

LEFT

TOLL

EXPRESS
LANES
ENTRANCE

1/2 MILE

Informe
de Gestión

EXIT 47

NORTH BUSINESS

234

234

Manassas

1 MILE

EXPRESS LANES

28 To Dulles Airport

\$3.75

To 286 Fairfax Co Pkwy

HIGHER TOLLS FOR
LARGER VEHICLES

EXPRESS LANES

NO 40ft
VEHICLES
TOWING
TRAILERS
PROHIBITED

EXPRESS LANES
ENTRANCE



Anillo de Circunvalación de Bratislava, Autopista D4R7, Eslovaquia. © José Manuel Ballester.



Rafael del Pino
Presidente

Estimado accionista:

El ejercicio de 2022 ha evidenciado la mejora de los resultados de Ferrovial. Autopistas registró una marcha positiva, en especial en Estados Unidos. NTE y 35W superaron sus tráficos prepandemia y todas ellas, salvo la 35W, mejoraron frente a 2021, destacando la 407 ETR que lo hizo por encima del 30%. En Aeropuertos, se observa una recuperación sostenida de los tráficos, con Heathrow aproximándose a los 62 millones de pasajeros. En India, IRB ha mostrado buen comportamiento en este primer año de nuestra inversión.

Las ventas se incrementaron un 9,3%, alcanzando los 7.551 M€, y el EBITDA ascendió a 728 M€, lo que supone un aumento del 19,3% sobre el ejercicio de 2021. El resultado neto ascendió a 186 M€, sumando las operaciones discontinuadas.

Construcción ha conseguido importantes adjudicaciones como el Metro de Toronto, por 2.042 M€; Coffs Harbour Bypass en Australia, por 445 M€, o el metro de París, por 181 M€, cerrando el año con una cartera de 14.743 M€, situándose en máximos históricos.

Ha sido un año activo en inversiones, hasta alcanzar 856 M€. La compañía ha entrado en el consorcio NTO de JFK para construir y gestionar la nueva Terminal 1 hasta 2060. También se ha abierto al tráfico la I-66 en Virginia, adelantando el plazo de entrega, hemos aumentado la participación en la I-77, en Carolina del Norte, hasta el 72,2% y se ha adquirido una participación de control en el Aeropuerto de Dalaman, en Turquía.

La desinversión de Servicios está casi completada, con las operaciones de venta de Infraestructuras en España y de Amey en Reino Unido. Esto ha provocado, junto a la venta de Ausol y alguna otra, un flujo de caja por desinversiones de 429 M€.

En 2022, la compañía recibió 475 M€ de dividendos procedentes de sus proyectos de infraestructuras, con la 407 contribuyendo con 237 M€ y las Managed Lanes americanas con 123 M€. Ferrovial registró una posición neta de tesorería ex proyectos de 1.439 M€.

La retribución al accionista, sumando reparto de dividendo, recompra y amortización de acciones y autocartera discrecional, alcanzó 578 M€, un aumento del 25% sobre el año precedente.

La compañía sigue avanzando en la descarbonización de sus actividades. La reducción de las emisiones en términos absolutos (Scope 1&2) fue del 3,6% con respecto al pasado año. El índice de frecuencia de accidentes con baja de empleados propios también mejoró, pasando de un 3,6 a 3,2 por millón de horas trabajadas en términos comparables, aunque la cifra de accidentes fatales está aún lejos de nuestras aspiraciones.

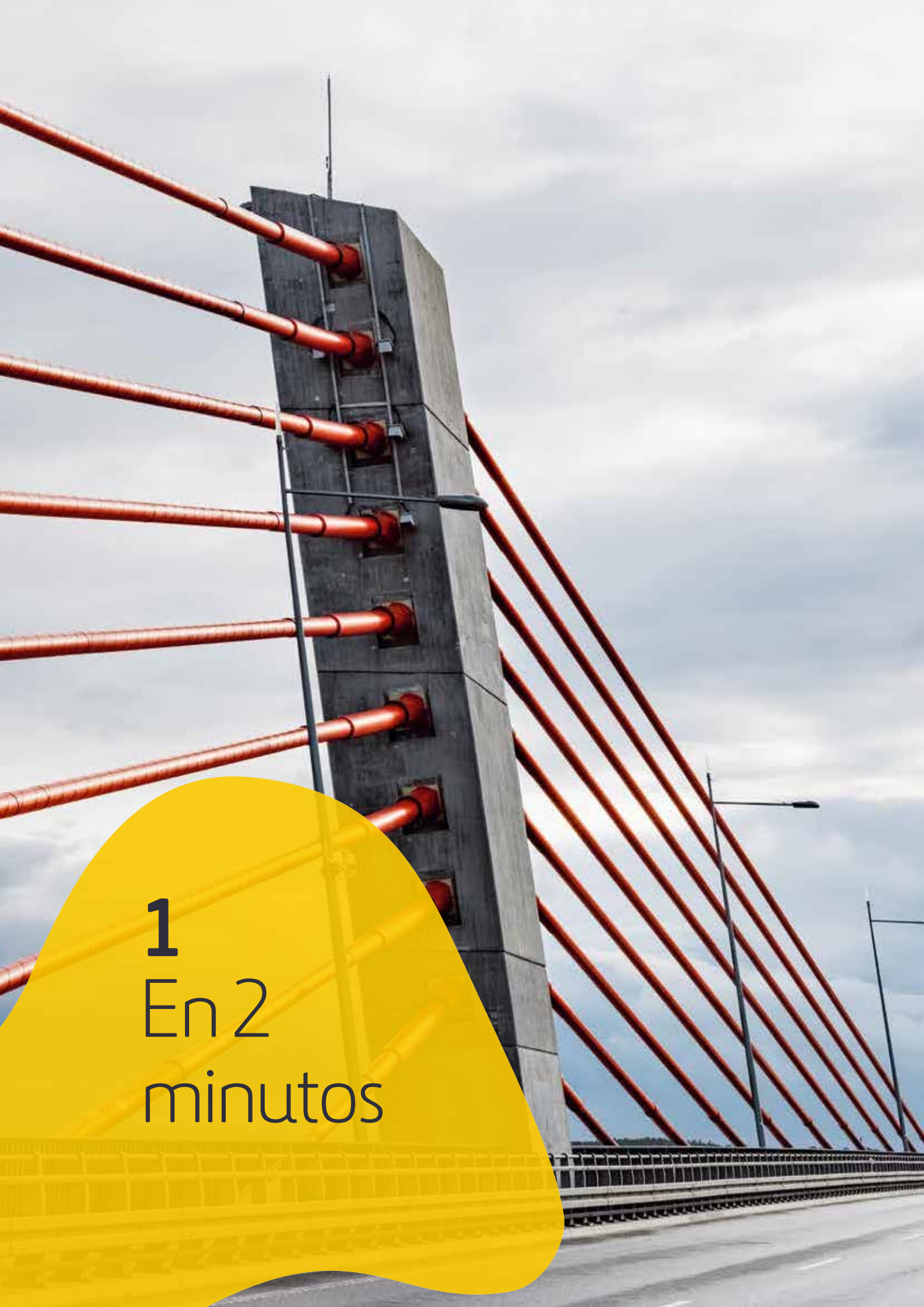
El compromiso por mantener los máximos estándares en el ámbito medioambiental, social y de gobernanza queda refrendado por la inclusión de Ferrovial, por 21º año consecutivo, en el DJSI y conservamos nuestra posición en FTSE4Good, CDP, Sustainalytics, MSCI, Vigeo, ISS ESG, STOXX, y Bloomberg Gender.

El Consejo de Administración ha acordado someter a votación de la Junta General de Accionistas la fusión de Ferrovial S.A. con su filial neerlandesa Ferrovial International SE mediante la absorción de la primera por la segunda, con lo que, en caso de aprobarse, cotizarán las acciones de Ferrovial en España y en Países Bajos. Posteriormente, se solicitará también la admisión a cotización en Estados Unidos.


Es un paso más en el desarrollo y crecimiento internacional de Ferrovial, cuyo foco en asignación de capital y cartera potencial está en Estados Unidos y que quiere además mantener el vínculo esencial con España y Europa, donde tiene sus orígenes y también vocación de permanencia.

