintra LBJ, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra NTE, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra NTE Mobility Partners Segments 3, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra Toll Services, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra I-77 Mobility Partners, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra 2I-77 Mobility Partners, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra 2I-66 Express Mobility Partners, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%
I-66 Express Mobility Partners Holdings, LLC	P	Cintra 2I-66 Express Mobility Partners, LLC	50,0%
I-66 Express Mobility Partners, LLC	P	I-66 Express Mobility Partners Holdings, LLC	100,0%
Cintra 3I-66 Express Mobility Partners, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra 3I-77 Mobility Partners, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra Digital Business Ventures, LLC	P	Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra North Corridor Transit Partners, LLC	P	Cintra Holding US Corp	100,0%
Cintra 1535145 Investments		Cintra 4352238 Investments Inc.	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Charlotte)			
I-77 Mobility Partners Holding, LLC	P	Cintra I-77 Mobility Partners, LLC	50,1%
		Cintra 2I-77 Mobility Partners, LLC	15,0%
		Cintra 3I-77 Mobility Partners, LLC	7,1%
I-77 Mobility Partners, LLC	P	I-77 Mobility Partners Holding, LLC	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Dallas)			
LBJ Infrastructure Group Holding, LLC	P	Cintra LBJ, LLC	54,6%
LBJ Infrastructure Group, LLC	P	LBJ Infrastructure Group Holding, LLC	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: North Richland Hills)			
NTE Mobility Partners Holding, LLC	P	Cintra NTE, LLC	63,0%
NTE Mobility Partners, LLC	P	NTE Mobility Partners Holding, LLC	100,0%
NTE Mobility Partners Segments 3 Holding, LLC	P	Cintra NTE Mobility Partners Segments 3, LLC	53,7%
NTE Mobility Partners Segments 3, LLC	P	NTE Mobility Partners Segments 3 Holding, LLC	100,0%
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)			
Cintra Infrastructures SE		Cintra Global SE	100,0%
Cintra Global SE		Ferrovial SE	100,0%
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global SE	100,0%
Cintra INR Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0%
Cintra Projects B.V.		Cintra Global SE	100,0%
Cintra IM Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0%
Cintra INVIT Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0%
Cintra Development B.V.		Cintra Global SE	100,0%
INDIA (Domicilio Social: Mumbai)			
Cintra India Private Limited*		Cintra INR Investments B.V.	99,99%
PORTUGAL (Domicilio Social: Lisboa)			
Vialivre, S.A.	P	Cintra Global SE	84,0%
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)			
Cintra Silvertown Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)			
Cintra Infrastructures UK Ltd		Cintra Global SE	100,0%
Cintra Toowoomba Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%
Cintra Slovakia Ltd		Cintra Global SE	100,0%
Cintra OSARS Western Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%
CHILE (Domicilio Social: Santiago de Chile)			
Cintra Infraestructuras Chile, S.p.A		Cintra Global SE	100,0%
PERÚ (Domicilio Social: LIMA)			
Cintra Infraestructuras Perú, S.A.C*		Cintra Global SE	99,9%
INFRAESTRUCTURAS DIGITALES			
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)			
Ferrovial MAD 01, S.A.	P	Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial 008, S.L.U. (a)	P	Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial 009, S.L.U. (a)	P	Ferrovial SE	100,0%
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)			
Ferrovial Digital Infrastructures B.V.		Ferrovial SE	100,0%
Ferrovial WAW 001 B.V.		Ferrovial Digital Infrastructures B.V.	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)			
Ferrovial Digital Infrastructures US Hold. LLC		Ferrovial Holding US CORP	100,0%
POLONIA (Domicilio Social: Varsovia)			

Sien Real SP Zoo	P	Budimex, S.A.	50,0%
		Ferrovia WAW 001 B.V.	50,0%
AEROPUERTOS			
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)			
Ferrovia Aeropuertos España, S.A. (a)		Ferrovia SE	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)			
Ferrovia Airports Holding US Corp		Ferrovia Holding US Corp	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Denver)			
Ferrovia Airports O&M Services, LLC		Ferrovia Airports Holding US Corp	100,0%
Ferrovia Airports US Terminal One, LLC		Ferrovia Airports Holding US Corp	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Nueva York)			
MARS NTO LLC		Ferrovia Airports US Terminal One, LLC	96,1%
Ferrovia Airports CHS MSA, LLC		Ferrovia Airports Holding US Corp	100,0%
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)			
Hubco Netherlands B.V.		Ferrovia Airports International SE	100,0%
Ferrovia Airports FMM B.V.		Ferrovia Airports International SE	100,0%
Ferrovia Airports Turkey B.V.	P	Ferrovia Airports International SE	100,0%
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)			
Ferrovia Airports International SE		Ferrovia SE	100,0%
TURQUÍA (Domicilio Social: Ankara)			
YDA HAVALIMANI YATIRIM VE ISLETME A.S.	P	Ferrovia Airports Turkey B.V.	60,0%
ENERGÍA			
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)			
Ferrovia Transco España, S.A.U. (a)	P	Ferrovia Transco International B.V.	100,0%
Ferrovia Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)		Ferrovia SE	100,0%
Parque Solar Casilla, S.L.U. (a)	P	Ferrovia Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	100,0%
Cea Infraestructuras Energéticas (a)	P	Ferrovia Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	100,0%
Jucar Infraestructuras Energéticas (a)	P	Ferrovia Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	100,0%
Pisuerga Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	P	Ferrovia Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	100,0%
Ferrovia Growth VI, S.L. (a)		Ferrovia Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	100,0%
Ferrovia 004, S.A. (a)		Ferrovia SE	100,0%
Siemsa Control y Sistemas, S.A.U. (a)		Ferrovia Energía, S.A.	100,0%
Ferrovia Energía, S.A. (a)		Ferrovia SE	100,0%
CHILE (Domicilio Social: Santiago)			
Ferrovia Power Infrastructures Chile, SpA		Ferrovia Transco International B.V.	100,0%
Ferrovia Transco Chile II SpA	P	Ferrovia Power Infrastructures Chile, SpA	100,0%
Ferrovia Transco Chile III SpA	P	Ferrovia Transco International B.V.	100,0%
Ferrovia Transco Chile IV SpA	P	Ferrovia Power Infrastructures Chile, SpA	100,0%
Centella Transmisión, S.A. *	P	Ferrovia Power Infrastructures Chile, SpA	99,9%
Centella Transmisión II, S.A.	P	Ferrovia Power Infrastructures Chile, SpA	50,1%
Alto Huemul Transmisión SpA	P	Ferrovia Transco Chile III SpA	49,9%
Alto Huemul II SpA		Ferrovia Power Infrastructures Chile, SpA	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)			
Ferrovia Energy US, LLC		Ferrovia Holding US Corp	100,0%
Ferrovia Energy US I, LLC		Ferrovia Energy US, LLC	100,0%
Misae Solar IV, LLC	P	Misae Solar IV Pledgor, LLC	100,0%
Misae Solar IV Class B Holco US Inc.		Ferrovia Energy US, LLC	100,0%
Ferrovia Energy HoldCo US Pledgor Inc.		Ferrovia Energy US, LLC	100,0%
Misae Solar IV Class B Pledgor, LLC*		Ferrovia Energy US, LLC	99,0%
Ferrovia Energy US Seller, LLC*		Ferrovia Energy US, LLC	99,0%
Misae Solar IV Class B Member, LLC	P	Misae Solar IV Class B Pledgor, LLC	100,0%
Misae Solar IV TE HoldCo, LLC	P	Misae Solar IV Class B Member, LLC	100,0%
Misae Solar IV Pledgor, LLC	P	Ferrovia Energy US Seller, LLC	100,0%
Milano Solar, LLC	P	Ferrovia Energy US, LLC	100,0%
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Delaware)			
Ferrovia Energy Operations, LLC		Ferrovia Energy US, LLC	100,0%
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)			
Ferrovia EG SE		Ferrovia SE	100,0%
Thalia Waste Treatment B.V.		Ferrovia SE	100,0%
Ferrovia Transco International B.V.		Ferrovia SE	100,0%
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)			
Thalia Waste Management Limited		Thalia Waste Treatment B.V.	100,0%

Thalia MK ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%
Thalia AWRP ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%
Thalia WB HoldCo Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%
Thalia WB ODC Limited		Thalia WB HoldCo Limited	100,0%
Thalia WB Services Limited		Thalia WB ODC Limited	100,0%
Thalia WB SPV Limited	P	Thalia WB Services Limited	100,0%
Thalia IOW SPV Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%
Thalia Services Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%
Thalia MK HoldCo Limited	P	Thalia Waste Management Limited	100,0%
Thalia MK SPV Limited		Thalia MK HoldCo Limited	100,0%
Thalia IOW ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%
POLONIA (Domicilio Social: Varsovia)			
		Budimex, S.A.	51,0%
BXF Energía Sp. z.o.o.		Ferrovial EG SE	49,0%
Azalia, Sp.z.o.o.	P	BXF Energía SP ZOO	100,0%
AUSTRALIA (Domicilio Social: Sidney)			
Ferrovial Energy PTY LTD		Ferrovial EG SE	100,0%
		Ferrovial Construction Australia PTY LTD	50,0%
Ferrovial Energy Construction PTY LTD		Ferrovial Energy PTY LTD	50,0%

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, SE y sociedades dependientes.

(*) El porcentaje restante para completar la propiedad del 100% en la sociedad pertenece a los accionistas minoritarios del Grupo Ferrovial.

(P) Proyectos.

(P) Proyectos/Valor método de puesta en equivalencia: Coste neto de la sociedad dominante sobre la sociedad puesta 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, 25 de febrero de 2026.

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 ejecutiva*
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 (Director principal)*
D. Gonzalo Urquijo, *Consejero no ejecutivo*
D^a. Hildegard Wortmann, *Consejera no ejecutiva*



CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES

9



A. Balance individual a 31 de diciembre de 2025

(antes de la apropiación de resultados)

(Millones de euros)

ACTIVOS	Notas	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024
Activos no corrientes		12.756	13.167
Activos no corrientes financieros	1.1	12.752	13.163
Participaciones en empresas del grupo		12.521	12.815
Cuentas a cobrar de empresas del grupo		0	256
Impuestos diferidos		130	55
Otras cuentas a cobrar		101	37
Otros activos no corrientes	1.2	4	4
Activos corrientes		435	601
Cuentas a cobrar	1.3	306	426
Cuentas a cobrar corrientes de empresas del grupo		232	347
Cuentas a cobrar relativas al impuesto sobre sociedades		68	72
Otras cuentas a cobrar		3	4
Pagos anticipados e ingresos devengados		3	3
Tesorería	1.4	129	175
TOTAL ACTIVO		13.191	13.768
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
Fondos Propios	1.5	6.226	6.422
Capital social desembolsado y suscrito		7	7
Prima de emisión		4.316	4.316
Reservas de revalorización		-11	-10
Otras reservas legales		-729	-206
Otras reservas		1.749	-954
Resultado del ejercicio		894	3.270
Provisiones	1.6	74	89
Provisión para impuestos		66	62
Provisión por participaciones en empresas del Grupo		2	22
Otras provisiones		6	5
Pasivos no corrientes	1.7	5.655	6.001
Bonos		1.345	496
Deudas con entidades de crédito		60	60
Deudas con empresas del grupo		4.183	5.433
Otros pasivos no corrientes		67	12
Pasivos corrientes	1.8	1.236	1.256
Otras provisiones		1	1
Deudas con bancos		0	252
Obligaciones y bonos		72	255
Acreedores comerciales		1	0
Deudas con empresas del grupo		1.136	696
Deudas relativas al impuesto sobre sociedades		0	19
Pasivos devengados		5	5
Otros pasivos corrientes		21	28
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVO		13.191	13.768

El estado anterior debe leerse en conjunto con las notas adjuntas.

B. Cuenta de pérdidas y ganancias individual

(Millones de euros)

	Notas	2025	2024
Cifra de ventas	2.1	23	23
Total ingresos de explotación		23	23
Gastos de personal	2.2	-20	-21
Otros gastos de explotación	2.3	-55	-61
Total gastos de explotación		-75	-82
Resultado por enajenación de inmovilizado	2.4	-34	10
Ingresos financieros	2.5	16	18
Gastos financieros	2.5	-227	-218
Diferencias de cambio netas		-3	-16
Resultado por derivados	1.1.5	28	38
Total ingresos y gastos financieros		-220	-167
Resultado antes de impuestos		-272	-226
Participación en los resultados en empresas del Grupo	1.1.1	972	3.439
Gasto/Ingreso por impuesto sobre sociedades	2.6	194	56
RESULTADO DEL EJERCICIO		894	3.270

El estado anterior debe leerse en conjunto con las notas adjuntas.

C. Notas a los estados financieros individuales

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”).

Ferrovial SE es la sociedad dominante última del Grupo Ferrovial y sus acciones cotizan en Euronext Amsterdam, las bolsas de valores españolas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y en el Nasdaq Global Select Market.

Los estados financieros se presentan en millones de euros (“EUR”), que es la moneda funcional de la Sociedad.

Actividades de la Sociedad

Ferrovial SE es la sociedad dominante última y, como tal, se dedica a actividades de holding y relacionadas, que implican diseño, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de infraestructura de transporte y servicios urbanos.

Los estados financieros individuales se han preparado de conformidad con lo dispuesto en la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil de los Países Bajos. La Sociedad hace uso de la opción prevista en el artículo 362, apartado 8, de la Parte 9, Libro 2, del Código Civil neerlandés para elaborar los estados financieros de la Sociedad conforme a los mismos principios contables que los aplicados a los estados financieros consolidados. La valoración se basa en los requisitos de reconocimiento y valoración de las Normas Contables NIIF adoptadas por la Unión Europea (UE) y tal y como se explica con más detalle en las Notas a los estados financieros consolidados.

Políticas contables y uso de estimaciones

Los juicios y estimaciones contables y la contabilización de provisiones de participaciones en empresas del grupo se describen a continuación.

Activos financieros

Participaciones en empresas del Grupo

Las inversiones en sociedades dependientes incluyen las sociedades dependientes en las que la Sociedad ejerce control, lo que suele conllevar una participación del 50% o más de los derechos de voto, y se valoran utilizando el método de puesta en equivalencia, tal y como se describe en las políticas contables de los estados financieros consolidados. Conforme a este método, las sociedades dependientes se contabilizan según la participación de la sociedad en su valor liquidativo más su participación en los resultados de las sociedades dependientes y su participación en los cambios reconocidos directamente en el patrimonio neto de las sociedades dependientes a partir de la fecha de adquisición, de acuerdo con las políticas contables divulgadas en los estados financieros consolidados, menos su participación en las distribuciones de dividendos procedentes de las sociedades dependientes. La participación de la Sociedad en los resultados de las sociedades dependientes 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.