Una vez más, quisiera agradecer a los profesionales de Ferrovial su esfuerzo y dedicación. Sin ellos no sería posible el desempeño de esta compañía. También quiero expresar mi reconocimiento a inversores, accionistas y clientes por su apoyo en el largo plazo, imprescindible para seguir creando valor para el conjunto de la sociedad.

Rafael del Pino



1
En 2
minutos



12 Grandes cifras
13 Hitos 2022
14 Principales mercados
16 Ferrovial en bolsa
18 Modelo de negocio
20 Sostenibilidad
21 Seguridad, Salud y Bienestar
22 Metro

EN 2 MINUTOS

Grandes cifras

LIQUIDEZ TOTAL (M€)

6.118

ex-infraestructuras.
Incluye líneas de liquidez
no dispuestas (964 M€)

VENTAS* (M€)

7.551

2022

6.910

2021

+9,3%

respecto
a 2022

* Cifras excluyendo Servicios, clasificada como actividad discontinuada.

CAJA NETA (M€)

1.439

ex-infraestructuras

CARTERA CONSTRUCCIÓN (M€)

+18,7%

14.743

INTENSIDAD EMISIONES DE CO₂ scope 1&2 tCO₂ eq/M€

42,91

EMISIONES DE CO₂ scope 1&2 tCO₂ eq

-25,35%

en términos absolutos
respecto a 2009

FLUJO DE OPERACIONES (M€) (antes de impuestos)

584

ex-infraestructuras

429

en desinversiones

IMPUESTOS TOTALES* (M€)

1.569

*Soportados, pagados
y recaudados en 2022

PLANTILLA A CIERRE*



24.191

*a 31 de diciembre de 2022

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾

3,2

(1) Índice que recoge el número de accidentes
con baja ocurridos durante la jornada laboral
por millón de horas trabajadas. No se incluyen
contratistas.

BENEFICIARIOS DE PROYECTOS SOCIALES

160.333

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

EN 2 MINUTOS

Hitos 2022

ENE 01

Venta de Servicios de Infraestructuras en España a Portobello Capital, por 175 M€.

Bloomberg Gender-Equality Index selecciona a Ferrovial.

Alianza con Microsoft para desarrollar soluciones digitales.

FEB 02

Adjudicación de la construcción de una autopista en Carolina del Norte (EE. UU.) por 261,8 M\$.

Glasgow creará el mayor parque solar de un aeropuerto en Escocia.

MAR 03

Adjudicación de un tramo de la línea de AVE Murcia-Almería por 171 M€.

Inauguración del Puente de la Concordia de Valdebebas.



ABR 04

Adjudicación de la construcción de un tramo del Metro de París por 438 M€.

Expansión de Zity a Milán y Lyon.

Adjudicación de contratos de agua en Texas, EEUU, por 279 M\$.



MAY 05

Rafael del Pino recibe el premio Trayectoria Profesional de la Fundación Caminos.

Apertura de los nuevos tramos de la SH 99-Grand Parkway en Houston, EEUU.

Donación de 470.000€ a Cruz Roja y Cáritas de "Juntos Sumamos por Ucrania" para ayudar a unas 100.000 personas desplazadas y refugiadas.

JUN 06

Cierre financiero de la Nueva Terminal 1 del Aeropuerto JFK, Nueva York (EEUU).

Adjudicación de la construcción de Coffs Harbour Bypass, en Nueva Gales del Sur, por 1.400 M€.

JUL 07

Adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía).

Webber se adjudica la ampliación de cuatro carreteras en Texas por 332 M€.

SEP 09

Inauguración de la primera fase del proyecto de la I-66, en Virginia, EEUU.

Colocación de la primera piedra del Aeropuerto Internacional JFK.

Adjudicación de la ampliación de la SH 36, en Texas, por más de 113 M\$.

OCT 10



Cooperación con Cellnex UK para acelerar la adopción del 5G en la industria de la construcción.

Actualización de la Política de Derechos Humanos.

Primera empresa de infraestructuras en recibir la certificación de Buen Gobierno Corporativo de AENOR.

NOV 11

Cierre financiero de la Línea Ontario del Metro en Toronto, por 4.450 M€.

Apertura al tráfico en Virginia de la Managed Lanes I-66, con una inversión de 3.700 M\$.

DIC 12



Incremento de la participación en la autopista estadounidense I-77 hasta un 72,24%.

Presencia en Dow Jones Sustainability Index por vigesimoprimer año consecutivo.

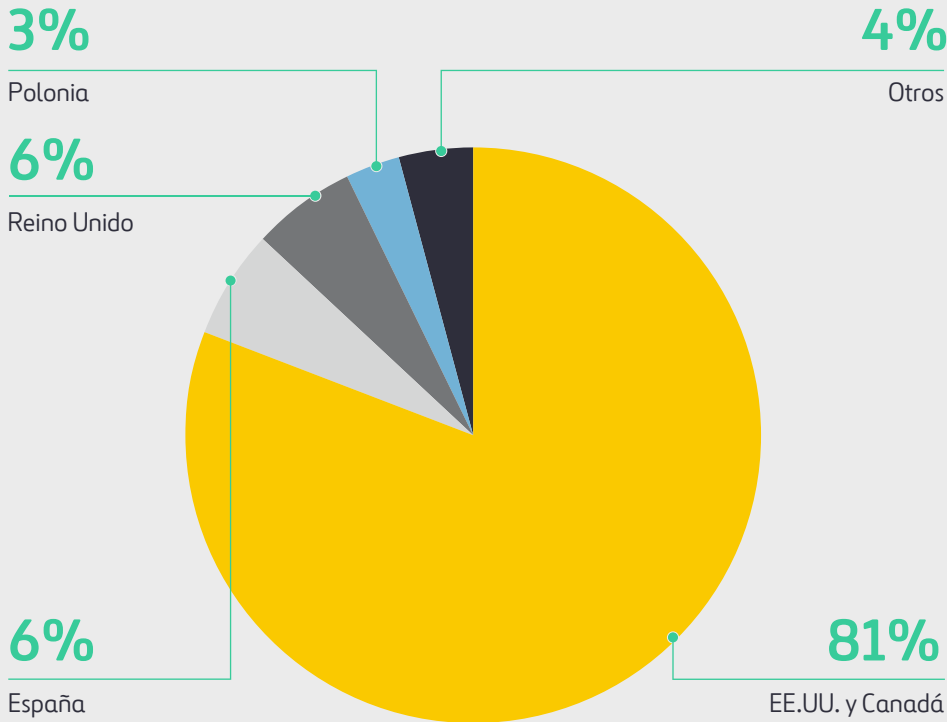
Liderazgo mundial en cambio climático por decimotercer año consecutivo en CDP.

Cierre de la venta de Amey por 301 M€.

EN 2 MINUTOS

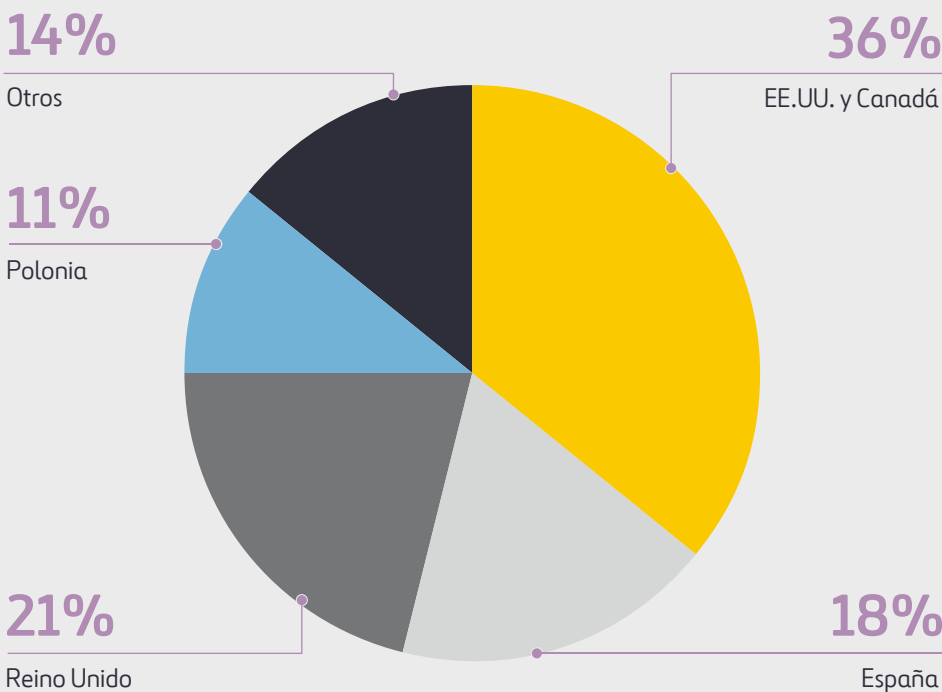
Principales mercados*

VALORACIÓN ANALISTAS*



* A diciembre de 2022.

VENTAS



EE.UU.
2.437 M€
VENTAS



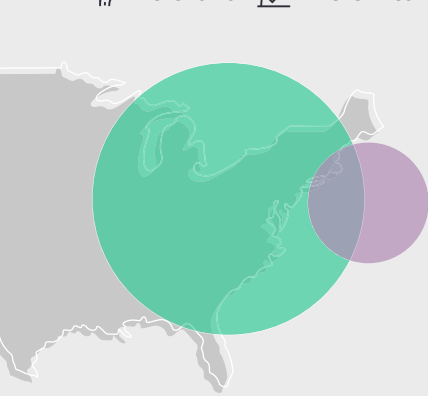
ESPAÑA
1.443 M€
VENTAS



REINO UNIDO
1.661 M€
VENTAS

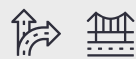
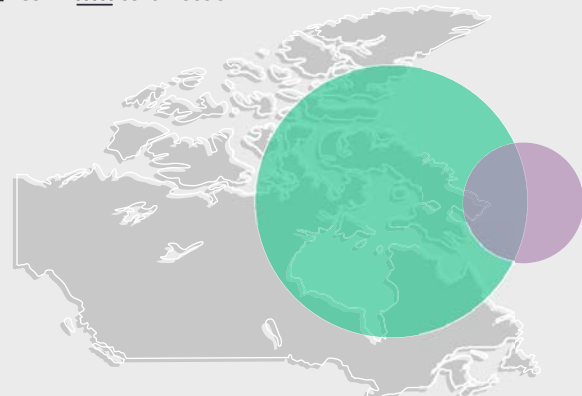
PESO EN VALORACIÓN ANALISTAS ● Y SOBRE VENTAS ●

 AUTOPISTAS  AEROPUERTOS  MOVILIDAD  ELECTRICIDAD  AGUA  CONSTRUCCIÓN



207 M€
RBE

4.178
PLANTILLA

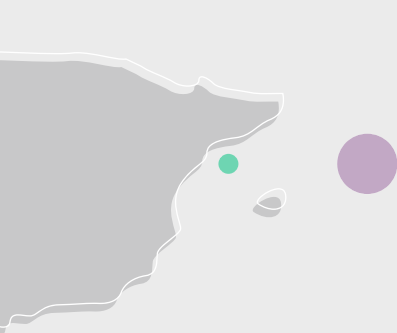


CANADÁ

523 M€
VENTAS

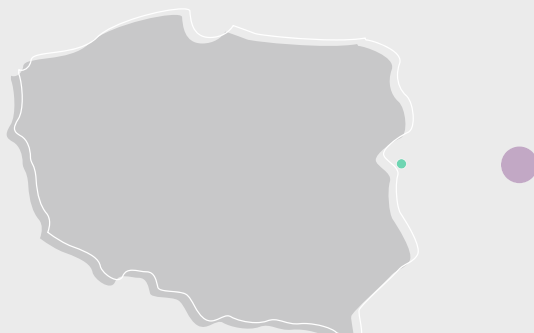
368 M€
RBE

615
PLANTILLA



147 M€
RBE

5.413
PLANTILLA



POLONIA

923 M€
VENTAS

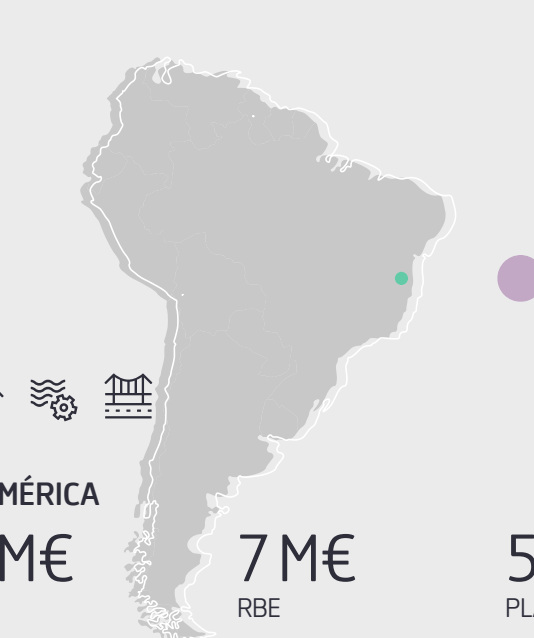
76 M€
RBE

6.102
PLANTILLA



514 M€
RBE

1.160
PLANTILLA



LATINOAMÉRICA

409 M€
VENTAS

7 M€
RBE

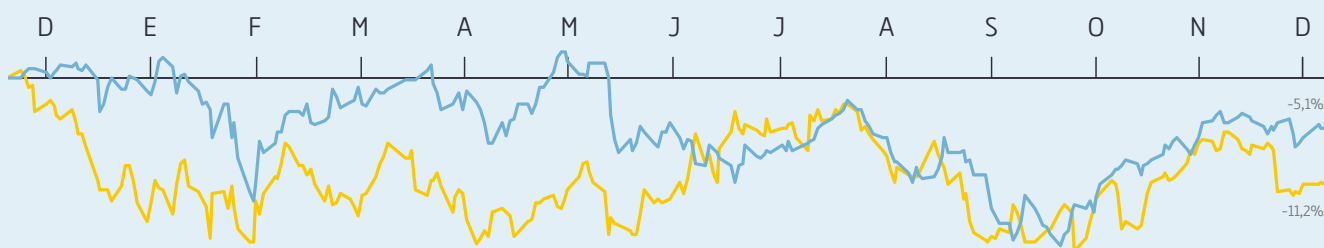
5.271
PLANTILLA

EN 2 MINUTOS

Ferrovial en Bolsa

EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN EN 2022

FERROVIAL
IBEX35



27,56€

Precio Cierre 2021

24,47€

Precio Cierre 2022

DATOS HISTÓRICOS DE LA ACCIÓN

	2022	2021	2020
PRECIO CIERRE (€)	24,47	27,56	22,60
MAX. (€)	27,72	27,75	30,45
MIN. (€)	22,82	19,81	17,49
VWAP (€)	24,77	24,15	23,66
EFFECTIVO MEDIO DIARIO (M€)	30,02	32,48	46,86
VOLUMEN MEDIO DIARIO (M ACC)	1,21	1,35	1,97
NÚMERO DE ACCIONES (M ACC)	727,443	733,60	732,90
CAPITALIZACIÓN (M€)	17.801	20.218	16.564

CAPITALIZACIÓN (M€)

17.801

RETORNO AL ACCIONISTA (TSR)*

-8,6%

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

CALIFICACIÓN CREDITICIA

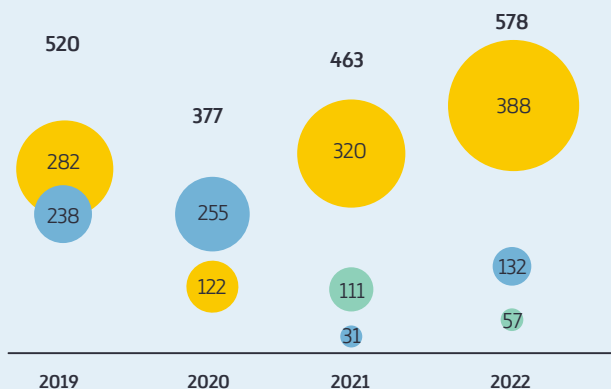
BBB

S&P Y FITCH

PRECIO OBJETIVO ANALISTAS

30,18€

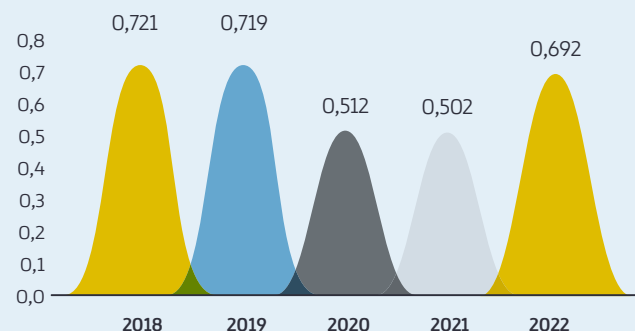
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



● Dividendo ● Recompra de acciones ● Autocartera discrecional*

* En 2021 el Consejo de Administración acordó la compra de autocartera, que se ejecutó desde octubre de 2021 hasta enero de 2022.