Si el valor de la sociedad dependiente conforme al método de puesta en equivalencia se sitúa por debajo de cero, la sociedad dependiente se valorará a cero siempre y cuando el valor liquidativo siga siendo negativo. Las participaciones a largo plazo que, en esencia, formen parte de la inversión neta del inversor en la sociedad dependiente. Se constituye una provisión si y en la medida en que la sociedad se responsabilice de la totalidad o parte de las deudas de la sociedad dependiente o si tiene la obligación implícita de permitir que la sociedad dependiente reembolse sus deudas.

Se reconoce una participación posterior en el beneficio de la sociedad dependiente únicamente en la medida en que se haya compensado la participación acumulada en la pérdida no reconocida previamente.

Tras aplicar el método de puesta en equivalencia, la entidad determina si debe reconocerse una pérdida por deterioro del valor con respecto a la sociedad dependiente. En cada fecha de cierre, la entidad evalúa si existen indicios objetivos de deterioro del valor de la sociedad dependiente. Si existe algún indicio de este tipo, la entidad determina la pérdida por deterioro como la diferencia entre el importe recuperable de la sociedad dependiente y su valor contable, y la traslada a la cuenta de pérdidas y ganancias.

Los resultados de las operaciones con o entre participaciones que se contabilizan por el método de puesta en equivalencia se reconocen en función de la participación de Ferrovial en dichas sociedades.

Patrimonio neto

Capital social desembolsado y suscrito

Los costes relacionados con la constitución y 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.

Reservas de revalorización

Las reservas de revalorización son una reserva legal y tienen en cuenta el impacto de los impuestos en el patrimonio neto y los resultados a través de una provisión por 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.

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. En caso de que se vendan las acciones propias, el resultado se añadirá a otras reservas. Las acciones propias se mantienen en el patrimonio neto a menos que se vendan o se retiren legalmente.

Participación en los resultados en empresas del Grupo

La participación en los resultados de las participaciones es el importe por el cual ha cambiado el valor contable de la participación desde los estados financieros anteriores como consecuencia de los beneficios obtenidos por la participación, en la medida en que estos puedan atribuirse a la sociedad.

1. Notas al balance individual a 31 de diciembre de 2025

1.1 Inversiones Financieras

Los activos no corrientes financieros se pueden desglosar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	Nota	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024
Participaciones en empresas del grupo	1.1.1	12.521	12.815
Cuentas a cobrar de empresas del grupo	1.1.2	0	256
Impuestos diferidos	1.1.3	130	55
Otras cuentas a cobrar	1.1.4	101	37
Total de activos no corrientes financieros		12.752	13.163

Más detalles en las siguientes subnotas.

1.1.1 Participaciones en empresas del Grupo

A continuación se detallan las sociedades dependientes directas y los movimientos relacionados a lo largo del ejercicio en cuestión:

(Millones de euros)	Saldo a 1 de enero de 2025	Aportación de capital (+)/reducción (-)	Dividendos	Participación en los resultados en empresas del Grupo	Impacto de los derivados	Diferencias de conversión	Otros movimientos directos de capital de participaciones	Saldo a 31 de diciembre de 2025
Ferrovial Construction International SE	962	—	—	194	—	(13)	—	1.144
Cintra Global SE	7.890	—	(352)	495	(87)	(432)	(1)	7.513
Ferrovial Airports International SE	2.909	—	(453)	334	1	(4)	28	2.815
Ferrovial Netherlands B.V.	80	(20)	—	(1)	—	(5)	—	54
Ferrovial Ventures Netherlands B.V.	11	—	—	—	—	(1)	—	10
Ferrovial Transco International B.V.	126	—	—	(14)	(4)	1	(11)	99
Ferrovial EG SE	67	—	—	(13)	—	—	36	89
Ferrovial Ventures Ltd.	12	—	—	—	—	(1)	—	11
Ferrovial Services Netherlands B.V.	26	—	—	12	—	(2)	(36)	—
Thalia Waste Treatment B.V.	53	79	—	(55)	—	(4)	1	75
Ferrovial Digital Infrastructures BV	—	30	—	(2)	—	—	(10)	18
Ferrovial Inversiones, S.A.	2	—	—	—	—	—	—	3
Ferrovial Construcción, S.A.	242	—	(31)	13	1	3	39	267
Ferrovial Aeropuertos España, S.A.	28	—	—	2	—	—	—	30
Ferrovial Energía S.A.	25	—	—	2	—	(1)	41	67
Ferrovial 001, S.A.	90	1	—	—	—	—	—	92
Cintra Infraestructuras España S.L.	49	—	—	23	(2)	—	(16)	54
Ferrofin S.L.	88	(44)	(29)	(16)	—	26	—	25
Ferrovial Corporación, S.L.	15	—	(9)	7	—	—	—	13
Temaui, S.L.	5	—	—	—	—	—	—	5
Krypton RE S.A.	21	—	—	2	—	—	—	23
Ferrovial Movilidad S.L.	15	—	—	2	—	—	—	17
Landmille, Ltd. - GBP	1	—	(1)	—	—	—	—	—
Ferrovial 004, S.L.U	66	—	(66)	4	—	—	—	4
Ferrovial Ventures, S.A.U.	18	—	—	—	—	—	—	18
Ferrovial 008, S.L.U.	—	31	—	—	—	—	—	31
Ferrovial 009, S.L.U.	—	43	—	—	—	—	—	43
Otros	13	20	—	(18)	—	—	(12)	3
Total	12.815	141	(940)	972	(91)	(434)	59	12.521

Cintra Global SE

El 16 de octubre de 2025, en el marco de la aprobación de las cuentas anuales de Cintra Global SE, su socio único, Ferrovial SE, aprobó la distribución de un dividendo correspondiente al resultado del ejercicio 2024, por un importe de 351,6 millones de euros.

El 6 de junio de 2025, el consejo de administración de Cintra Global SE aprobó formalmente una reestructuración por la que la sociedad se convertiría en titular directo de todas las acciones de Cintra Infrastructures SE, unificando todas las entidades neerlandesas de Cintra en una única estructura corporativa.

Ferrovial Airports International SE

El 16 de diciembre de 2025, Ferrovial Airports International SE aprobó una distribución a cuenta en especie a su accionista, Ferrovial SE, por un total de 452 millones de euros. La distribución se llevó a cabo mediante la transferencia y la liquidación simultánea de un préstamo intercompañía entre las partes, cancelando efectivamente el saldo pendiente en virtud del acuerdo de crédito intragrupo, de conformidad con los requisitos aplicables de la legislación neerlandesa en materia de sociedades y con el respaldo de los estados financieros intermedios de la Sociedad.

El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de toda su participación restante (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), la sociedad dominante de Heathrow Airport Holdings Ltd.

Ferrovial Digital Infrastructures B.V

El 13 de mayo de 2025, la Sociedad realizó una aportación en especie de prima de emisión a Ferrovial Digital Infrastructures BV, en virtud del Contrato de Crédito, por un valor total de 28 millones de euros, con el fin de financiar la adquisición, junto con Budimex S.A., de la sociedad polaca Sien Real Sp.z.o.o., mediante pagos directos a los vendedores (Sempiria Holding GmbH y Goldberg Solid Investment GmbH). Ferrovial SE aporta y cede a Ferrovial Digital Infrastructure B.V. todos los derechos de crédito frente a Ferrovial WAW 001 B.V. derivados del préstamo de 28 millones de euros. Esta asignación se realiza como aportación voluntaria a la prima de emisión.

El 17 de junio de 2025, Ferrovial Digital Infrastructure B.V., como socio único, realizó una aportación de prima de emisión por valor de 2 millones de euros a Ferrovial WAW 001 B.V. con el fin de proporcionar a la Sociedad la financiación necesaria para cubrir los gastos generales corporativos. La aportación se realizó mediante una transferencia bancaria a la cuenta bancaria de la Sociedad y se formalizó como una aportación voluntaria de prima de emisión (agiostronging) conforme a la legislación neerlandesa.

Ferrofin S.L

La reducción de 44 millones de euros corresponde a varios préstamos subordinados intragrupo concedidos durante 2025 para respaldar las necesidades de financiación de Thalia Waste Treatment B.V. La financiación se proporcionó en tres tramos: 10,5 millones de libras en junio de 2025, 7 millones de libras en julio de 2025 y 20,5 millones de libras en septiembre de 2025. Estos préstamos no tienen vencimiento contractual, devengan intereses y están totalmente subordinados a los acreedores preferentes. El importe al cierre del ejercicio refleja el principal pendiente, los intereses capitalizados y el impacto de la conversión de monedas de los saldos en libras esterlinas al tipo de cambio de cierre.

El 30 de junio de 2025, los accionistas aprobaron las cuentas de 2024 y acordaron distribuir la totalidad de los 28,9 millones de euros de beneficios en forma de dividendo en efectivo en un plazo de tres meses.

Ferrovial 004, S.L.U

En julio de 2025, el socio único de FERROVIAL 004, S.L.U. aprobó la distribución de un dividendo total de 65,6 millones de euros. Este importe, que comprende tanto el beneficio del ejercicio 2024 como las reservas disponibles, se liquidó mediante la transferencia de una cuenta a cobrar intragrupo. La distribución cumplió todos los requisitos de la legislación española en materia de sociedades, lo que refleja la sólida posición patrimonial de la sociedad y su capacidad para generar y aportar valor al Grupo.

Ferrovial 008, S.L.U

El 1 de diciembre de 2025, Ferrovial SE, actuando a través de su sucursal española como socio único de FERROVIAL 008, S.L., aprobó una aportación de capital significativa por importe de 31 millones de euros. La decisión subraya la visión a largo plazo de Ferrovial y su compromiso de garantizar que cada sociedad dependiente cuente con los recursos necesarios para operar con resiliencia, estabilidad y ambición estratégica.

Ferrovial 009, S.L.U

El 1 de diciembre de 2025, Ferrovial SE, actuando a través de su sucursal española como socio único de FERROVIAL 009, S.L., aprobó una aportación de socios por importe de 42 millones de euros. Esta aportación de capital, registrada como aportación de socios según el Plan General de Contabilidad español, refuerza la posición de liquidez de la sociedad.

1.1.2 Cuentas a cobrar de empresas del grupo

A 31 de diciembre de 2025, el saldo de las cuentas a cobrar es cero (2024: 256 millones de euros). El préstamo se liquidó y reembolsó en su totalidad el 28 de julio de 2025. El préstamo, concedido a Ferrofin SL el 11 de junio de 2024, tenía un importe comprometido de 300 millones de euros y un tipo de interés efectivo del 3,82 %.

Los movimientos de las cuentas a cobrar de empresas del grupo fueron los siguientes:

(Millones de euros)	Cuentas a cobrar de empresas del grupo
Saldo a 1 de enero de 2025	256
Intereses/amortización	11
Reembolsos	-267
Saldo a 31 de diciembre de 2025	0

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 a 31 de diciembre de 2024	55
Créditos fiscales Grupo Fiscal Neerlandés	11
Diferencias temporales del grupo fiscal neerlandés	0
Créditos fiscales Grupo Fiscal Español	-15
Diferencias temporales del grupo fiscal español	79
Saldo a 31 de diciembre de 2025	130

Los activos por impuestos diferidos no corrientes incluidos en el balance de la Sociedad y los cargos o abonos por impuestos diferidos relacionados en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad se pueden desglosar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	Balance		Cuenta de pérdidas y ganancias	
	Saldo a 31/12/2025	Saldo a 31/12/2024	2025	2024
Diferencias temporales por compensación	84	5	80	4
Créditos fiscales y pérdidas trasladables	42	46	(4)	(17)
Otros	4	4	—	—
Total	130	55	75	(12)

Créditos fiscales

Los activos por impuestos 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 valorar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas, en función de las últimas proyecciones de resultados disponibles de las empresas del Grupo.

El saldo total reconocido es de 42 millones de euros, de los cuales 15 millones de euros corresponden a créditos fiscales por bases imponibles negativas y 11 millones de euros a otros créditos fiscales, ambos a utilizar por el Grupo Fiscal Español encabezado por la Sucursal, y los 16 millones de euros restantes de créditos fiscales por bases imponibles negativas se reconocen para el grupo fiscal en los Países Bajos.

La Sociedad estima que se espera que se revierta un importe de 9 millones de euros de activos por impuestos diferidos en el plazo de un año.

Diferencias temporales por compensación y otros

Las provisiones contables no deducibles de impuestos por importe de 3,6 millones de euros (2024: 3,1 millones de euros) dan lugar a diferencias temporarias que deberán recuperarse en los próximos años.

En el régimen de consolidación fiscal español para los ejercicios que comienzan en 2023, 2024 y 2025, existe una restricción que no permite incluir en la base imponible consolidada del grupo el 50% de las bases imponibles negativas individuales trasladables de las entidades que componen dicho grupo. Para los periodos impositivos posteriores, el importe de las bases imponibles negativas individuales no incluidas en la base imponible del grupo fiscal se incorporará a la base imponible del grupo en partes iguales, en cada uno de los diez primeros periodos impositivos. Los activos por impuestos diferidos registrados a este respecto ascienden a 87 millones de euros (7 millones de euros en 2024).

El saldo de activos diferidos por -3 millones de euros (2024: -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 pérdidas y ganancias. Se trata principalmente de activos por impuestos diferidos derivados de derivados financieros.

- **Grupos consolidados fiscales españoles y neerlandeses**

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 cabecera de la Unidad Fiscal Neerlandesa de Ferrovial.

Ferrovial SE es la cabecera de la unidad fiscal a efectos del impuesto sobre sociedades en España, mientras que la Sucursal actúa como representante de Ferrovial SE.

1.1.4 Otras cuentas a cobrar no corrientes

Otras cuentas a cobrar no corrientes por importe de 101 millones de euros (2024: 37 millones de euros) corresponden principalmente a derivados a largo plazo.

- **Derivados a largo plazo**

Otras cuentas a cobrar no corrientes incluyen derivados con un valor razonable de 89 millones de euros (2024: 31 millones de euros), correspondientes a *equity swaps*, opciones e *interest swaps*.

Equity swaps

La Sociedad ha suscrito contratos de *equity swaps* para cubrir el potencial impacto financiero del ejercicio de los sistemas retributivos vinculados a la acción otorgados a los empleados. Estos *equity swaps* no se califican como contabilidad de cobertura y las ganancias o pérdidas relacionadas se reconocen como resultado derivado en la cuenta de pérdidas y ganancias (ver estados financieros consolidados Nota 5.5.a).

Los *equity swaps* 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 retribución 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.

Su valor razonable a 31 de diciembre de 2025 es de 44 millones de euros. La variación de valor ejercicio tiene su origen en el incremento de valor de la acción de Ferrovial de 40,6 a 31 de diciembre 2024 hasta 55 a 31 de diciembre de 2025, que ha supuesto un impacto de 27 millones de euros en la cuenta de pérdidas y ganancias. También cabe mencionar el impacto en los resultados financieros de estos instrumentos como gasto por un importe de -2 millones de euros, siendo el impacto total sobre los recursos líquidos es de 10 millones de euros (positivo).

En diciembre de 2025, estos derivados cuentan con un nocional equivalente de 1.580.364 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 nocional total de 43 millones de euros.

Opciones sobre acciones

La Sociedad incluye opciones sobre acciones relacionadas con el bono convertible no dilutivo liquidado en efectivo emitido en noviembre de 2025, tal y como se describe en la Nota 5.2 b.1.1 y se detalla en la Nota 1.7 Pasivos no corrientes de los estados financieros consolidados.

Este bono se contabiliza como un instrumento híbrido, compuesto por un componente de deuda principal y un derivado implícito con un importe nocional de 400 millones de euros, que se valora a su valor razonable y se reconoce como un pasivo no corriente (-45 millones de euros).

Además, la Sociedad ha emitido una opción de compra externa que refleja la opción de conversión incorporada en el bono. Esta opción externa se clasifica como un instrumento financiero derivado, se valora a su valor razonable (45 millones de euros) y se reconoce en el epígrafe activos derivados.

Aunque tanto la opción incorporada como la opción externa se reconocen por separado, están vinculadas a la misma exposición subyacente y tienen efectos económicos opuestos, lo que da lugar a movimientos del valor razonable que se compensan en gran medida entre sí.

Las siguientes tablas muestran el desglose de los derivados y los valores razonables correspondientes a 31 de diciembre de 2025 y a 31 de diciembre de 2024, incluidos los vencimientos nominales, 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 a 31/12/2025	Saldo a 31/12/2024	2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	TOTAL
Equity swaps	44	29	44	—	—	—	—	44
Interest rate swaps	—	1	—	—	—	—	—	—
Cross-currency swaps (activo corriente)	—	1	—	—	—	—	—	—
Opción de conversión externa	45	—	—	—	—	—	400	400
Saldo total de activos	89	31	44	—	—	—	400	444
Opción de conversión integrada	(45)	—	—	—	—	—	400	400
Saldo total de pasivos	(45)	—	—	—	—	—	400	400
Derivados totales	44	31	44	—	—	—	800	844

(Millones de euros)	VALOR RAZONABLE							VENCIMIENTOS DE FLUJO DE CAJA
	Saldo a 31/12/2025	Saldo a 31/12/2024	2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	TOTAL
Equity swaps	44	29	44	—	—	—	—	44
Interest rate swaps	—	1	—	—	—	—	—	—
Cross-currency swaps	—	1	—	—	—	—	—	—
Opción de conversión externa	45	—	—	—	—	—	45	45
Saldo total de activos	89	31	44	—	—	—	45	89
Opción de conversión integrada	(45)	—	—	—	—	—	(45)	(45)
Saldo total de pasivos	(45)	—	—	—	—	—	(45)	(45)
Derivados totales	44	31	44	—	—	—	—	44

Los importes de los noacionales que se detallan en las tablas anteriores incluyen todos los pendientes de pago a 31 de diciembre de 2025. En consecuencia, los vencimientos se presentan como cifras positivas y los aumentos futuros, cuyo importe ya se ha concertado, se muestran como cifras negativas.

La siguiente descripción general refleja los cambios en el valor razonable de las coberturas de 2024 a 2025 y los efectos de dichas variaciones en el balance general y la cuenta de pérdidas y ganancias.

(Millones de euros)	BALANCE			Otros impactos		Impactos en la cuentas de pérdidas y ganancias		TOTAL
	Saldo a 31/12/2025	Saldo a 31/12/2024	Variación	Impacto en las reservas	Movimiento de efectivo	Resultado derivado ingreso (+)/gasto (-)	Ingresos financieros (+)/gastos (-)	
Equity swaps	44	29	15	—	(10)	27	(2)	15
Interest rate swaps	—	1	(1)	1	(2)	—	—	(1)
Cross-currency swaps	—	1	(1)	1	(3)	—	1	(1)
Opción de conversión externa	45	—	45	—	47	(2)	—	45
Opción de conversión integrada	(45)	—	(45)	—	(47)	2	—	(45)
Total de instrumentos financieros	45	31	14	2	(15)	27	(1)	14

1.2. Otros activos no corrientes

Este saldo incluye principalmente pequeños equipos adquiridos, los cuales van disminuyendo a medida que se amortizan, y el impacto de los derechos de uso según la NIIF 16.

Activos por derecho de uso reconocidos según la NIIF 16

La NIIF 16 afecta a los contratos de arrendamiento de la Sociedad 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.

Otros activos no corrientes comprenden un importe de 4 millones de euros (2024: 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 financieros consolidados.

1.3. Cuentas a cobrar

Las cuentas a cobrar comprenden lo siguiente:

(Millones de euros)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024
Cuentas a cobrar corrientes de empresas del grupo	232	347
Cuentas a cobrar relativas al impuesto sobre sociedades	68	72
Otras cuentas a cobrar	3	4
Pagos anticipados e ingresos devengados	3	3
Total de cuentas a cobrar	306	426

En la fecha de cierre, las cuentas a cobrar se clasifican como corrientes, ya que se espera que venzan en el plazo de un año.

Se ofrecen más detalles en la siguientes subnotas.

1.3.1. Cuentas a cobrar corrientes de empresas del grupo

(Millones de euros)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024
Dividendos a cobrar	0	200
Deuda a corto plazo con empresas del grupo	61	18
Cuentas a cobrar comerciales de empresas del grupo	5	7
Cuentas a cobrar del impuesto sobre sociedades de empresas del grupo	142	99
Otras cuentas a cobrar	24	23
Total de cuentas a cobrar corrientes con empresas del grupo	347	347

- Dividendos a cobrar

Los dividendos a cobrar en 2024 se referían al dividendo declarado por Cintra Global SE por importe de 200 millones de euros que se cobró en 2025.

- 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 vencerán y serán pagaderas en un plazo de doce meses. Los préstamos corto plazo de las sociedades dependientes de Ferrovial SE a Ferrovial SE se reflejan en el siguiente resumen:

(Millones de euros)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024
407 Toronto Highway, B.V.	29	—
Ferrofin S.L.	22	5
Cintra Inversiones S.L.	4	4
Budimex	4	4
Cintra Global SE	1	5
Otras cuentas a cobrar	1	—
Deuda total a corto plazo con empresas del grupo	61	18

El aumento respecto al ejercicio anterior se debe principalmente a una cuenta a cobrar a 407 Toronto Highway BV y Ferrofin S.L., tras operaciones internas de dividendos dentro del grupo.

La Sociedad 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 a cobrar comerciales de empresas del Grupo

La Sociedad tiene cuentas a cobrar comerciales relacionadas principalmente con servicios prestados y comisiones de garantías cobradas a empresas del grupo. Los principales desgloses de las cuentas a cobrar comerciales a corto plazo se muestran en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024
Ferrovial Corporación, S.L.	1	1
Ferrovial Holding US Corp	—	3
W.W. Webber, LLC	1	1
Ferrovial Power Infraestructure Chile, SpA	1	1
Otros	2	2
Total de cuentas a cobrar comerciales de empresas del Grupo	5	7

Estas cuentas a cobrar vencerán y serán pagaderas en un plazo de doce meses.

– **Cuentas a cobrar del impuesto sobre sociedades de empresas del Grupo**

Ferrovial SE y su Sucursal española actúan como cabeceras de las Unidades Fiscales en los Países Bajos y en España, por lo que las cuentas a cobrar y a pagar se registran en los regímenes de consolidación fiscal del impuesto sobre sociedades. Los principales desgloses de las cuentas a cobrar del impuesto sobre sociedades se muestran en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024
Ferrovial Construcción, S.A	29	32
Cintra Global SE	28	13
407 Toronto Highway, B.V.	18	18
Hubco Netherlands B.V	17	2
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	13	11
Ferrovial Construction International, SE	10	4
Cintra Infraestructuras España S.L.	5	4
Ferrovial Airports International, Ltd.	5	
Ferrofin S.L.	3	5
Ferrovial Netherlands B.V.	3	3
Ferrovial Corporación, S.L.	3	1
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	2	—
Cintra INR Investments, B.V.	1	
Ferrovial 004, S.L.U	—	1
Otros	5	5
Total de cuentas a cobrar del impuesto sobre sociedades de empresas del Grupo	142	99

1.4 Tesorería

Todos los saldos de efectivo que posee la Sociedad están disponibles para su uso libre y no están sujetos a ninguna restricción de disposición en la fecha de cierre.

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:

	Patrimonio neto	
(Millones de euros)	Saldo a 31/12/2025	Saldo a 31/12/2024
Pérdidas y ganancias	6.226	6.422
Empresas del Grupo con déficit patrimonial, valoradas a cero en los estados financieros de la Sociedad	(318)	(347)
Estados financieros consolidados	5.908	6.075

Empresas del Grupo con déficit patrimonial. El impacto de (318) millones de euros corresponde a proyectos de infraestructuras con patrimonio neto negativo no reconocido a través de los estados financieros de la Sociedad. Han reducido 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.

Los movimientos del patrimonio se muestran a continuación:

(Millones de euros)	Capital social desembolsado y suscrito	Prima de emisión	Otras reservas	Resultado del ejercicio	Reservas de revalorización	Otras reservas legales	Total
Saldo final a 31 de diciembre de 2024	7	4.316	(955)	3.270	(10)	(206)	6.422
Dividendo en efectivo	—	—	(156)	—	—	—	(156)
Compras de autocartera	—	—	(501)	—	—	—	(501)
Retribución al accionista	—	—	(657)	—	—	—	(657)
Ingresos (gastos) reconocidos directamente en el patrimonio	—	—	—	—	(1)	(523)	(524)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	—	—	—	—	—	93	93
Total de ingresos (gastos) reconocidos en el ejercicio	—	—	—	—	(1)	(430)	(431)
Resultado del ejercicio	—	—	—	894	—	—	894
Apropiación de resultados	—	—	3.270	(3.270)	—	—	—
Sistemas retributivos vinculados a la acción	—	—	15	—	—	—	15
Otras recompras de autocartera	—	—	—	—	—	—	—
Otras operaciones	—	—	(17)	—	—	—	(17)
Saldo final a 31 de diciembre de 2025	7	4.316	1.656	894	(11)	(636)	6.226

La información sobre las retribuciones al accionista y otros movimientos se presenta en los estados financieros consolidados en la Nota 5.1.1 Cambios en el patrimonio neto.

Capital social

A 31 de diciembre de 2025, el capital social totalmente suscrito y desembolsado asciende a 7.337.554 euros (7.295.600 euros en 2024), 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 733.755.372 acciones ordinarias (729.559.951 acciones ordinarias en 2024) de una única clase con un valor nominal de un céntimo de euro (0,01 euros) cada una.

A 31 de diciembre de 2025, las acciones 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.

Para los movimientos que se produjeron durante el ejercicio 2025, consulte la Nota 5.1.2 Componentes del patrimonio neto - a. capital social, de los estados financieros consolidados.

Prima de emisión

A 31 de diciembre de 2025 la prima de emisión ascendía a 4.316 millones de euros (4.316 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), no habiéndose registrado ajustes. Esta prima de emisión se clasifica como reservas de libre disposición.

Otras reservas

Otras reservas incluyen los resultados acumulados, las acciones destinadas al sistema retributivo para empleados y acciones propias. El valor de mercado de las acciones propias de Ferrovial a 31 de diciembre de 2025 (13.129.191 acciones) ascendía a 727 millones de euros (315 millones de euros en 2024).

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 -11 millones de euros (2024: -10 millones de euros) y es una reserva legal y no puede distribuirse. 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 2025 se detallan en el movimiento de derivados en el Impacto en reservas explicado en la Nota 1.1.4. relacionado con derivados y teniendo en cuenta el impacto fiscal.

Otra reserva legal

Otras reservas legales comprenden las diferencias de conversión derivadas de la conversión de las inversiones netas y del resultado de la participación de la moneda local en 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
Saldo final a 31 de diciembre de 2024	176	-382	-206
Conversión a reserva legal por diferencias de cambio	-90	-433	-523
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	9	84	93
Saldo final a 31 de diciembre de 2025	95	-731	-636

En 2025, las monedas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (rupia india, dólar canadiense y dólar estadounidense principalmente), han generado unas diferencias de conversión de -434 millones de euros, correspondientes principalmente a la depreciación de la rupia india, derivadas de las inversiones en IRB Infrastructure Developers Limited (IRB) e IRB Infrastructure Trust (Private InvIT), y también debido a la depreciación del dólar estadounidense y del dólar canadiense.

Importes transferidos de otro resultado global a la cuenta de pérdidas y ganancias:

Este impacto refleja la reclasificación desde otro resultado global a resultados de los importes acumulados en patrimonio (93 millones de euros), principalmente relacionados con las diferencias de conversión (83 millones de euros) debido a la desinversión del negocio de servicios de la minería en Chile (20 millones de euros), la disolución de algunas empresas no pertenecientes a la zona euro (63 millones de euros), de los cuales 25 millones de euros corresponden a la sociedad holding que posee la participación en AGS, compensando el impacto de la desinversión ejecutada en enero de 2025, y los derivados que cubren las operaciones de desinversión (3 millones de euros) también relacionados con la desinversión de la participación en AGS, tal y como se describe en los estados financieros consolidados (Nota 1.1.4).

Propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2025

La Sociedad obtuvo un beneficio en 2025 de 894 millones de euros.

El Consejo de Administración propuso a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad la siguiente distribución del resultado individual del ejercicio de Ferrovial a 31 de diciembre de 2025:

Millones de euros	2025
Resultado del ejercicio de Ferrovial, SE (sociedad individual)	894
El Consejo de Administración propone destinar íntegramente el beneficio del ejercicio 2025 a (millones de euros):	
Otras reservas	894

La distribución de beneficios propuesta no se ha reflejado en estos estados financieros.