DIVIDENDO FLEXIBLE* (€/ACC) (SCRIP DIVIDEND)



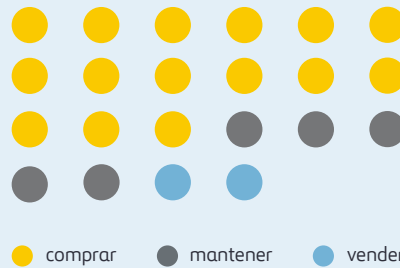
* Suma de los dos dividendos flexibles pagados en el año (precio comprometido de compra de derechos por parte de Ferrovial).

CONTACTO CON EL MERCADO

Más de 200 reuniones, en su mayoría calls, 22 roadshows, con cerca de 600 inversores

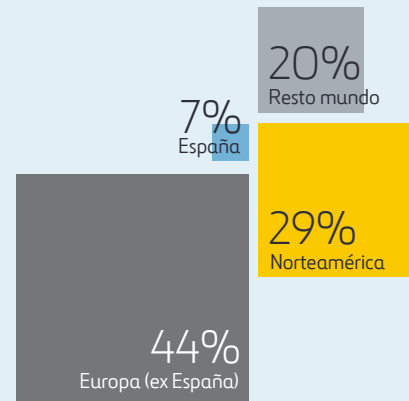
RECOMENDACIÓN ANALISTAS

22 analistas cubrían Ferrovial a 31 de diciembre de 2022



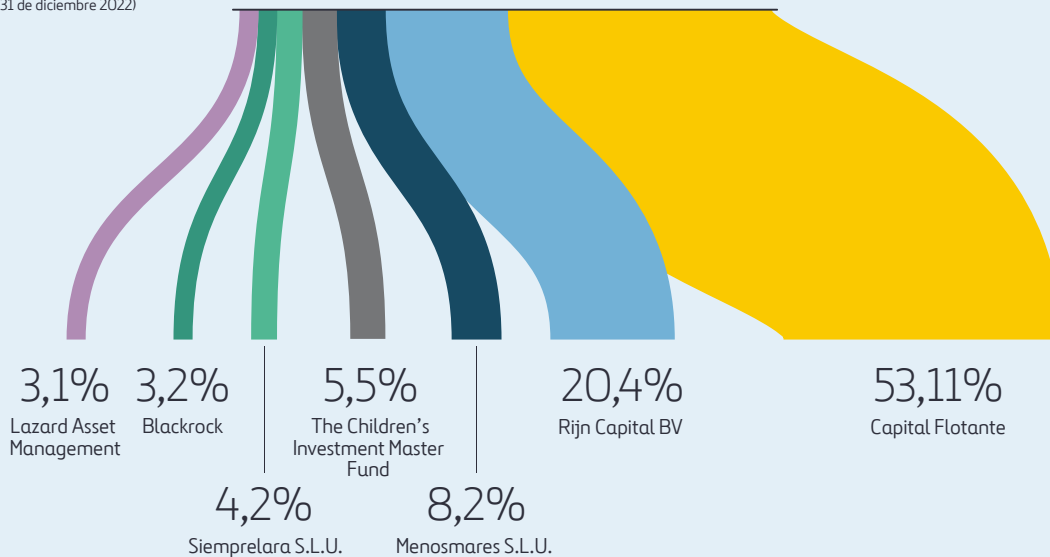
INVERSORES INSTITUCIONALES*

*Fuente: CMiZi (octubre 2022)

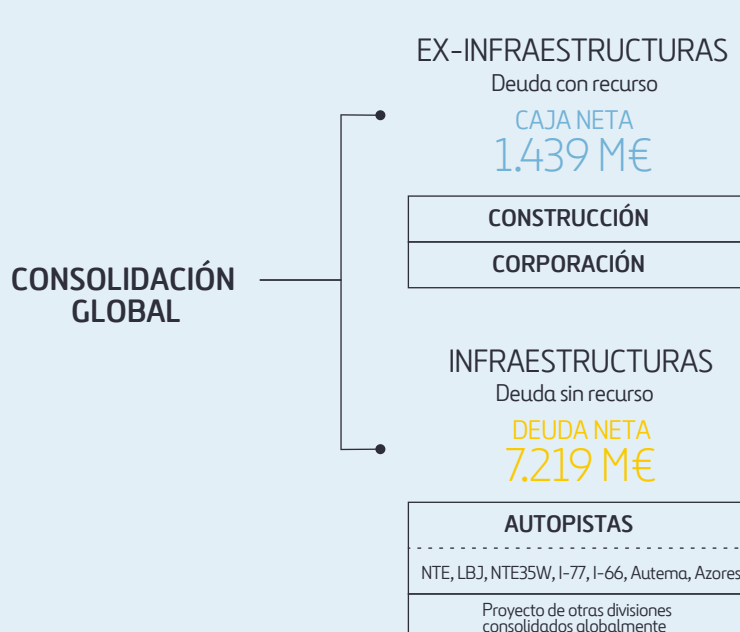


ESTRUCTURA ACCIONARIAL*

*Fuente: CNMV (31 de diciembre 2022)



Situación financiera



ACTIVOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA



EN 2 MINUTOS

Modelo de negocio

RECURSOS

PERSONAS

24.191 empleados
14,6 horas de formación por empleado

INNOVACIÓN

75 millones de inversión en I+D
136 proyectos desarrollados en I+D

PROVEEDORES LOCALES

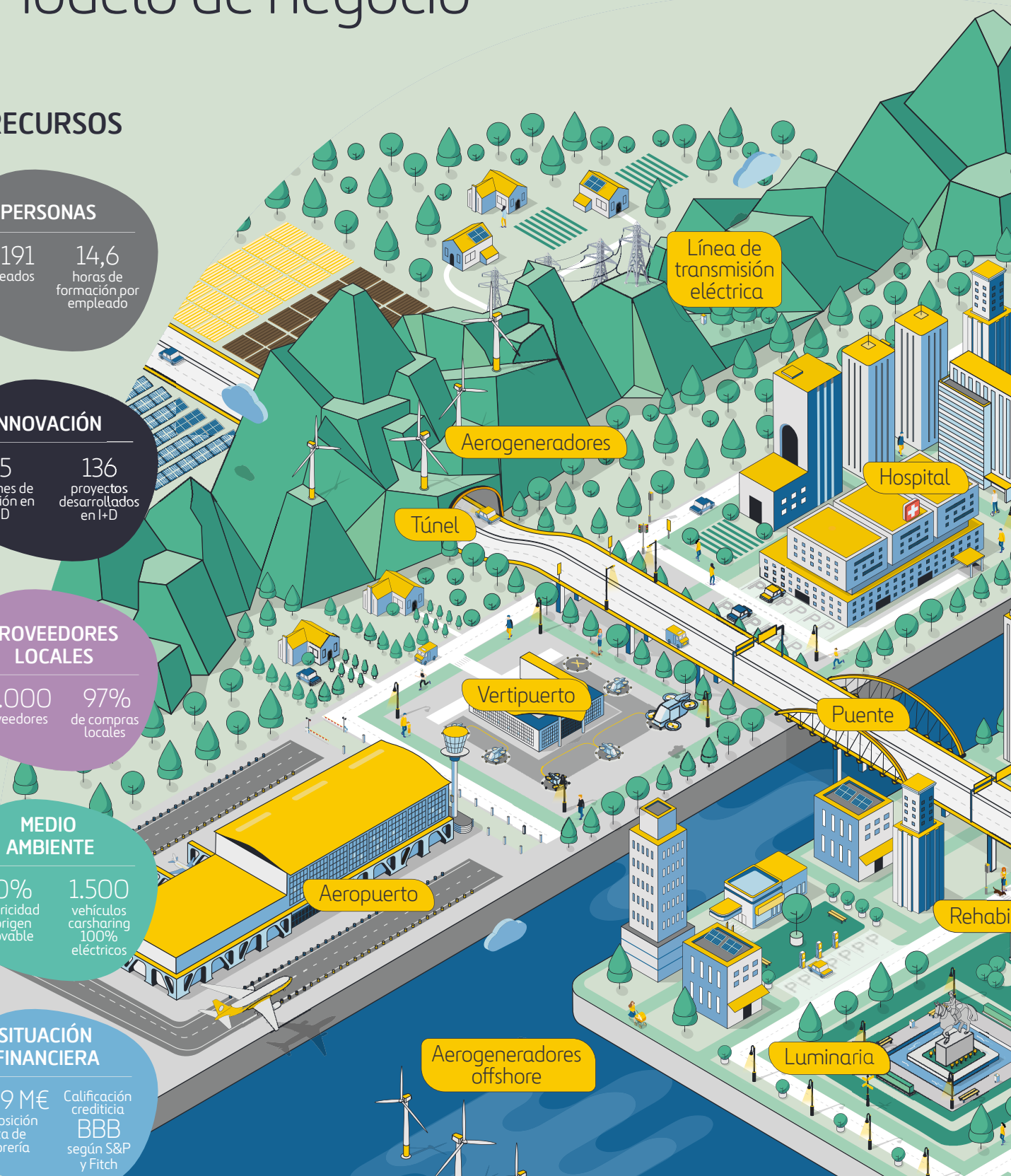
49.000 proveedores
97% de compras locales