1.6. Provisiones

(Millones de euros)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024
Provisión para impuestos	66	62
Provisión por participaciones en empresas del Grupo	2	22
Otras provisiones	6	5
Total	74	89
De los cuales:		
plazo < 1 año	43	22
plazo >= 1 año y <=5 años	26	62
plazo > 5 años	5	5

Provisión por participaciones en empresas del Grupo

Una provisión está relacionada con la participación en Ferrovial Emisiones, S.A., cuyo valor conforme al método del valor liquidativo ha pasado a ser cero, ya que el valor liquidativo sigue siendo negativo. Una provisión se contabiliza por el importe que se espera pagar.

Los movimientos relacionados con la participación en Ferrovial Emisiones, S.A. se explican de la siguiente manera:

(Millones de euros)	Saldo a 1 de enero de 2025	Aportación de capital (+)/reducción (-)	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2025
Ferrovial Emisiones, S.A.	-22	20	-1	-2

(Millones de euros)	Saldo a 1 de enero de 2024	Aportación de capital (+)/reducción (-)	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2024
Ferrovial Emisiones, S.A.	-20		-2	-22

La disminución de la provisión por 20 millones de euros (2024: aumento de 2 millones de euros) se debe a la aportación de capital por 20 millones de euros y a las pérdidas incurridas en los ejercicios 2025 y 2024, respectivamente.

Provisión para impuestos

(Millones de euros)	Provisión
Valor contable a 1 de enero de 2025	62
Lanzamientos	
Adiciones	4
Valor contable a 31 de diciembre de 2025	66

Las provisiones de 66 millones de euros (2024: 62 millones de euros) comprenden principalmente lo siguiente:

- 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 33 millones de euros (2024: 32 millones de euros).
- Provisión para liquidaciones fiscales practicadas por las autoridades fiscales españolas en concepto de impuesto sobre sociedades de los ejercicios 2012 a 2014 por importe de 18 millones de euros (2024: 18 millones de euros).
- Provisión para liquidaciones fiscales practicadas por las autoridades fiscales españolas en concepto de impuesto sobre sociedades del ejercicio 2006 por importe de 6 millones de euros (2024: 6 millones de euros).
- Provisión para liquidaciones fiscales practicadas por las autoridades fiscales españolas en concepto de impuesto sobre el valor añadido de los ejercicios 2003 a 2005 por importe de 8 millones de euros (2024: 8 millones de euros).

Otras provisiones

Provisión para posibles reclamaciones relacionadas con litigios estimada en 5 millones de euros en 2025 (5 millones de euros en 2024).

1.7 Pasivos no corrientes

Los movimientos de los pasivos no corrientes fueron los siguientes:

Pasivos no corrientes

(Millones de euros)	Obligaciones y bonos no corrientes	Deudas a largo plazo con entidades de crédito	Deudas a largo plazo con empresas del grupo	Otros pasivos no corrientes	Total
Valor contable a 1 de enero de 2025	496	60	5.433	12	6.001
Nueva financiación	900		1.160	55	2.115
Reembolsos			(1.767)		(1.767)
Intereses/amortización			145		145
Reclasificación a corto plazo			(780)		(780)
Ajuste del coste amortizado	(50)	—	(8)	—	(59)
Valor contable a 31 de diciembre de 2025	1.345	60	4.183	67	5.655
De los cuales:					
plazo >= 1 año y <= 5 años	945	60	4.183	67	5.255
plazo > 5 años	400				400

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.

Bonos no corrientes

Entre los bonos no corrientes 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%. El 16 de junio de 2025, Ferrovial SE emitió además 500 millones de euros en pagarés con un tipo de interés anual del 3,250%, a un precio del 99,402% de su valor nominal. Los pagarés pagan intereses anuales cada 16 de enero a partir de 2026 y vencen el 16 de enero de 2030, con reembolso a la par. Se permite la amortización anticipada en caso de acontecimientos fiscales, opción de amortización total (*make-whole call*), opción de amortización por vencimiento residual (*residual maturity call*) y tras un cambio de control y una bajada de la calificación crediticia.

Los bonos fueron totalmente suscritos y desembolsados por los inversores en esa fecha y admitidos a negociación en el mercado regulado de la Bolsa de Irlanda.

En noviembre de 2025, la sociedad emitió 400 millones de euros en bonos convertibles sénior no dilutivos sin garantía y liquidados en efectivo, con vencimiento el 20 de mayo de 2031. Los bonos se fijaron al 100% de su valor nominal, tienen un cupón anual del 0,75% pagadero semestralmente (el 20 de mayo y el 20 de noviembre) y están denominados en tramos de 100.000 euros cada uno.

Este bono es un bono convertible no dilutivo liquidado en efectivo vinculado al rendimiento de acciones de Ferrovial SE, y refleja la mecánica de los bonos convertibles tradicionales. Al funcionar como un instrumento híbrido, combina el bono emitido (353 millones de euros reconocidos como deuda financiera) y un derivado implícito valorado a su valor razonable (47 millones de euros), y supone efectivamente que Ferrovial emita una opción de compra sobre sus propias acciones, que refleja las condiciones de la opción de compra implícita en el bono. Este bono es reembolsable únicamente en efectivo, lo que permite lograr un impacto neutro en términos de patrimonio y garantizar que no haya un efecto dilutivo para los accionistas existentes.

Cuentas a pagar no corrientes a entidades de crédito

Las cuentas a pagar no corrientes a entidades de crédito incluyen lo siguiente:

- Un préstamo de 60 millones de euros (2024: un préstamo por un total de 60 millones de euros) suscrito el 30 de noviembre de 2020 y con fecha de vencimiento el 30 de noviembre de 2027. Devenga un tipo de interés del 0,425%.

Cuentas a pagar no corrientes a empresas del grupo

Las cuentas a pagar no corrientes a empresas del grupo son 4.183 millones de euros (2022: 5.433 millones de euros) y comprenden lo siguiente:

(Millones de euros)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024	Var.
Ferrovial Emisiones, S.A.	499	1.278	-779
Ferrofin, S.L.	1.183	1.145	38
Ferrovial Netherlands B.V.	1.793	2.224	-431
Cintra Global SE	702	668	34
Hubco Netherlands B.V.	0	100	-100
Krypton RE, S.A.	0	12	-12
Ferrovial Aravia, S.A.	7	6	1
TOTAL PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO	4.183	5.433	-1.250

- Préstamo intercompañía de 499 millones de euros (2024: 1.278 millones de euros) con la sociedad dependiente Ferrovial Emisiones S.A., recibido mediante la emisión de bonos corporativos en 2020, con un cupón anual del 0,54%, vence en 2028. Estos fondos fueron transferidos a Ferrovial SE (anteriormente denominada Ferrovial S.A.) en las mismas condiciones que los bonos emitidos por esta sociedad dependiente. La principal variación respecto al ejercicio anterior se explica principalmente por la reclasificación a corto plazo de la deuda intercompañía con Ferrovial Emisiones S.A., que se refiere a los fondos prestados por esta sociedad dependiente tras su emisión de bonos corporativos por valor de 780 millones de euros, con un tipo de interés fijo del 1,382% y vencimiento en 2026
- Línea de crédito intercompañía formalizado con la sociedad dependiente Ferrofin, S.L. el 30 de noviembre de 2017 por un importe de hasta 3.000 millones de euros y vencimiento el 28 de febrero de 2029. El saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2025 era de 1.183 millones de euros (2024: 1.145 millones de euros).
- Línea de crédito intercompañía pagadera a Ferrovial Netherlands B.V. suscrita el 20 de diciembre de 2023 con vencimiento el 28 de febrero de 2030. El saldo pendiente al cierre del ejercicio 2025 era de 1.793 millones de euros y devenga intereses a un tipo fijo del 2,86%.
- 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 2025 era de 702 millones de euros y devenga intereses a un tipo fijo del 3,66%.

Otros pasivos no corrientes

Los pasivos no corrientes se refieren principalmente a opciones sobre acciones por un importe de 45 millones de euros, correspondientes al componente derivado implícito del bono convertible no dilutivo liquidado en efectivo. En la nota sobre derivados (Nota 1.1.4) se proporcionan más detalles sobre este instrumento híbrido y las opciones sobre acciones relacionadas.

Los pasivos no corrientes incluyen indemnizaciones asumidas como parte de la desinversión del negocio de servicios.

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 Pasivos corrientes

El vencimiento de los pasivos corrientes es inferior a un año. El total de los pasivos corrientes y las cuentas a pagar a las empresas del grupo se especifican de la siguiente manera:

(Millones de euros)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024
Deudas a corto plazo con entidades de crédito	0	252
Obligaciones y bonos	72	255
Deudas con empresas del grupo	1136	696
Deudas a corto plazo relativas al impuesto sobre sociedades	0	19
Pasivos devengados	5	5
Acreedores comerciales corrientes	1	0
Otros pasivos corrientes	21	28
Total pasivos corrientes	1.236	1.256

Deudas a corto plazo con entidades de crédito

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 900 millones de euros en 2025 y el saldo se puede disponer en euros, dólares estadounidenses, dólares canadienses y libras esterlinas. A 31 de diciembre de 2025, no se ha dispuesto de él.

El 16 de enero de 2025 se reembolsaron 252 millones de euros. Para cubrir las posibles fluctuaciones de tipos de interés y de cambio que afectasen a dicha deuda, Ferrovial contrató *cross currency swaps* por 260 millones de dólares, con vencimiento en 2025 por un contravalor acordado de 250 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 pendientes durante 2025 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 2,62% (2024: 3,74%). En cuanto a los pagarés pendientes a 31 de diciembre de 2025, el coste medio fue del 2,04% (2024: 3,17%).

Respecto al movimiento durante el ejercicio 2025, cabe destacar la variación del Euro Commercial Paper emitido al cierre de diciembre de 2025 (50 millones de euros) respecto a diciembre de 2024 (249 millones de euros), lo que supone una reembolso de 199 millones de euros.

Los pasivos corrientes también incluyen el pago devengado del cupón del bono incluido en pasivos no corrientes por importe de 22 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)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024
Deuda a pagar a sociedades dependientes	1.078	637
Acreedores comerciales a otras empresas del grupo	5	10
Cuentas a pagar por impuestos sobre sociedades	54	48
Deudas con empresas del grupo	1.136	696

Las cuentas a pagar corrientes con otras entidades jurídicas y sociedades con participación en la entidad jurídica incluyen un importe de 1.136 millones de euros (2024: 696 millones de euros). Las cuentas a pagar por impuesto sobre sociedades se refieren a los importes adeudados a las autoridades fiscales como resultado de la liquidación definitiva del impuesto sobre sociedades correspondiente al ejercicio fiscal por parte de Ferrovial SE y su sucursal española, que actúan como cabeceras de la unidad fiscal tanto en los Países Bajos como en España.

La deuda a pagar a sociedades dependientes se detalla en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	31 diciembre de 2025	31 diciembre de 2024	Var.
Ferrovial Netherlands B.V.	2	3	-1
Ferrovial Emisiones, S.A.	787	7	780
Cintra Global SE	18	1	17
Préstamo a corto plazo	807	11	796
Ferrovial Netherlands B.V.	271	606	-335
Ferrovial Corporación, S.A.U.	0	1	-1
Ferrofin, S.L.	0	18	-18
Otros	0	1	-1
Cuentas corrientes con empresas del Grupo	271	626	-355
Deuda total de las empresas del Grupo	1.078	637	441

Los movimientos significativos de la Sociedad durante el año se pueden explicar de la siguiente manera:

- La deuda intercompañía de Ferrovial Emisiones S.A. por importe de 787 millones de euros corresponde a los fondos prestados por esta sociedad dependiente tras la emisión de su bono corporativo por importe de 780 millones de euros, con un tipo de interés fijo del 1,382% y vencimiento en 2026.
- La cuenta corriente a corto plazo de Ferrovial Netherlands BV, que asciende a 271 millones de euros a 31 de diciembre de 2025, se deriva del acuerdo de cash-pooling del Grupo. Ferrovial Netherlands BV actúa como entidad bancaria del Grupo en los Países Bajos, centralizando las operaciones de tesorería y gestionando las posiciones diarias de efectivo de las entidades participantes.

Acreeedores comerciales a otras empresas del grupo

La Sociedad mantiene acreedores comerciales por servicios recibidos por importe de 5 millones de euros en 2025 (2024: 10 millones de euros principalmente de Ferrovial Corporación, S.A.U.).

Pasivos devengados

A 31 de diciembre de 2025, los pasivos devengados por 5 millones de euros (2024: 5 millones de euros) corresponden a honorarios pendientes de pago por servicios prestados por empresas del grupo y proveedores que no se facturaron al cierre del ejercicio.

2. Notas de la cuenta de pérdidas y ganancias individual a 31 de diciembre de 2025

2.1 Ingresos

Los ingresos de Ferrovial SE comprenden los importes facturados a empresas del grupo en relación con garantías otorgadas según lo descrito en la Nota 4 y por servicios prestados.

(Millones de euros)	2025	2024
Ingresos por garantía a empresas del grupo	3	7
Otros ingresos de empresas del grupo	19	16
Cifra de ventas	23	23

El desglose de los ingresos por área geográfica de las empresas a las que se prestan los servicios es el siguiente:

(Millones de euros)	2025	2024
España	17	14
Países Bajos	2	2
Estados Unidos	2	6
Otros	2	1
Cifra de ventas	23	23

2.2 Gastos de personal

El número medio de equivalentes a tiempo completo fue de 12,1 en 2025 (2024: 12,1), de los cuales 9,3 trabajaban en los Países Bajos y 2,8 en España.

Los costes totales de personal ascendieron a 20 millones de euros (2024: 21 millones de euros), incluidos 0,18 millones de euros de cargas sociales (2024: 0,23 millones de euros). No hay gastos por planes de pensiones.