MEDIO AMBIENTE

70% electricidad de origen renovable
1.500 vehículos carsharing 100% eléctricos

SITUACIÓN FINANCIERA

1.439 M€ de posición neta de tesorería
Calificación crediticia BBB según S&P y Fitch

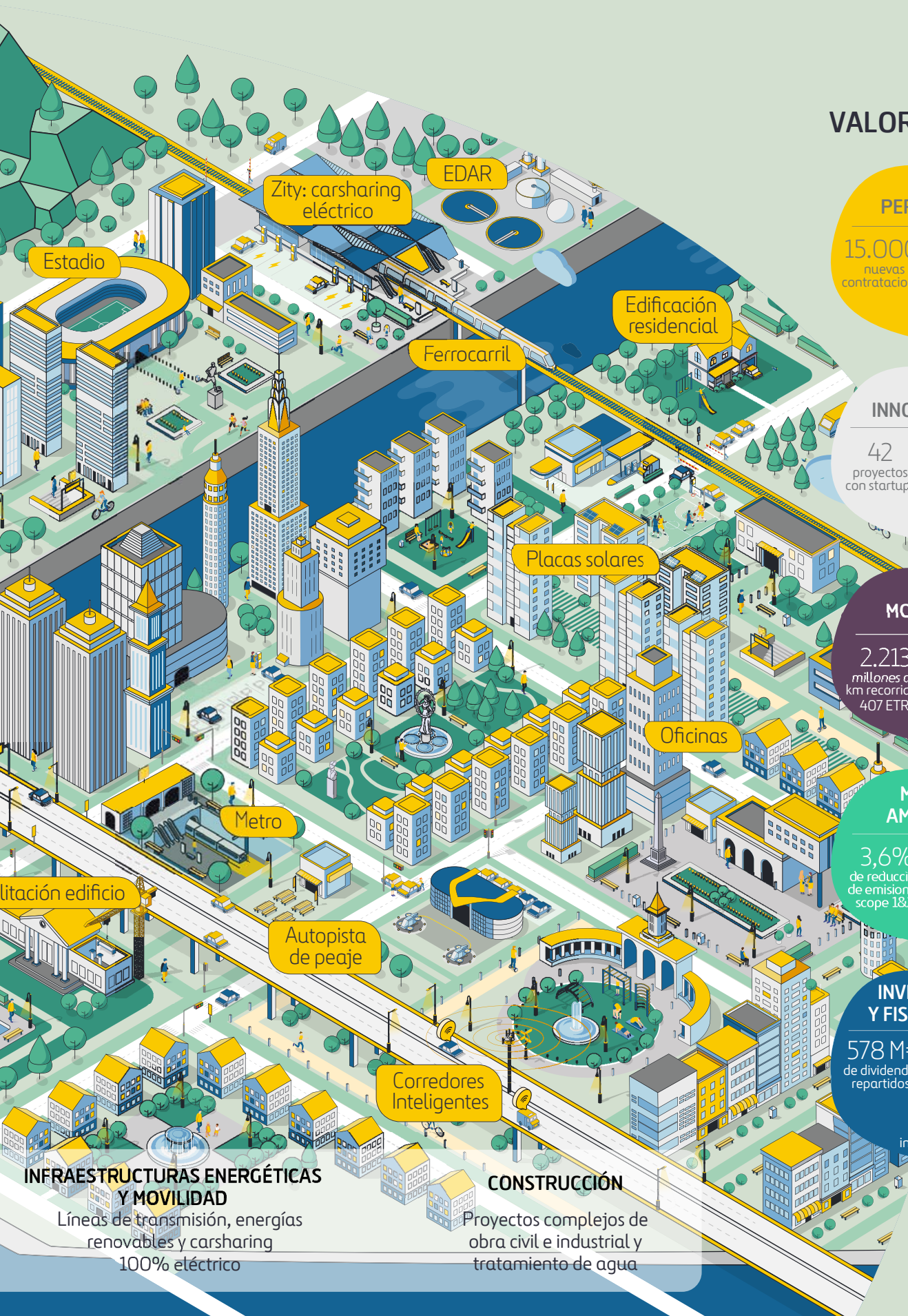


AUTOPISTAS

21.758 millones de euros de inversión gestionada en 22 activos

AEROPUERTOS

Participación en seis aeropuertos en Reino Unido, EE. UU. y Turquía



VALOR AÑADIDO

PERSONAS

15.000 nuevas contrataciones
1.999 M€ en sueldos y salarios

INNOVACIÓN

42 proyectos con startups
21 nuevas tecnologías aplicadas

MOVILIDAD

2.213 millones de km recorridos
407 ETR
75,3 millones de pasajeros aeropuertos

MEDIO AMBIENTE

3,6% de reducción de emisiones scope 1&2
125 veces compensada la huella hídrica

INVERSIÓN Y FISCALIDAD

578 M€ de dividendos repartidos
1.569 M€ de impuestos pagados
856 M€ invertidos en infraestructuras

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD

Líneas de transmisión, energías renovables y carsharing
100% eléctrico

CONSTRUCCIÓN

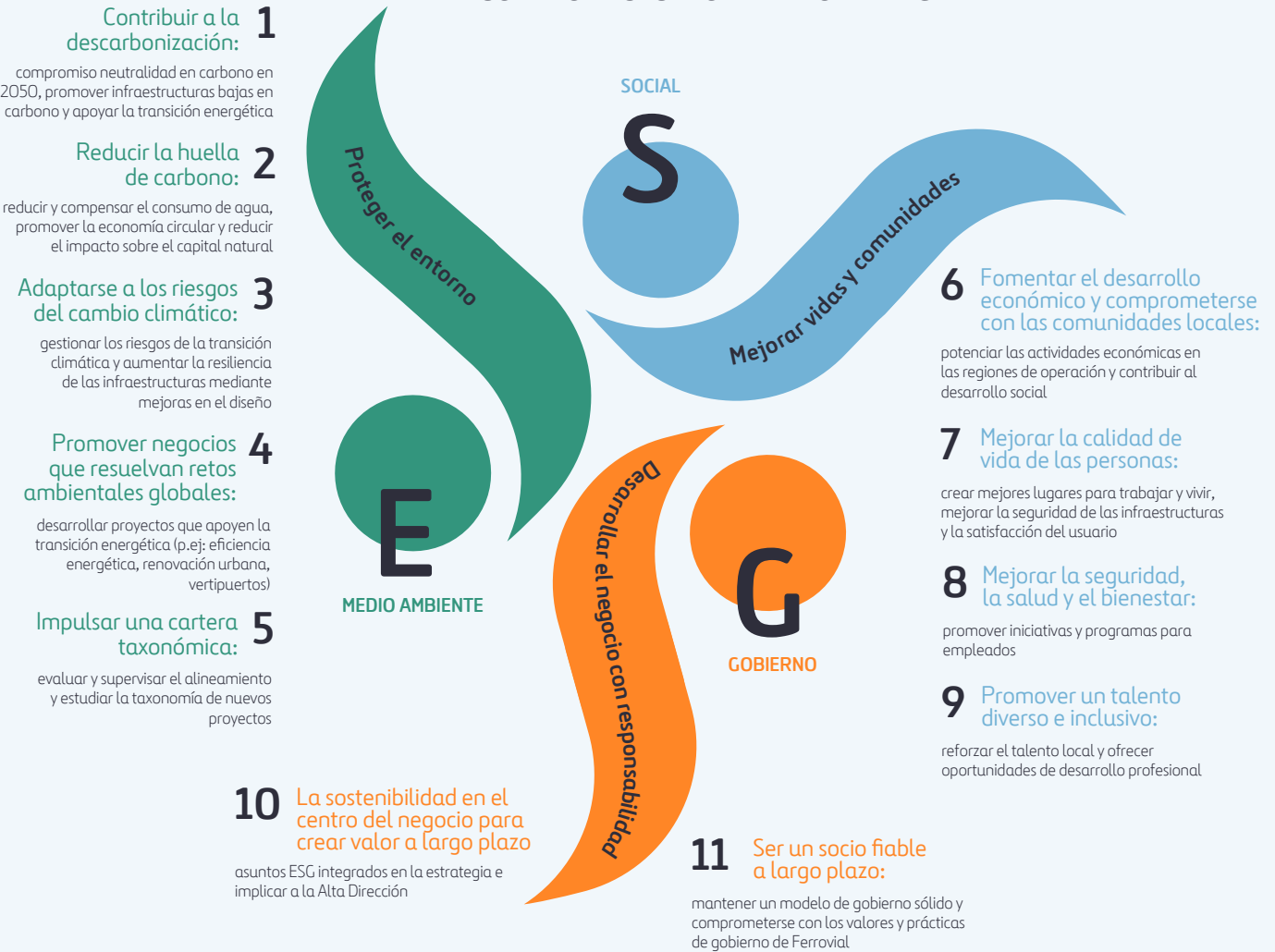
Proyectos complejos de obra civil e industrial y tratamiento de agua

EN 2 MINUTOS

Sostenibilidad: centro de la estrategia

La sostenibilidad es uno de los pilares del plan Horizon 24. Para Ferrovial, la sostenibilidad es un compromiso y una oportunidad de crear valor para todos sus grupos de interés. El Grupo está comprometido con la protección del medio ambiente y con la mejora de la calidad de vida en las comunidades en las que opera, al tiempo que incorpora las mejores prácticas de gobierno.

LOS TRES VECTORES DE LA ESTRATEGIA



FERROVIAL: PRESENCIA CONSISTENTE Y SÓLIDA EN LOS ÍNDICES

S&P Global	Cambio climático	Morningstar	London Stock Exchange Group	Moody's	Deutsche Börse Group	Morgan Stanley Capital International	ISS	Especializado en Infraestructuras	Sostenibilidad
75 puntos	A	26,2 puntos	3,7 puntos	Seleccionado en Euronext Vigeo 120 Europe	Seleccionado en el índice	A	Prime	88 puntos - A	EE-
21 años consecutivos en el índice mundial	13 años consecutivos con máxima calificación	Mejor calificación entre las grandes constructoras	19 años consecutivos en el índice	Única constructora española en el índice	Nueve años consecutivos en el índice		Única gran constructora con máxima puntuación en Governance Quality Score	Top 10 mundial. Primera española	Líder de las grandes constructoras

EN 2 MINUTOS

Nunca es bastante

Seguridad, Salud y Bienestar (HSW en sus siglas en inglés) no solo es un fundamento del plan estratégico Horizon 24, sino que forma parte del ADN de Ferrovial. La involucración de la dirección y de los empleados es absoluta con el único objetivo de crear lugares seguros para trabajar y de que todo el mundo vuelva sano a su hogar. Nunca será bastante.

ESTRATEGIA HSW

VISIÓN



4 OBJETIVOS



- Involucración de los líderes
- Responsabilidad según la categoría
- KPIs vinculados al desempeño individual
- Recompensa y reconocimiento de la excelencia

- Programas de formación
- Competencias definidas
- Revisiones anuales
- La función HSW es un apoyo para la gestión

LÍNEAS DE ACTUACIÓN



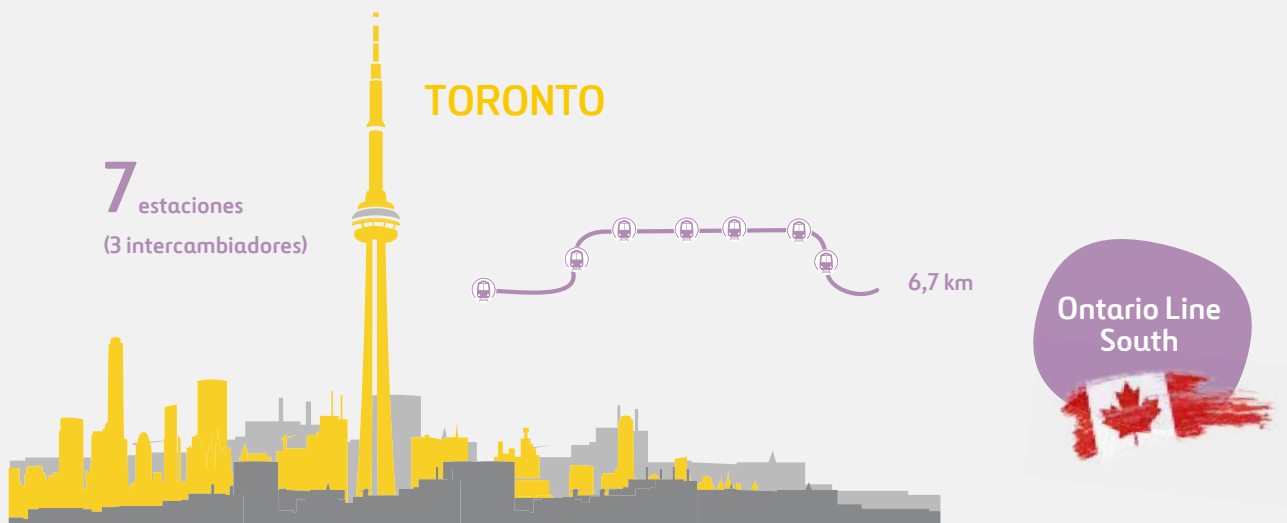
- Los sistemas y procesos incorporan reportes de eventos de alto potencial
- HSW, integrada en la estrategia y en el ciclo de vida de los proyectos
- Datos en tiempo real para prevenir la seguridad, salud y bienestar de los empleados

- Aprender de los acontecimientos
 - Mejora el compromiso de los empleados
- Definir marco de comunicación

EN 2 MINUTOS

Metro: la línea Ferroviaria atraviesa el mundo

El metro es el transporte urbano por excelencia. Ferroviaria ha diseñado, tunelado, tendido vías y excavado estaciones en algunas de las principales ciudades del mundo. Madrid, Londres, Lisboa, Barcelona, Santiago, Oporto, son algunas de estas plazas. Ahora se enfrenta al reto de hacerlo en Toronto, Sídney y París. Y lo hará respetando edificios singulares.