(Millones de euros)	2025	2024	Var. 25/24
Salarios y sueldos	-16	-18	2
Contribuciones a la seguridad social	0	0	0
Pagos basados en acciones	-3	-3	0
Gastos de personal	-20	-21	2

2.3 Otros gastos de explotación

(Millones de euros)	2025	2024
Gastos de viaje	-1	-1
Gastos de terceros	-11	-15
Gastos imputados a empresas del grupo	-33	-35
Otros gastos generales	-10	-10
Gastos de explotación	-55	-61

Los gastos de terceros por 11 millones de euros (2024: 15 millones de euros) disminuyeron respecto al año anterior. Los gastos cargados a empresas del grupo por 33 millones de euros (2024: 35 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 Resultado por enajenación de activos fijos

El resultado, que asciende a -34 millones de euros (2024: 10 millones de euros), corresponde principalmente a diferencias históricas de conversión de divisas reclasificadas de otro resultado global a la cuenta de pérdidas y ganancias (-44 millones de euros), derivadas de la liquidación durante el ejercicio de la sociedad holding que mantenía la inversión en el negocio de servicios en el Reino Unido, sin impacto en el efectivo. Además, 10 millones de euros corresponden a la actualización de las indemnizaciones y *earn-outs* asociados a la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal (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)	2025	2024
Ingresos por intereses de préstamos a empresas del grupo	6	8
Intereses de cuentas bancarias	3	2
Otros ingresos financieros	7	8
Ingresos financieros totales	16	18

Gastos financieros

Los gastos financieros incluyen los costes de endeudamiento relacionados con la financiación entre compañías, las cuentas a pagar a las entidades de crédito, la emisión de bonos, los cargos por garantías por los gastos facturados por los bancos y las entidades de crédito, entre otros: y se puede detallar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	2025	2024
Gasto por intereses de préstamos de empresas del grupo	-174	-154
Gasto por intereses sobre la emisión de deuda	-42	-41
Gasto por intereses de las entidades de crédito	-1	-14
Gasto de garantía	-3	-5
Otros gastos financieros	-7	-3
Gasto financiero total	-227	-218

2.6 Ingreso (gasto) por impuesto sobre sociedades

El impuesto sobre sociedades a cobrar de la sociedad se puede resumir de la siguiente manera:

(Millones de euros)	2025	2024
Cargo fiscal del ejercicio en curso	73	41
Ajustes del año anterior	41	17
Activos/pasivos por impuestos diferidos	79	-1
Reversión de riesgos fiscales		0
Otros	1	0
Gasto/ingreso total por impuesto sobre sociedades	194	56

En 2025 se reconoció un gasto por impuesto sobre sociedades por importe de 194 millones de euros (56 millones de euros en 2024) como se muestra en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	2025	2024
Resultado antes de impuestos	-272	-226
Impuesto al tipo de impuesto de sociedades del 25,8%/25,0% en los Países Bajos/España	69	58
Pérdidas fiscales no reconocidas del ejercicio	-60	-21
Activos por impuestos diferidos reconocidos en relación con la compensación del límite del 50% de las pérdidas fiscales del ejercicio	141	0
Año anterior	41	17
Otros ajustes	3	2
Total del impuesto sobre sociedades	194	56
Tipo efectivo	71,4 %	25,0 %

El impuesto sobre sociedades que se muestra representa un beneficio fiscal, por lo que el tipo impositivo efectivo también refleja un beneficio fiscal.

Para el análisis del impuesto sobre sociedades, debemos tener en cuenta los siguientes ajustes principales:

- Pérdidas fiscales no reconocidas generadas en 2025 (60 millones de euros para 2025 procedentes de Países Bajos y España) y 21 millones de euros procedentes de Países Bajos para 2024).
- Como consecuencia de la liquidación de Ferrovial Services Netherlands BV y Landmille Ireland DAC, ambas sociedades dependientes de Ferrovial SE Sucursal en España, se produce una pérdida fiscal deducible a nivel del grupo fiscal español, cuyo impacto neto, junto con las pérdidas fiscales no reconocidas y otros ajustes, asciende a 81 millones de euros.
- El ajuste fiscal del ejercicio anterior ascendió a 41 millones de euros en 2025 (17 millones de euros en 2024). El importe de 2024 incluía principalmente 8 millones de euros de ingresos derivados de inspecciones fiscales españolas, junto con ajustes de regularización al cierre del ejercicio tras la presentación de las declaraciones del impuesto sobre sociedades del ejercicio anterior, reevaluaciones de la situación fiscal de los ejercicios abiertos a inspección, actualizaciones de la recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos y el impacto de la resolución relacionada con el Real Decreto Ley 3/2016. El importe de 2025 refleja principalmente unos 15,5 millones de euros adicionales en concepto de impuesto sobre sociedades reconocidos en relación con las inspecciones fiscales completadas en 2025. El impacto restante se refiere a la regularización de las declaraciones fiscales de ejercicios anteriores y al impacto de las asignaciones de pérdidas de explotación netas tras la disolución de la unidad fiscal neerlandesa en 2023, que no tiene ningún impacto neto a nivel de unidad fiscal.

Pilar Dos: revelación de activos por impuestos diferidos no reconocidos correspondientes a deterioros contables no deducibles.

Esta sección se refiere al tratamiento a efectos del Pilar Dos del deterioro contable no deducible registrado por Ferrovial SE, Sucursal en España, sobre el valor de sus inversiones en empresas del grupo.

De acuerdo con las Normas GloBE del Pilar Dos emitidas por la OCDE (Artículo 9.1, apartado 9.1.1), al determinar la tasa impositiva efectiva para una jurisdicción en un año de transición y cada año posterior, el grupo de empresas multinacionales debe tener en cuenta todos los activos y pasivos por impuestos diferidos que figuran en las cuentas financieras de todas las entidades constituyentes de esa jurisdicción para el año de transición.

Ferrovial SE Sucursal en España (en adelante, la “Sucursal”) mantiene registros contables relacionados con sus actividades y registra cualquier deterioro en el valor de sus inversiones en empresas del grupo, cuando procede. Según la normativa española en materia de impuesto sobre sociedades, los deterioros contables y las provisiones por riesgos sobre inversiones en empresas del grupo no son deducibles fiscalmente y, por lo tanto, se añaden a la base imponible cada ejercicio fiscal. Esto crea una diferencia entre el beneficio antes de impuestos y la base imponible.

Aunque la Sucursal no reconoce un activo por impuestos diferidos por esta diferencia, puede ser deducible fiscalmente según la normativa fiscal española aplicable si la sociedad dependiente se liquida, lo que reduciría el resultado fiscal de la Sucursal en un periodo futuro.

Para que la Sucursal tenga en cuenta el activo por impuestos diferidos no reconocido a efectos del Pilar Dos en el futuro, se presentan los detalles del deterioro contable añadido a la base imponible a 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, mediante un ajuste fiscal positivo realizado en las correspondientes declaraciones del impuesto sobre sociedades.

(Millones de euros)	2025	2024	2023
Ferrovial Inversiones, S.A.	0	0	0
Ferrovial Aeropuertos España, S.A.	119	121	122
Cintra Infraestructuras España, S.L.	120	54	52
Ferrovial Emisiones, S.A.	35	25	31
Ferrofin, S.L.	21	0	0
Temauri, S.L.	13	13	13
Pilum, S.A.	0	2	2
Ferrovial Mobility S.L.	31	31	31
Landmille Ireland Dac	0	313	313
Ferrovial Services Netherlands BV	0	308	312
Thalia Waste Treatment BV	17	0	0
Ajuste fiscal total	357	867	876

El activo por impuestos diferidos no reconocido de la Sucursal del ejercicio 2025 ascendería a 89 millones de euros, lo que equivale aproximadamente al 25% del ajuste fiscal total anterior (217 millones de euros para el ejercicio 2024 y 219 millones de euros para el ejercicio 2023).

3. Honorarios auditores

Los costes del Grupo correspondientes al auditor externo imputados al ejercicio financiero de PricewaterhouseCoopers Accountants NV ascendieron a 5 millones de euros.

(Millones de euros)	PwC Accountants N.V.	Otros PwC	2025	EY Accountants B.V.	Otros EY	2024
Honorarios por servicios de auditoría	1	8	9	1	13	14
Honorarios por servicios relacionados con la auditoría	—	1	1	1	—	1
Honorarios de impuestos	—	1	1	—	—	—
Otros servicios distintos de auditoría	—	—	—	—	—	—
Total	1	9	10	2	13	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 2025, independientemente de si los procedimientos ya se realizaron en 2026.

4. Compromisos y contingencias no incluidos en el balance

Garantías

Los pasivos contingentes de la Sociedad 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 garantía, entre otros, que garantizan 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 2025, estas garantías ascendían a 5.891 millones de euros (2024: 6.623 millones de euros) e incluyen:

- Garantías otorgadas a favor de Ferrovial Emisiones, S.A. sobre emisiones de bonos corporativos por un importe nominal total de 1.280 millones de euros (2024: 1.780 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 bonos realizadas en ejercicios anteriores.
- Bonos en el marco del programa de bonos estadounidenses, en el que Ferrovial SE es cogarante, que ascienden a 4.531 millones de euros (2024: 4.717 millones de euros).
- Garantías de la sociedad dominante otorgadas a favor de la línea de negocio de Construcción por importe de 54 millones de euros (63 millones de euros en 2024), la línea de negocio de Autopistas por importe de 6 millones de euros (1 millones en 2024) y la línea de negocio de Energía por importe de 3 millones de euros.

Garantías bancarias

Además de lo anterior, al cierre del ejercicio 2025 la Sociedad mantiene garantías bancarias por importe de 248 millones de euros (2024: 534 millones de euros) en virtud de líneas de garantía, de las cuales:

- 63 millones de euros corresponden a compromisos de garantía de aportación de capital asumidos con sus distintas sociedades dependientes (2024: 330 millones de euros), principalmente para el proyecto New Terminal One JFK (EE.UU.).
- 119 millones de euros (2024: 125 millones de euros) en garantías financieras relacionadas principalmente con procedimientos fiscales.
- 66 millones de euros (2024: 78 millones de euros) en garantías técnicas relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones no financieras, como la participación en concursos o las obligaciones de ejecución de proyectos.

Otras garantías

Otras garantías corresponden a las indemnizaciones y *earn-outs* actualizados asociados a la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal descritas en la Nota 2.8 de los estados financieros consolidados. La mejor evaluación de la misma ya se considera en los estados financieros.

– Litigios y otros pasivos contingentes

Para más información sobre litigios y otros pasivos contingentes, consulte los estados financieros consolidados en la Nota 6.5.

Unidad fiscal

Ferrovial SE es la cabecera de la unidad fiscal a efectos del impuesto sobre sociedades en los Países Bajos. La unidad fiscal incluye Ferrovial EG SE., Ferrovial Airports International SE., Ferrovial Transco International B.V., 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., Cintra INR Investments B.V., Ferrovial Digital Infrastructure B.V. y Ferrovial WAW 001 B.V.

Ferrovial SE es la cabecera de la unidad fiscal a efectos del impuesto sobre 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 Mobility, 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 Structural Solutions, S.A., Ditecpesa, 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.

5. Retribución 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 consejeros ejecutivos y no ejecutivos actuales repercutida a la entidad jurídica en el ejercicio ascendió a 15 millones de euros (2024: 14 millones de euros). La retribución de los antiguos consejeros es nula, dado que no se produjeron cambios en la composición ni en el ejercicio objeto de la revisión ni en el ejercicio anterior.

El importe total de la retribución de los consejeros se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2025	2024
Consejeros ejecutivos	13	12
Consejeros no ejecutivos	2	2
Total	15	14

Consulte la Nota 6.7, Retribución del Consejo de Administración, de los estados financieros consolidados

6. Acontecimientos posteriores al cierre para los estados financieros individuales

Los acontecimiento ocurridos con posterioridad a la fecha del balance se detallan en los estados financieros consolidados, Nota 6.10.

Ámsterdam, 25 de febrero de 2026

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 Ejecutiva

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

CCTV PTZ NB-FSZ-12 Northbound 31-03-2025 10:29:12



CCTV PTZ NB-FSZ-41 Northbound 31-03-2025 10:29:12



CCTV PTZ NB-FSZ-45 Northbound 31-03-2025 10:29:12



CCTV PTZ SB-FSZ-09 Southbound 31-03-2025 10:29:12



CCTV PTZ SB-FSZ-13 Southbound 31-03-2025 10:29:12



CCTV PTZ SB-FSZ-37 Southbound 31-03-2025 10:29:12



CCTV PTZ SB-FSZ-47 Southbound 31-03-2025 10:29:12



OTRA INFORMACIÓN

DISPOSICIONES ESTATUTARIAS SOBRE LA
DISTRIBUCIÓN DE BENEFICIOS
INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

[463]

[464]



Disposiciones estatutarias sobre la distribución 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 Ferrovial SE da derecho a emitir un voto en la junta general de Ferrovial SE. Las acciones en autocartera de Ferrovial SE 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.U.	100%	Ferrovial Ventures, S.A.U.	100%
Ferrovial Construcción, S.A.	99.99%	Ferrovial 008, S.L.U.	100%
Ferrovial Aeropuertos España, S.A.U.	100%	Ferrovial 009, S.L.U.	100%
Ferrovial MAD 01, S.A.U.	100%	Ferrovial 012, S.A.U.	100%
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	100%	Ferrovial 013, S.A.U.	100%
Cintra Infraestructuras España, S.L.U.	100%	Ferrovial 014, S.A.U.	100%
Ferrofin S.L.U.	100%	Ferrovial 015, S.L.U.	100%
Ferrovial Corporación, S.A.U.	100%	Ferrovial 016, S.L.U.	100%
Temaui, S.L.U.	100%	Ferrovial 017, S.L.U.	100%
Krypton RE S.A.	100%	Ferrovial 011, S.A.U.	100%
Ferrovial Mobility, S.L.U.	100%	Ferrocop UK LTD.	100%
		Ferrovial Services Netherlands B.V.	100%
Ferrovial 004, S.L.U	100%	Thalia Waste Treatment B.V.	100%
		Ferrovial Energía, S.A.U.	100%

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 se incluye en las páginas siguientes.



Traducción de un informe publicado originalmente en inglés el 25 de febrero de 2026. En caso de discrepancia, prevalecerá la versión en inglés.

Informe del auditor independiente

Para: la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración de Ferrovial SE

Informe sobre la auditoría de los estados financieros 2025

Nuestra opinión

En nuestra opinión:

- los estados financieros consolidados de Ferrovial SE junto con sus filiales ('el Grupo') expresan la imagen fiel de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2025, así como de sus resultados y flujos de caja correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2025, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas en la Unión Europea ('UE') y con el Título 9º del Libro 2º del Código Civil Neerlandés;
- los estados financieros individuales de Ferrovial SE ('la Sociedad') expresan la imagen fiel de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2025, así como de sus resultados correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2025, de conformidad con el Título 9º del Libro 2º del Código Civil Neerlandés.