EL CONTRATO

Cliente: Ontario Transit Group
Tipo: diseño, construcción y financiación
Socios: Vinci Grand Projets
Inversión: €4.450M
Duración: 2022-2030

EL PROYECTO

Diámetro: 6,83 m
Profundidad: > 35 m
Tuneladora: 2 gemelas
Maquinaria: excavación convencional túneles y cavernas, pórticos y grúas movimiento cargas pesadas, carros encofrado, pilotadoras y maquinaria de hinca
Excavación: 1.400.000 m³
Hormigón: 275.000 m³
Acero: 25.000 TM

EL JEFE

Ricardo Ferreras
Formación: ICCP, IESE, IE
Incorporación a Ferroviaria: 2002
Proyectos:

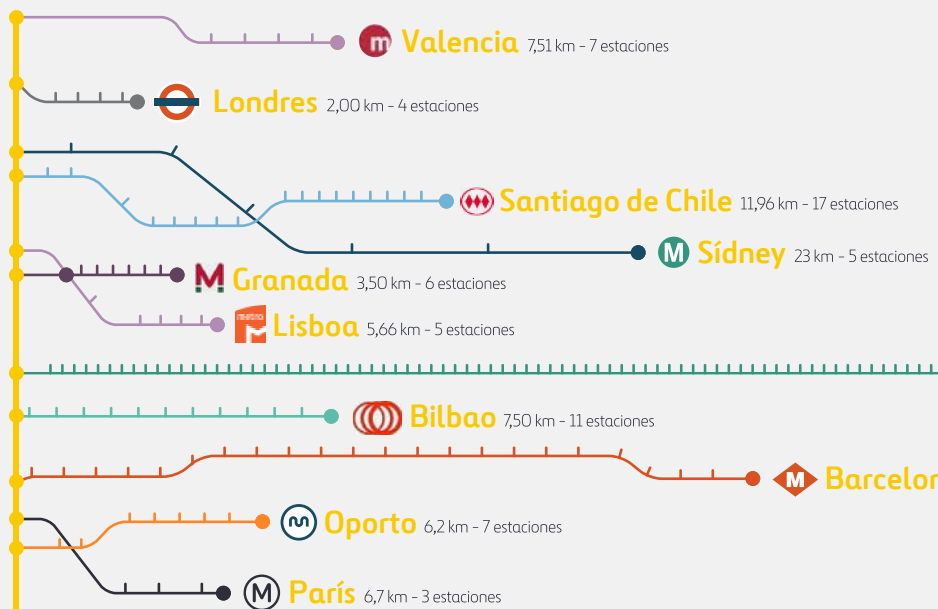
- Túneles de Guadarrama
- Túneles de Pajares
- Túneles Y vasca Alta Velocidad
- Viaductos AVE Venta de Baños
- Montaje vía AVE Valladolid-Palencia
- Túnel de Peña Rayada
- Thames Tydeaway Tunnel
- HS2 Alta velocidad London-Birmingham

“ El mayor reto es la logística y planificación para ejecutar eficientemente una obra de esta magnitud en el centro de una ciudad como Toronto. ”



Ricardo Ferreras,
jefe de proyecto

DESDE 1927, 200 KILÓMETROS CONTRUIDOS





EL CONTRATO

Cliente: Grand Paris Express
Tipo: diseño y construcción
Socios: Spie Batignoles
Inversión: €420M
Duración: 2022-2029

EL PROYECTO

Diámetro: 9,10 m
Profundidad: 45 m
Tuneladora: 1 tuneladora
Excavación: 755.000 m³
Hormigón: 178.000 m³
Acero: 15.000 TM

EL JEFE

Albert Molné
Formación: ICCP, ADE, IESE
Incorporación a Ferroviaria: 1995
Proyectos:

- Línea 9 metro de Barcelona
- Grand Parkway Houston
- NTI Dallas
- LHT Perpiñan

“ La tuneladora de Densidad Variable permitirá minimizar los asientos en Versailles. ”



Albert Molné,
jefe de proyecto



EL CONTRATO

Cliente: Sydney Metro
Tipo: diseño y construcción
Socios: Acciona
Inversión: €1.200M
Duración: 2021-2025

EL PROYECTO

Diámetro: 7,01 m
Profundidad: máx. 92 m
Tuneladora: 2 gemelas doble escudo
Maquinaria: 2 tuneladoras, 4 rozadoras, puentes grúa, carrusel y moldes
Excavación: 1.700.000 m³
Hormigón: 175.000 m³
Acero: 10.500 TM y 4.000 TM fibras

EL JEFE

David García Azaña
Formación: Ingeniero de Caminos
Incorporación a Ferroviaria: 1998 y 2016
Proyectos:

- Ampliación línea 4 metro de Barcelona
- Construcción línea 12 Metro Madrid
- Prolongación línea 1 Metro Madrid
- Tren ligero Sanchinarro (Madrid)
- Talleres y Cocheras Tren Ligero Boadilla (Madrid)
- Tranvía Alcalá de Guadaíra
- Metro Málaga
- Línea 229 de tren Gdansk (Polonia)
- Autopista Batinah (Omán)

 **Madrid** 84,56 km - 88 estaciones

 43,28 km - 20 estaciones

**FOR A WORLD
ON THE MOVE**



David García Azaña,
jefe de proyecto

“ Un proyecto a ejecutar en un ajustado plazo de tiempo con el lanzamiento de las TBMs en una geología complicada. ”



2 Estrategia y Creación de Valor

26 Visión global
32 Autopistas
36 Aeropuertos
40 Infraestructuras Energéticas y Movilidad
44 Construcción



VISIÓN GLOBAL

Creando valor

La recuperación de los efectos de la pandemia de COVID-19 en los países occidentales ha favorecido el crecimiento del tráfico en autopistas y aeropuertos. Sin embargo, la guerra en Ucrania ha provocado una crisis humanitaria en la región y ha aumentado la tensión en los mercados mundiales, incrementando los precios de la energía, la financiación, los alimentos y las materias primas.

El año 2022 se ha caracterizado por cambios en la coyuntura global: mientras los efectos de la pandemia se han suavizado, el conflicto de Ucrania ha afectado a los mercados globales y ha generado un contexto de incertidumbre política y económica.

La guerra de Ucrania está provocando una crisis humanitaria en Europa, donde los civiles son desplazados de sus hogares y las infraestructuras críticas de la región están siendo atacadas. La relevancia de Rusia y Ucrania en el suministro de energía y materias primas indica que el conflicto tendrá un impacto en los mercados mundiales más allá de 2023. Hasta la fecha, ha afectado a las cadenas de suministro globales y ha aumentado los precios de la energía, la financiación, los alimentos y las materias primas.

Como respuesta, los gobiernos de EE.UU. y Europa han publicado paquetes de estímulo para recuperar el crecimiento y mitigar la inflación (*Inflation Reduction Act* y el *REPowerEU*, respectivamente). Estos planes complementan los programas públicos que se diseñaron para la recuperación tras la COVID-19: *Infrastructure Investment and Jobs Act* y *NextGenerationEU*. El objetivo de todas estas iniciativas públicas es fomentar la transformación económica y asegurar la resiliencia de las cadenas de suministro a través de la digitalización y del desarrollo de infraestructuras sostenibles y energías renovables.

En 2022, la movilidad en Europa y Norteamérica aumentó debido a la recuperación de los efectos de la pandemia. En las geografías en las que opera Ferrovial, el tráfico alcanzó los niveles de 2019 en la mayoría de las autopistas, mientras que el tránsito en los aeropuertos se recupera de forma sostenida.

La necesidad de nuevas infraestructuras sostenibles y la volatilidad del contexto geopolítico implican oportunidades y retos para Ferrovial:

- El crecimiento de la población urbana demanda nuevas infraestructuras de transporte y soluciones de movilidad sostenible en ciudades.
- La seguridad energética y los compromisos de descarbonización están acelerando la inversión en energías renovables.
- La tecnología y la conectividad permiten el acceso a datos en tiempo real y ayudan a mejorar la seguridad y la experiencia de los usuarios de las infraestructuras.
- La inflación, los precios de la energía y los tipos de interés están afectando a la actividad económica en los mercados en los que opera Ferrovial.
- La diversificación de las cadenas de suministro puede requerir nuevas infraestructuras para el transporte de mercancías, productos energéticos y materias primas.
- Las infraestructuras necesitan adaptarse a los efectos del cambio climático y ser resilientes a los fenómenos meteorológicos extremos.

La compañía está abordando estas tendencias para desarrollar oportunidades de negocio alineadas con su estrategia.

ESTRATEGIA

Ferrovial ha completado su tercer año del plan estratégico Horizon 24, centrándose en el desarrollo y explotación de infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes. En 2022, las cuatro unidades de negocio han avanzado en sus prioridades. Autopistas ha seguido focalizándose en las *Managed Lanes* en EE.UU. con la apertura de la I-66 en Virginia y el aumento de su participación en la I-77. Aeropuertos ha invertido en dos nuevos activos: la nueva terminal 1 del aeropuerto JFK (Nueva York) y el aeropuerto internacional de Dalaman, en Turquía. Infraestructuras Energéticas y Movilidad continúa avanzando en la construcción de los proyectos actuales en España y Chile, configurando el equipo y explorando nuevas oportunidades. Asimismo, Construcción sigue apoyando a los negocios de concesiones y continuará ejecutando proyectos complejos como la línea de metro *Ontario Line* en Toronto (Canadá). Por último, la desinversión en Servicios se ha completado sustancialmente tras la venta de Amey y de la unidad de negocio de Servicios de Infraestructuras en España.