Lo que hemos auditado

Hemos auditado los estados financieros adjuntas correspondientes al ejercicio 2025 de Ferrovial SE, Ámsterdam. Los estados financieros comprenden los estados financieros consolidados del Grupo y los estados financieros individuales.

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., Thomas R. Malthusstraat 5, 1066 JR Amsterdam,
P.O. Box 90357, 1006 BJ Amsterdam, the Netherlands, T: +31 (0) 88 792 00 20, www.pwc.nl

www.pwc.nl

'PwC' is the brand under which PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (Chamber of Commerce 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (Chamber of Commerce 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (Chamber of Commerce 34180287), PricewaterhouseCoopers Compliance Services B.V. (Chamber of Commerce 51414406), PricewaterhouseCoopers Pensions, Actuarial & Insurance Services B.V. (Chamber of Commerce 54226368), PricewaterhouseCoopers B.V. (Chamber of Commerce 34180289) and other companies operate and provide services. These services are governed by General Terms and Conditions ('algemene voorwaarden'), which include provisions regarding our liability. Purchases by these companies are governed by General Terms and Conditions of Purchase ('algemene inkoopvoorwaarden'). At more detailed information on these companies is available, including these General Terms and Conditions and the General Terms and Conditions of Purchase, which have also been filed at the Amsterdam Chamber of Commerce. de Amsterdam. more detailed information on these companies is available, including these General Terms and Conditions and the General Terms and Conditions of Purchase, which have also been filed at the Amsterdam Chamber of Commerce. de Amsterdam.

Los estados financieros consolidados comprenden:

- el estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2025;
- Los siguientes estados consolidados correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2025: la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de resultados global, el estado de cambios en el patrimonio neto y el estado de flujos de efectivo; y
- las notas a los estados financieros consolidados, incluyendo las políticas contables significativas y otra información explicativa.

Los estados financieros individuales comprenden:

- el balance de la sociedad a 31 de diciembre de 2025;
- la cuenta de pérdidas y ganancias de la sociedad correspondiente al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2025; y
- las notas, que comprenden un resumen de las políticas contables aplicadas y otra información explicativa.

El marco de información financiera aplicado en la preparación de los estados financieros son las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas en la UE y las disposiciones relevantes del Título 9º del Libro 2º del Código Civil Neerlandés para los estados financieros consolidados y el Título 9º del Libro 2º del Código Civil Neerlandés para los estados financieros individuales.

La base de nuestra opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa neerlandesa, incluidas las normas de auditoría neerlandesas. Hemos descrito con más detalle nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas en la sección 'Nuestras responsabilidades en la auditoría de los estados financieros' de nuestro informe.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficientes y adecuada para nuestra opinión.

Independencia

Somos independientes de Ferrovial SE de conformidad con el Reglamento de la Unión Europea sobre requisitos específicos relativos a la auditoría obligatoria de entidades de interés público, la 'Wet toezicht accountantsorganisaties' (Wta, ley de supervisión de firmas de auditoría), la 'Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assuranceopdrachten' (ViO, Código de ética para contables profesionales, un reglamento relativo a la independencia y otras normas de independencia relevantes en los Países Bajos. Asimismo, hemos cumplido la 'Verordening gedrags- en beroepsregels accountants' (VGBA, Código de ética neerlandés para contables profesionales).

Nuestra metodología de auditoría

Diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría en respuesta a cada una de las cuestiones de auditoría, fraude y empresa en funcionamiento, y las cuestiones derivadas de ello, en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre éstas. Por lo tanto, no expresamos opiniones o conclusiones separadas sobre información que respalde nuestra opinión, como nuestras conclusiones y observaciones relacionadas con cuestiones clave de auditoría individuales y el metodología de auditoría para abordar el riesgo de fraude y la empresa en funcionamiento.

Visión general y contexto

Ferrovial SE es una empresa global centrada en el desarrollo y operación de infraestructuras sostenibles, con sede en los Países Bajos. Ferrovial SE opera en cinco mercados geográficos principales y su modelo de negocio se basa en la integración de sus unidades de negocio Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Energía, donde la Construcción apoya al negocio de concesiones con capacidades de ingeniería para diseñar y construir infraestructuras. El Grupo comprende varios componentes y, por ello, consideramos el alcance y metodología de nuestra auditoría a nivel de grupo según la sección 'El alcance de nuestra auditoría a nivel de grupo'.

Como parte del diseño de nuestra auditoría, determinamos la materialidad y evaluamos los riesgos de incorrecciones materiales en los estados financieros. En particular, consideramos cuándo el Consejo de Administración tomó decisiones importantes, por ejemplo, respecto a estimaciones contables significativas que implicaron hacer hipótesis y considerar eventos futuros que son inherentemente inciertos. En estas consideraciones, prestamos atención, entre otros, a las hipótesis que subyacen a los riesgos físicos y de transición relacionados con el cambio climático.

En la nota 1.3.4 'Estimaciones y juicios contables' de los estados financieros consolidados, el Grupo describe las áreas de juicio en la aplicación de las políticas contables y las principales fuentes de incertidumbre en estimaciones. Dada la significativa incertidumbre en las estimaciones y los riesgos inherentes asociados de incorrecciones materiales, consideramos que las siguientes son cuestiones clave de auditoría en este informe:

- riesgo de incorrección en los ingresos de contratos de construcción a largo plazo; y
- recuperabilidad de activos fijos en proyectos de infraestructura relacionados con las autopistas estadounidenses y el fondo de comercio con la autopista I-66.

Ferrovial SE evaluó los posibles efectos del cambio climático, incluyendo el impacto de los riesgos relacionados con el clima en su infraestructura, actividades de movilidad global y en los volúmenes de tráfico futuros estimados, y concluyó que estos efectos no son relevantes para los estados financieros.

Como parte de nuestra evaluación de riesgos de auditoría, obtuvimos una comprensión de la estrategia del Grupo, sus objetivos de sostenibilidad y la gobernanza relacionada, y evaluamos la evaluación del Consejo de Administración sobre los posibles efectos de los riesgos climáticos en los estados financieros. Con base en nuestros procedimientos y dados los efectos potenciales no materiales se indica en la nota 1.3.4. 'Estimaciones y juicios contables' de los estados financieros consolidados, no consideramos que los riesgos relacionados con el clima fueran un cuestion clave de auditoría.

Otras áreas consideradas un área de metodología, pero no cuestiones clave de auditoría, fueron: la venta de la participación de Ferrovial en Heathrow, la finalización de la venta del 50% en los aeropuertos AGS, la adquisición de una participación adicional del 5,06% en 407 ETR y, cuestiones fiscales y legales.

Nos aseguramos de que los equipos de auditoría, tanto a nivel de grupo como de componente, contaran con las aptitudes y competencias adecuadas y necesarias para la auditoría del Grupo. Por ello, incluimos expertos en las áreas de valoración, derivados, forense y especialistas en impuesto y informática (TI) en nuestros equipos.

El esquema de nuestro metodología de auditoría fue el siguiente:

Materialidad

Materialidad total: 136,8 millones de euros

Alcance de la auditoría

Realizamos trabajo de auditoría de 40 componentes en 10 países.

Se realizaron visitas a 4 países, incluyendo visitas a los componentes en España, Estados Unidos, Canadá y Polonia, que cubrieron 27 componentes dentro de nuestra auditoría.

Cobertura de auditoría: 87% de los ingresos consolidados, 91% del total de los activos consolidados y 94% del resultado consolidado antes de impuestos.

Cuestiones clave de auditoría

- Riesgo de incorrección en los ingresos por contratos de construcción a largo plazo; y
- Recuperabilidad de activos fijos en proyectos de infraestructura relacionados con las autopistas estadounidenses y el fondo de comercio de la autopista I-66.



Consideración de auditoría de primer año

Tras nuestro nombramiento como auditores de la empresa, desarrollamos y ejecutamos un plan integral de transición. Como parte de este plan de transición, llevamos a cabo un proceso de comprensión de la estrategia del Grupo, su negocio, su entorno de control interno y sus sistemas informáticos.

Examinamos dónde y cómo esto afectaba a los estados financieros y al marco de control interno de la Sociedad y del Grupo.

Además, leímos los estados financieros del año anterior, revisamos los archivos del auditor predecesor y discutimos y evaluamos los resultados de los procedimientos de auditoría incluidos en ellos. Con base en estos procedimientos, entre otros, obtuvimos evidencia auditada suficiente y adecuada respecto a los saldos iniciales. Además, preparamos nuestra evaluación de riesgos, nuestra estrategia de auditoría y nuestro plan de auditoría para el año 2025, que discutimos con el Consejo de Administración y su Comité de Auditoría y Control.

Materialidad

El alcance de nuestra auditoría estuvo influido por la aplicación de la materialidad, que se explica con detalle en la sección 'Nuestras responsabilidades en la auditoría de los estados financieros'.

Con base en nuestro juicio profesional, determinamos ciertos umbrales cuantitativos para la materialidad, incluyendo la materialidad general de los estados financieros en su conjunto, tal como se expone en la tabla siguiente. Estos, junto con consideraciones cualitativas, nos ayudaron a determinar la naturaleza, el momento de ejecución y el alcance de nuestros procedimientos de auditoría sobre las partidas y desgloses individuales de los estados financieros, y a evaluar el efecto de las incorrecciones identificadas, tanto de forma individual como conjunta, en los estados financieros en su conjunto y en nuestra opinión.

Materialidad general del grupo	136,8 millones de euros
Base para determinar la materialidad	Utilizamos nuestro juicio profesional para determinar la materialidad general. Como según nuestro juicio profesional, utilizamos el 0,5% del total de los activos.
Justificación para aplicar el benchmark	Utilizamos total de los activos como referencia principal, con base en nuestro análisis de la necesidades comunes de información de los usuarios de los estados financieros. Dado el modelo de negocio intensivo en activos del grupo, donde el valor para los grupos de interés se determina principalmente por la escala y el rendimiento de su base de activos, consideramos que el total de activos es la métrica más relevante para el rendimiento financiero de la empresa.
Materialidad de los componentes	Con base en nuestro juicio, asignamos materialidad a cada componente de nuestro alcance de auditoría que es menor que la materialidad general de nuestro grupo. El rango de materialidad asignado entre los componentes oscilaba entre 57,3 y 13,4 millones de euros.

También tenemos en cuenta incorrecciones y/o posibles incorrecciones que, en nuestro juicio, son materiales por motivos cualitativos.

Acordamos con el Consejo de Administración que les informaríamos de cualquier incorrección identificada durante nuestra auditoría por encima de 6,8 millones de euros, así como de declaraciones por debajo de esa cantidad que, en nuestra opinión, justificaran ser reportadas por motivos cualitativos.

El alcance de nuestra auditoría a nivel de grupo

Ferrovial SE es la empresa matriz de un grupo de entidades. La información financiera de este grupo está incluida en los estados financieros consolidados de Ferrovial SE.

Somos responsables de la identificación y evaluación de los riesgos de incorrecciones materiales en los estados financieros del grupo, incluidos los relacionados con el proceso de consolidación. Con base en nuestra evaluación de riesgos, adaptamos el alcance de nuestra auditoría para asegurar que, en conjunto, realizábamos suficiente trabajo sobre los estados financieros para poder emitir una opinión sobre los estados financieros en su conjunto.

Al establecer el alcance de nuestra auditoría a nivel de grupo, determinamos qué trabajo de auditoría debía realizarse a nivel de grupo o de componentes y si era necesaria la participación de auditores componentes.

A partir de este resultado, sometimos a 8 componentes a auditorías de su información financiera completa, ya que esos componentes se consideran significativos debido al riesgo o a la relevancia. Además, sometimos 9 componentes a procedimientos de auditoría específicos enfocados en riesgos, ya que incluyen áreas de mayor riesgo o significativo. Además, seleccionamos 23 componentes para los procedimientos de auditoría con el fin de lograr una cobertura adecuada en las partidas financieras en los estados financieros consolidados.

En total, al realizar estos procedimientos, logramos la siguiente cobertura en las partidas financieras:

Ingresos	87%
Total de activos	91%
Resultado antes de impuestos	94%

Ninguno de los componentes restantes representaba más del 2% de los ingresos totales del grupo ni del total de activos del grupo. Para esos componentes restantes realizamos, entre otras cosas, procedimientos analíticos para corroborar nuestra evaluación de que no existían riesgos significativos de incorrecciones materiales dentro de esos componentes.

El equipo del grupo realizó el trabajo de auditoría de 23 componentes de forma centralizada. Para 2 componentes en España, 13 en Estados Unidos, 1 en Canadá y 1 componente en Polonia, utilizamos auditores de componentes familiarizados con las leyes y normativas locales para realizar el trabajo de auditoría.

Cuando los auditores de componentes realizaron el trabajo, determinamos la naturaleza, el momento de ejecución y el alcance de la dirección y supervisión de los auditores componentes y revisamos su trabajo. Además:

- Emitió instrucciones de auditoría a nivel de grupo a los auditores de componentes para establecer expectativas sobre su trabajo y facilitar nuestra dirección y supervisión del auditor de componentes y la revisión de su trabajo.
- Participó en discusiones con auditores componentes como parte de la planificación el trabajo de auditoría, incluyendo cuando, como auditores del grupo, asignamos tareas o procedimientos como la realización de procedimientos de evaluación de riesgos o determinar la naturaleza, el momento de ejecución y el alcance de las respuestas de auditoría a riesgos identificados y evaluados de incorrección material a auditores componentes.
- Se comunicó con auditores de componentes durante toda la auditoría de grupo, ya sea virtualmente aprovechando soluciones tecnológicas, reuniones presenciales (por ejemplo, como parte de visitas físicas al territorio del auditor de componentes), o mediante una combinación de estos, para supervisar el progreso del trabajo del auditor de componentes. Estas comunicaciones continuas incluían cuestiones que afectan a la ejecución, finalización e informe de la auditoría del grupo.
- Revisó partes relevantes del trabajo del auditor componente, incluida la comunicación por parte del auditor componente sobre cuestiones relevantes para nuestra conclusión respecto a la auditoría del grupo. Nuestra revisión del trabajo del auditor de componentes se llevó a cabo durante todo el proyecto. Esto incluyó revisiones presenciales y/o virtuales, incluyendo los documentos de trabajo del auditor componente en Estados Unidos, Canadá, España y Polonia.
- Revisó comunicaciones formalmente escritas preparadas por el auditor de componentes para la gestión de componentes, que, según nuestro juicio, fueran relevantes para la auditoría del grupo.
- Asistió a ciertas reuniones clave con clientes (por ejemplo, reuniones interinas a principios de diciembre de 2025 y reuniones previas al cierre realizadas durante las visitas al sitio en enero de 2026) entre los auditores de los componentes y la dirección de los componentes.

El equipo del grupo realizó el trabajo de auditoría sobre la consolidación del grupo, los desgloses de estados financieros, proyectos de construcción en Canadá, Reino Unido y Australia, y una serie de elementos y procesos más complejos controlados y monitorizados centralmente por Ferrovial SE. Estos incluyen test de deterioro de fondo de comercio, análisis de eventos desencadenantes en activos fijos en infraestructuras e inversiones en asociados, instrumentos financieros derivados, contabilidad de coberturas, la finalización de la venta de la participación de Ferrovial en Heathrow, la finalización de la venta del 50% en los aeropuertos AGS, la adquisición de una participación adicional del 5,06% en 407 ETR y los procedimientos de auditoría sobre los estados financieros individuales.

Mediante la aplicación de los procedimientos descritos anteriormente en los componentes, combinados con procedimientos adicionales a nivel de grupo, hemos podido obtener evidencia de auditoría suficientes y adecuadas sobre la información financiera del Grupo para proporcionar una base a nuestra opinión sobre los estados financieros.

Metodología de auditoría Riesgos de fraude

Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrecciones materiales en los estados financieros debido a fraudes. Durante nuestra auditoría obtuvimos una comprensión de Ferrovial SE, su entorno y los componentes del sistema de control interno. Esto incluyó el proceso de evaluación de riesgos del Consejo de Administración, el proceso del Consejo de Administración para responder a los riesgos de fraude y el supervisar del sistema interno de control. Nos remitimos a las secciones 'Informe de Riesgos' del informe de gestión para la evaluación de riesgos de fraude del Consejo de Administración y al Informe de Gobierno Corporativo, sección 2.7.2, para las responsabilidades del Comité de Auditoría y Control.

Evaluamos el diseño e implementación de los aspectos relevantes del sistema de control interno respecto a los riesgos de incorrecciones de materiales debidas al fraude y, en particular, la evaluación del riesgo de fraude, así como el código de ética empresarial; código ético de proveedores; procedimientos para denunciantes, protocolos de registro e investigación de incidentes, entre otras cosas. Ferrovial SE cuenta con un programa de cumplimiento, que incluye una estructura de gobernanza y organización centrada en políticas y procedimientos relacionados con la gestión de riesgos, así como la formación y la educación. Evaluamos el diseño y la implementación y, cuando se consideró oportuno, probamos la efectividad operativa de los controles internos diseñados para mitigar los riesgos de fraude.

Realizamos indagaciones con una selección de miembros del Consejo de Administración y la alta dirección (departamento de auditoría interna, asuntos jurídicos, departamento de cumplimiento, recursos humanos y directores regionales) para evaluar su conciencia sobre el fraude, el entorno de control interno en relación con el fraude, el 'tono en la cúpula' y los controles a nivel de entidad.

También les preguntamos si tenían conocimiento de algún fraude real o sospechoso. Esto no resultó en señales de fraude real o sospechoso que pudieran conducir a una incorrección materiales. Como parte de nuestro proceso de identificación de riesgos de fraude, evaluamos, en estrecha colaboración con nuestros especialistas forenses, los factores de riesgo de fraude en relación con la información financiera, el fraude, la malversación de activos y, en estrecha colaboración con nuestros especialistas en la corrupción. Evaluamos si estos factores indican que existe un riesgo de incorrección de material debido al fraude.

Identificamos los siguientes riesgos de fraude y realizamos los siguientes procedimientos específicos:

Riesgos de fraude identificados	Nuestro trabajo de auditoría y observaciones
El riesgo de la elusión de controles por parte de la dirección El Consejo de Administración se encuentra en una posición única para perpetrar fraudes debido a su capacidad para manipular registros contables y preparar estados financieros fraudulentos anulando controles que de otro modo parecen estar funcionando eficazmente. Por eso, en todas nuestras auditorías, prestamos atención al riesgo de que la dirección anule los controles en: • La idoneidad de los abonamientos y otros ajustes realizados en la preparación de los estados financieros. • Estimaciones. • Transacciones significativas, si las hubiera, fuera del curso normal de los negocios del Grupo.	Evaluamos el diseño e implementación del sistema de control interno, en los procesos de generación y procesamiento de asientos contables, elaboración de estimaciones y seguimiento de proyectos. También prestamos especial atención a las salvaguardas de acceso en el sistema informático y a la posibilidad de que esto conduzca a violaciones de la segregación de funciones. Realizamos nuestros procedimientos de auditoría en una combinación de controles y procedimientos sustantivos. Seleccionamos las entradas contables basadas en criterios de riesgo y realizamos procedimientos de auditoría específicos para estas entradas, incluyendo la inspección de la documentación fuente para evaluar la validez de la justificación empresarial y la fundamentación de la evidencia corroborante. En este contexto, también probamos las entradas de consolidación y eliminación. Además, consideramos las actas del consejo, los medios adversos, los informes de denunciantes, los informes de auditoría interna y los resultados de nuestros procedimientos de auditoría.

Riesgos de fraude identificados	Nuestro trabajo de auditoría y observaciones
Prestamos especial atención a las tendencias debido a posibles parcialidades del Consejo de Administración	Realizamos procedimientos de auditoría específicos relacionados con la evaluación de posibles sesgos de gestión en la elaboración de estimaciones y juicios significativos, como se indica en la nota 1.3.4 'Estimaciones y juicios contables' dentro de la sección de políticas contables en las notas a los estados financieros consolidados. Estos procedimientos incluyen evaluar la capacidad de la dirección para hacer estimaciones razonables mediante evaluar estimaciones previas con resultados reales, realizar análisis de sensibilidad, probar los modelos subyacentes, la metodología y las aportaciones a la evidencia de apoyo, así como desafiamos las hipótesis de la gestión, según corresponda. Específicamente, para los juicios y estimaciones aplicados como parte de las evidencia de deterioro de inversiones en asociados y fondo de comercio, contratamos a nuestros expertos en valoración para desarrollar estimaciones independientes en el rango de la tasa de descuento y la tasa de crecimiento a largo plazo. Verificamos que no hubo transacciones o eventos significativos que estuvieran fuera del curso normal del Grupo. Nuestros procedimientos de auditoría no dieron lugar a indicios específicos de fraude respecto a la anulación de controles por parte de la dirección.
El riesgo de informes financieros fraudulentos debido a una valoración sobre valorada de contratos de construcción Con base en nuestros procedimientos de evaluación de riesgos, concluimos que el riesgo de fraude en el reconocimiento de ingresos está relacionado con la precisión de las transacciones de ingresos, debido a estimaciones en el coste estimado de finalización y a la medición del progreso en la determinación del porcentaje de finalización (PoC).	Consulte la respuesta de la auditoría como parte del cuestionario clave de la auditoría 'Riesgo de incorrección en el reconocimiento de ingresos en contratos de construcción a largo plazo'.

Incorporamos un elemento de imprevisibilidad en nuestra auditoría. Revisamos las cartas de los abogados. Durante la auditoría, estuvimos atentos a indicios de fraude. Además, consideramos los resultados de nuestros otros procedimientos de auditoría y evaluamos si algún hallazgo era indicativo de fraude.

Metodología de auditoría sobre la empresa en funcionamiento

Como se revela en la nota 1.2 'Evaluación del principio de empresa en funcionamiento' de los estados financieros consolidados, el Consejo de Administración realizó su evaluación de la capacidad de la entidad para continuar como empresa en funcionamiento durante al menos 12 meses desde la fecha de preparación de los estados financieros y no ha identificado eventos o condiciones que puedan poner en duda significativa la capacidad de la entidad para continuar como empresa en funcionamiento (a continuación: riesgos relacionados con la empresa en funcionamiento).

Nuestros procedimientos para evaluar la evaluación de la empresa en funcionamiento del Consejo de Administración incluyeron, entre otros:

- considerar si la evaluación de la empresa en funcionamiento del Consejo de Administración incluía toda la información relevante de la que teníamos conocimiento como resultado de nuestra auditoría y consultar con el Consejo de Administración sobre sus supuestos más importantes que sustentan su evaluación de la actividad en curso. Entre otros, el Consejo de Administración, así como nosotros, hemos tenido en cuenta los supuestos que subyacen a la valoración de los activos fijos en proyectos de infraestructura, ya que refleja los futuros flujos de caja bloqueados;
- evaluar el presupuesto actual del Consejo de Administración, incluyendo los flujos de caja durante al menos 12 meses desde la fecha de preparación de los estados financieros, teniendo en cuenta los desarrollos actuales en el sector y toda la información relevante de la que teníamos conocimiento tras nuestra auditoría;
- analizar si se ha asegurado la financiación actual y la necesaria para permitir la continuidad de la totalidad de las operaciones de la entidad, incluyendo el cumplimiento de los convenios pertinentes;
- realizar consultas al Consejo de Administración sobre su conocimiento de los riesgos de la empresa más allá del periodo de evaluación del Consejo de Administración.

Nuestros procedimientos no dieron lugar a resultados contrarios a las hipótesis y juicios del Consejo de Administración utilizados en la aplicación de la suposición de la empresa en funcionamiento.

Cuestiones clave de auditoría

Las cuestiones clave de auditoría son aquellos que, en nuestro juicio profesional, fueron de mayor importancia en la auditoría de los estados financieros. Hemos comunicado las cuestiones clave de auditoría al Consejo de Administración. Las cuestiones clave de la auditoría no reflejan de forma exhaustiva todos los aspectos identificados por nuestra auditoría y que hemos discutido. En esta sección, describimos las cuestiones clave de auditoría e incluimos un resumen de los procedimientos de auditoría que realizamos en esas cuestiones.

Cuestiones clave de auditoría	Nuestro trabajo de auditoría y observaciones
Riesgo de incorrección en los ingresos por contratos de construcción a largo plazo Consulte las Notas 'Reconocimiento de ingresos'; 'Estimaciones y juicios contables'; y 'SalDOS de balance de Contratos con Clientes y otros desgloses a la NIIF 15' de los estados financieros. Ferrovial SE participa en contratos de construcción a largo plazo grandes y complejos para los que la empresa reconoce ingresos a lo largo del tiempo de acuerdo con el método de recursos ("input method"). El reconocimiento de ingresos para contratos a largo plazo es significativo para los estados financieros en función de la materialidad cuantitativa y el grado de juicio de gestión requerido para aplicar el método de entrada o salida en proyectos de construcción complejos a largo plazo. El método de producto "output method", donde las unidades completadas en cada contrato son la base utilizada para reconocer ingresos, consiste en medir el trabajo realizado o inspeccionar el desempeño realizado hasta la fecha. El método de entrada se aplica donde no se puede aplicar el método de producción, estimando los costes totales previstos para completar el trabajo, teniendo en cuenta el margen de beneficio esperado para todo el proyecto, utilizando los presupuestos más recientes aprobados para cada proyecto. Para ambos métodos, la dirección estima la cantidad total de ingresos a reconocer, incluyendo contraprestaciones variables, modificaciones, reclamaciones o disputas, cuando procede.	Nuestros procedimientos de auditoría incluyeron obtener una comprensión del entorno de control interno de Ferrovial SE, evaluar el diseño, la implementación y valorar la efectividad de los controles relevantes relacionados con la determinación de unidades completadas hasta la fecha de informe, los costes totales estimados e ingresos relacionados con consideraciones variables, modificaciones y reclamaciones o disputas. Nuestros procedimientos de auditoría incluyeron, entre otros, discusiones con la gestión de proyectos y los controladores de proyectos sobre los elementos de estimación en el reconocimiento de ingresos. Evaluamos la metodología de la dirección y evaluamos la coherencia de la metodología de la dirección con los presupuestos de años anteriores para asegurar la coherencia en el margen y realizar tests retrospectivos sobre esta estimación. Para test sustantivas, seleccionamos contratos con base en criterios cuantitativos y cualitativos, relevantes ya sea por el precio total de venta, la cantidad de ingresos reconocidos durante el año o los resultados de los proyectos. Analizamos por muestreo a la población con ingresos restantes.

Cuestiones clave de auditoría	Nuestro trabajo de auditoría y observaciones
La cantidad de ingresos del proyecto, el beneficio reconocido así como las provisiones para contratos onerosos en un año, depende, entre otras cosas, de los costes reales incurridos, de la evaluación de la medida de progreso de los contratos (a largo plazo) para el método de producción, así como de los ingresos y costes previstos por contrato para completar de cada proyecto para el método de entrada. Además, la cantidad de ingresos y el resultado están influenciados por las sentencias en las órdenes de variación y las reclamaciones. Esto suele implicar un alto grado de juicio debido a la complejidad de los proyectos, la incertidumbre que mide las unidades completadas hasta la fecha de informe, los costes totales estimados previstos para completar el trabajo y los ingresos estimados relacionados con órdenes de variación por modificaciones, reclamaciones o disputas. Dado que se trata de un juicio significativo, esto implica un riesgo aumentado de incorrección en estos contratos, especialmente en lo que respecta a estimaciones de ingresos de contratos de construcción a largo plazo. Por ello, consideramos que esto era un asunto clave de auditoría.	Se realizaron procedimientos de auditoría sustantiva para los costes incurridos, facturaciones de progreso e ingresos de proyectos completados. Para una muestra de contratos de construcción a largo plazo, analizamos la determinación de la dirección sobre las unidades completadas hasta la fecha de informe, lo que incluyó la evaluación de cláusulas contractuales específicas y sus implicaciones relacionadas, así como los presupuestos del proyecto e informes de supervisión, realizando los siguientes procedimientos: • Analizamos las tendencias de margen para variar tanto en el precio de venta como en los costes totales presupuestados. • Evaluamos la consistencia de las estimaciones realizadas por el Grupo en el año anterior utilizando datos reales de contratos para el año en curso. • Recalculamos el porcentaje de finalización de los trabajos seleccionados y comparamos nuestros resultados con los cálculos del Grupo. • Cuando es aplicable para contratos de métodos de salida, obtuvimos la certificación de progreso más reciente del cliente. • Y realizamos visitas físicas a proyectos seleccionados. Para modificaciones de contratos y reclamaciones negociadas con los clientes, obtuvimos evidencia de aprobaciones técnicas y del estado de las negociaciones económicas, así como explicaciones detalladas de la dirección de la empresa. Cuando era aplicable, revisábamos informes de expertos externos sobre el impacto de las reclamaciones en contratos significativos. Además, obtuvimos explicaciones sobre la conciliación de la información financiera y los informes de seguimiento del proyecto proporcionados por los gestores de proyecto.

Cuestiones clave de auditoría	Nuestro trabajo de auditoría y observaciones
	Durante nuestros procedimientos pusimos una mayor metodología en el impacto de las condiciones de mercado desafiantes derivadas de la volatilidad económica, las incertidumbres políticas globales debidas a conflictos internacionales, los aspectos inflacionarios y la presión de la cadena de suministro. Teniendo en cuenta los criterios de riesgo, seleccionamos asientos contables y realizamos procedimientos de auditoría para evaluar la posible incorrección de los ingresos. Como parte de nuestros procedimientos de auditoría, inspeccionamos la documentación de origen para evaluar la validez de la justificación empresarial y las evidencias corroborativas. También comprobamos si los desgloses son adecuados y proporcionan una visión suficiente sobre la incertidumbre y la elección de las hipótesis de valoración. En nuestra opinión, los principios aplicados respecto al reconocimiento de ingresos de los contratos de construcción son adecuados y suficientemente divulgados. Las hipótesis y estimaciones hechas por el Consejo de Administración se encuentran dentro del rango aceptable. Además, nuestros procedimientos de auditoría no dieron lugar a indicios específicos de fraude respecto a la precisión de (estimaciones en) los ingresos de contratos de construcción a largo plazo.
Recuperabilidad de activos fijos en proyectos de infraestructura relacionados con las autopistas estadounidenses y el fondo de comercio de la autopista I-66 Consulte las notas 'Inversiones en proyectos de infraestructura', 'Estimaciones y juicios contables' y 'Inversiones en proyectos de infraestructura' de los estados financieros.	Nuestros procedimientos de auditoría incluyeron obtener una comprensión del entorno de control interno de Ferrovial SE, evaluar el diseño, la implementación y valorar de la efectividad de los controles relevantes relacionados con la determinación por parte de la dirección de indicadores de deterioro y la evaluación de la deterioración de fondo de comercio. Estos incluían controles sobre la medición de activos fijos en proyectos de infraestructuras relacionados con las autopistas estadounidenses y el fondo de comercio con la autopista I-66, la celebración de reuniones con la dirección de Ferrovial para comprender los indicadores de deterioro, la metodología de valoración y las hipótesis significativas utilizadas, así como cuestionar la posición de la dirección.

Cuestiones clave de auditoría	Nuestro trabajo de auditoría y observaciones
Los activos fijos consolidados de la Sociedad en proyectos de infraestructura, contabilizados bajo el modelo de activos intangibles, fueron 12.360 millones de euros a 31 de diciembre de 2025, que incluye las autopistas estadounidenses, por un total de 11.402 millones de euros. Además, la Sociedad reconoció en 2021 un saldo de fondo de voluntad relacionado de 243 millones de euros, correspondiente a la adquisición de un 5,704% adicional del operador concesionario de la autopista estadounidense I-66. Estos activos fijos en proyectos de infraestructuras son inversiones en infraestructuras realizadas por la Sociedad dentro del marco de la IFRIC 12, donde la remuneración consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otros activos, o en el derecho a cobrar tasas por el uso de la infraestructura pública. La dirección evalúa, al menos en cada fecha de informe, si existe indicios de que los activos fijos en proyectos de infraestructuras contabilizados bajo el modelo de activos intangibles puedan estar afectados y, de ser así, realiza un test de deterioro. Además, la Sociedad también test sus unidades generadoras de efectivo, que incluyen el fondo de comercio, para detectar deterioros. Los tests de deterioro relacionadas se basan en un modelo de flujo de caja descontado, que implica supuestos de gestión relacionados, entre otros, con volúmenes futuros de tráfico, precios (dinámicos) aplicados a los clientes, gastos operativos futuros y la tasa de descuento. Debido a la importancia de las cantidades involucradas y al importante juicio de la dirección requerido para estimar las proyecciones de ingresos (por ejemplo, volúmenes y precios futuros de tráfico aplicados) y para determinar la tasa de descuento, consideramos que la recuperabilidad de los activos relacionados tiene un mayor riesgo de incorrección. Por ello, consideramos que esto era unas cuestiones clave de auditoría.	Junto con los expertos en valoración de PwC, realizamos procedimientos de auditoría, entre otros: (i) evaluamos la idoneidad del modelo de flujo de caja descontado utilizado en la evaluación de deterioro (de fondo de comercio); (ii) evaluó la razonabilidad de las proyecciones de ingresos y las hipótesis de tipo de descuento utilizadas por la dirección, y evaluó la razonabilidad de las hipótesis de la dirección para las que está disponible información pública, mediante la comparación con datos de mercado, informes regulatorios y estudios independientes, y verificando los insumos utilizados en comparación con los presupuestos aprobados; y (iii) Evaluó la precisión matemática de las proyecciones de flujo de caja descontado utilizadas en la evaluación de deterioro (de fondo de comercio). Además, realizamos análisis de sensibilidad sobre supuestos significativos principales, evaluando el impacto en la medición. También comprobamos si los desgloses son adecuadas y proporcionan una visión suficiente sobre la incertidumbre y la elección de las hipótesis de valoración. Con base en los procedimientos de auditoría realizados, consideramos que las hipótesis eran razonables y respaldadas por la evidencia disponible.

Informe sobre la otra información incluida en el informe anual integrado

El informe anual integrado contiene otra información. Además de los estados financieros y nuestro informe de auditoría sobre los mismos, esto incluye toda la información del informe anual integrado.

Con base en los procedimientos realizados como se expone a continuación, concluimos que la otra información:

- es coherente con los estados financieros y no contiene incorrecciones materiales; y
- contiene toda la información relativa al informe de los directores, excluyendo la información de sostenibilidad, y la otra información exigida por el Título 9º del Libro 2º y sobre el informe de remuneración exigido por las secciones 2:135b y 2:145, apartado 2 del Código Civil Neerlandés.

Hemos leído la otra información. Sobre la base de nuestro conocimiento y comprensión obtenida en nuestra auditoría de los estados financieros o de otro modo, hemos considerado si la otra información contiene incorrecciones materiales.

Al llevar a cabo nuestros procedimientos, cumplimos con 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 dichos procedimientos fue sustancialmente más limitado que el alcance de los procedimientos realizados en nuestra auditoría de los estados financieros.

El Consejo de Administración es responsable de la preparación de la otra información, incluido el informe de los directores y la otra información de conformidad con el Título 9º del Libro 2º del Código Civil Neerlandés. El Consejo de Administración es responsable de velar por que el informe de remuneración 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 regulatorios y FEUE

Nuestro nombramiento

Fuimos nombrados auditores de Ferrovial SE el 24 de abril de 2025 por el Consejo de Administración. Esto siguió a la aprobación de una resolución por parte de los accionistas en la junta general anual celebrada el 24 de abril de 2025.

Formato Electrónico Único Europeo (FEUE)

Ferrovial SE ha preparado 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 sobre la especificación de un formato electrónico único de presentación de información (en lo sucesivo: el NTR sobre el FEUE).

En nuestra opinión, el informe anual integrado presentado en formato XHTML, incluyendo los estados financieros consolidados marcadas, tal como se incluye en el paquete de información de Ferrovial SE, cumple en todos los aspectos materiales con las NTR sobre el FEUE.

El Consejo de Administración es responsable de preparar el informe anual integrado, incluidos los estados financieros de conformidad con las NTR sobre el FEUE, mediante el cual el Consejo de Administración combina los distintos componentes en un único paquete de información.

Nuestra responsabilidad es obtener asegurarnos razonablemente para nuestra opinión de que el informe anual integrado en este paquete de información cumple con las NTR sobre el FEUE.

Realizamos nuestro análisis de conformidad con la normativa Neerlandesa, incluyendo la norma Neerlandesa 3950N 'Assuranceopdrachten 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 incluyó, entre otros:

- Obtener una comprensión del proceso de información financiera de la entidad, incluyendo la preparación del paquete de información.
- Identificar y evaluar los riesgos de que el informe anual integrado no cumpla en todos los aspectos materiales con las NTR del FEUE y diseñar y realizar procedimientos de aseguramiento adicionales que respondan a esos riesgos para proporcionar base a nuestra opinión, incluyendo:
 - obtener el paquete de información y realizar validaciones para determinar si el paquete de información que contiene el documento de instancia Inline XBRL y los archivos de taxonomía de extensión XBRL han sido preparados de conformidad con las especificaciones técnicas incluidas en de las NTR del FEUE;
 - examinando la información relativa a los estados financieros consolidados en el paquete de información para determinar si se han aplicado todo el marcado requeridos y si estos están

en conformidad con a las NTR del FEUE.

Servicios distintos a auditoría no prohibidos

Según nuestro mejor conocimiento y creencia, no hemos prestado los servicios distintos de la auditoría prohibidos a que se refiere el artículo 5(1) del Reglamento de la Europeo sobre requisitos específicos relativos a la auditoría obligatoria de las entidades de interés público.

Servicios prestados

Los servicios, además de la auditoría, que hemos prestado a la Sociedad o a sus entidades controladas, durante el periodo al que se refiere nuestra auditoría legal, se indican en la nota 'Honorarios Auditores' en los estados financieros.

Responsabilidades sobre los estados financieros y la auditoría

Responsabilidades del Consejo de Administración para los estados financieros

El Consejo de Administración es responsable de:

- la preparación y presentación fiel de los estados financieros de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas en la UE y el Título 9º del Libro 2º del Código Civil Neerlandés; y para
- el control interno que determine el Consejo de Administración es necesario para permitir la preparación de los estados financieros de forma que queden libres de incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error.

Al preparar los estados financieros, el Consejo de Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Sociedad para continuar como una empresa en funcionamiento. Según los marcos de información financiera mencionados, el Consejo de Administración debe preparar los estados financieros utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, salvo que el Consejo de Administración tenga la intención de liquidar la Sociedad, cesar operaciones o no tenga otra alternativa realista que hacerlo. El Consejo de Administración debe revelar en los estados financieros cualquier eventos y circunstancias que pueda poner en duda significativa la capacidad de la Sociedad para continuar como una empresa en funcionamiento.

Nuestras responsabilidades en la auditoría de los estados financieros

Nuestra responsabilidad es planificar y llevar a cabo una auditoría de forma que nos permita obtener evidencia de aseguramiento suficientes y adecuadas que sirvan de base para nuestra opinión. Nuestros objetivos son obtener un nivel de aseguramiento elevado sobre si los estados financieros en su conjunto están libres de incorrecciones materiales, ya sea debida a fraude o error, y emitir un informe del auditor que incluya nuestra opinión. De aseguramiento elevado es un nivel alto, pero no absoluto, de aseguramiento y no garantiza que una auditoría realizada conforme a las Normas de Auditoría Neerlandesas siempre detecte una incorrección material cuando exista. Las incorrecciones pueden surgir debido a fraude o error. Se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose de los estados financieros.

La materialidad afecta a la naturaleza, el momento de ejecución y el alcance de nuestros procedimientos de auditoría, y a la evaluación del efecto de las incorrecciones identificadas sobre nuestra opinión.

Hemos aplicado juicio profesional y mantenido una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría, de acuerdo con las normas neerlandesas de auditoría, los requisitos de ética profesional y de independencia. Nuestra auditoría también ha incluido, entre otras cosas, en lo siguiente:

- Identificar y evaluar los riesgos de incorrección materiales de los estados financieros, ya sea por fraude o error, diseñar y realizar procedimientos de auditoría que respondan a esos riesgos, y obtener de evidencia de auditoría que sean suficientes y adecuadas para fundamentar nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material resultante de un fraude es mayor que el de una incorrección resultante de un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionadas, tergiversaciones o anulación intencionada del control interno.
- Obtener una comprensión del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, pero no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Sociedad.
- Evaluar la idoneidad de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables y de la correspondiente información desglosada por el Consejo de Administración.
- Concluir sobre la idoneidad del uso por parte del Consejo de Administración de principio contable de empresa en funcionamiento y con base en las evidencias de auditoría obtenidas,

concluir si existe una incertidumbre material relacionada con hechos y/o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como una empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, estamos obligados a llamar la atención en nuestro informe del auditor sobre los desgloses relacionadas en los estados financieros o, si dichos desgloses son insuficientes, modificar nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha del informe del auditor y se elaboran en el contexto de nuestra opinión sobre los estados financieros en su conjunto. Sin embargo, hechos o condiciones futuras pueden hacer que la Sociedad deje de continuar como una empresa en funcionamiento.

- Evaluar de la presentación global, la estructura y contenido de los estados financieros, incluidas los desgloses, y evaluar si los estados financieros representan las transacciones y eventos subyacentes de manera que se logre una presentación fiel.

Somos responsables de planificar y realizar la auditoría del grupo para obtener evidencia de auditoría suficientes y adecuadas sobre la información financiera de las entidades o unidades de negocio que integran el grupo como base para la formación una opinión sobre los estados financieros. Asimismo somos responsables de la dirección, supervisión y revisión del trabajo de auditoría realizado para los fines de la auditoría del grupo. Seguimos siendo los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con el Consejo de Administración sobre, entre otros aspectos, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa sobre el control interno que identifiquemos durante nuestra auditoría. En este respecto, también presentamos un informe adicional al comité de auditoría de conformidad con el artículo 11 del Reglamento de la UE sobre los requisitos específicos relativos a la auditoría obligatoria de entidades de interés público. La información incluida en este informe adicional es coherente con nuestra opinión de auditoría en el informe de este auditor.

Proporcionamos al Consejo de Administración una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables incluidos los de independencia, y comunicamos con ellos todas las relaciones y otras cuestiones que razonablemente puedan considerarse relevantes para nuestra independencia, y cuando aplicables, las acciones relacionadas tomadas para eliminar amenazas o salvaguardas aplicadas.



A partir de las cuestiones comunicadas con el Consejo de Administración, determinamos aquellos que fueron de mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y, por tanto, son las cuestiones clave de auditoría. Describimos estas cuestiones en nuestro informe de auditoría, salvo que la ley o regulación impida revelar públicamente las cuestiones o cuando, en circunstancias muy excepcionales, determinamos que un cuestionamiento no debe comunicarse en nuestro informe porque las consecuencias adversas de hacerlo razonablemente se esperarían que superaran los beneficios de interés público de dicha comunicación.

Ámsterdam, a 25 de febrero de 2026

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

E. van der Vleuten RA MSc
(Firma en el original en inglés)



ferrovial