Prioridades estratégicas:

- **Personas:** promover los más altos estándares de seguridad y salud e implantar tecnologías innovadoras para prevenir accidentes de usuarios y empleados. Por ejemplo, la compañía contribuye al bienestar de los empleados y fomenta hábitos saludables mediante el programa HASAVI. Ferrovial mantiene su compromiso con los empleados: atrayendo, desarrollando y reteniendo talento para ampliar sus capacidades y potenciar la competitividad. La cultura corporativa fomenta la diversidad y la colaboración entre profesionales para generar ideas innovadoras y crear valor.
- **Crecimiento sostenible:** desarrollar y operar infraestructuras sostenibles de alto valor concesional:
 - En **Autopistas**, continuar desarrollando proyectos *greenfield* como las *Managed Lanes* en Norteamérica, apoyar al socio IRB en India, y potenciar la digitalización para mejorar la experiencia de usuario y la seguridad vial.
 - En **Aeropuertos**, gestionar eficientemente los activos en cartera mientras el sector aéreo recupera los niveles de tráfico previos a la pandemia. La compañía está enfocándose en terminar la construcción y poner en marcha la Nueva Terminal 1 del aeropuerto JFK y en integrar el aeropuerto de Dalaman, mientras continúa buscando nuevas oportunidades de crecimiento. Asimismo, Ferrovial pretende desarrollar Vertipuertos en EE.UU. y Europa, posicionándose en el incipiente sector de la Movilidad Aérea Urbana.
 - En **Infraestructuras Energéticas y Movilidad**, desarrollar líneas de transmisión, promover y rotar activos en energías renovables y ampliar el negocio de eficiencia energética en los mercados principales. Ferrovial apuesta por la innovación para aportar soluciones adaptadas a nuevas tecnologías, como las



Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido.

- plataformas eólicas marinas flotantes.
- En **Construcción**, apoyar el negocio de concesiones gestionando los riesgos y la inflación. La compañía continuará desarrollando proyectos complejos e implementando procesos innovadores para reforzar su competitividad. Ferrovial también analizará oportunidades de crecimiento para su negocio de agua.

La compañía continúa centrada en sus mercados principales (EE.UU., Canadá, España, Polonia, Chile, Reino Unido e India), e identificará oportunidades específicas en Australia y en otros países de Latinoamérica.

- **Excelencia operativa:** continuar mejorando la eficiencia, reforzando la gestión de riesgos y fortaleciendo la disciplina financiera. Además, la compañía mantiene la sostenibilidad en el centro de sus operaciones.

Para Ferrovial, la sostenibilidad es un compromiso y una oportunidad de crear valor para todos sus grupos de interés. Por ejemplo, la compañía trabaja para proteger el medioambiente con iniciativas como la implementación de procesos de diseño y construcción innovadores que permiten reducir el uso de energía

y materiales. Además, las infraestructuras de transporte de Ferrovial ayudan a mejorar la vida en las comunidades donde están, aumentando la seguridad, mejorando la experiencia de los usuarios y reduciendo los tiempos de desplazamiento. Este compromiso está avalado por la presencia continuada de Ferrovial en índices de sostenibilidad como el *Dow Jones Sustainability*, *Sustainalytics*, *FTSE4Good*, *Moody's*, *STOXX* o *Carbon Disclosure Project*.

Finalmente, desde el punto de vista financiero, Ferrovial seguirá reforzando su estructura de capital y rotando activos y negocios no estratégicos para materializar el valor creado y financiar el crecimiento futuro.

- **Innovación:** apoyar la transformación y digitalización de las unidades de negocio con iniciativas como *NextMove* y la *Obra Conectada*. Promover una cultura de innovación y emprendimiento para desarrollar soluciones pioneras que aprovechen tecnologías innovadoras para convertir retos globales en oportunidades de negocio.

VISIÓN GLOBAL

Horizon 24: Tercer año

El Plan Estratégico Horizon 24, que abarca el periodo 2020-2024, se encuentra ahora en su tercer año. Se centra en el desarrollo, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. Su aplicación se está llevando a cabo en un entorno difícil marcado por la COVID-19, el conflicto de Ucrania y la elevada inflación. A pesar de ello, avanza según lo previsto.

VISIÓN

Desarrollar y operar infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes creando valor para los stakeholders

PROPÓSITO

Infraestructuras sostenibles para un mundo en movimiento

PERSONAS

- Seguridad, Salud y Bienestar: objetivo de reducción del 15% del índice de frecuencia de accidentes graves y fatales
- Implantación de planes de cultura, diversidad y compromiso
- Lanzamiento de Workday y feedback 360

CRECIMIENTO SOSTENIBLE

AUTOPISTAS

I-66 abierta al tráfico

I-77 aumenta la participación a 72,24%

Digital Business: lanzamiento de una nueva división (NextMove de Cintra)

Rotación de activos maduros: Algarve y Ausol

AEROPUERTOS

Heathrow y AGS: recuperación de tráfico de pasajeros y mayor rendimiento

Crecimiento: Nueva Terminal 1 en JFK y Aeropuerto Internacional de Dalaman

Vertipuertos: contratación del equipo y desarrollo de negocio

CONSTRUCCIÓN

Importantes adjudicaciones en EE.UU., Canadá, Polonia y Australia

Nueva Terminal 1 del Aeropuerto Internacional JFK

Gestión dinámica de la escalada de costes

Abacus: la implantación avanza

ENERGÍA

Infraestructuras:

Proyecto Centella (línea de transmisión) y El Berrocal (planta solar fotovoltaica)

Foco en el desarrollo de proyectos greenfield en Estados Unidos, España, Polonia y Chile

Equipo reforzado

Soluciones Energéticas:

Proyectos EPC de energías renovables en España y EE.UU.

Proyectos de transmisión, generación y subestaciones en España y Chile

Proyectos de eficiencia energética para ayuntamientos y clientes privados

VALORES

Integridad Respeto
Innovación Colaboración
Excelencia

EXCELENCIA OPERATIVA

- La sostenibilidad en el centro
- Refuerzo de la eficiencia
- Mejora de la gestión de riesgos

INNOVACIÓN

- Plan de innovación Digital Horizon
- Impulso a la transformación (Workday, NextMove, Abacus)
- Avance de los proyectos de digitalización (Obra conectada, Gestión de Activos Digitales)

OTROS NEGOCIOS

Servicios: venta de Amey e Infraestructuras España

Agua: nuevos contratos en EE.UU. y España

Movilidad: colaboración con el MIT en MIT Mobility Initiative

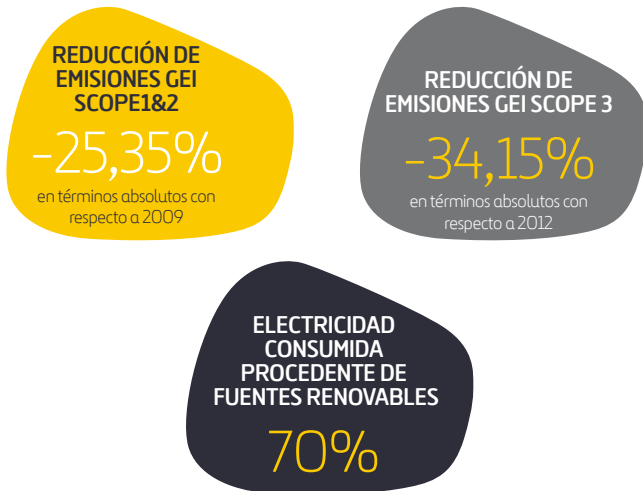
Infraestructuras sostenibles para un mundo en movimiento

La sostenibilidad es el eje principal de la estrategia de Ferrovial. La compañía crea valor desarrollando y operando infraestructuras innovadoras, eficientes y sostenibles.

El grupo está comprometido con la protección del medio ambiente y el desarrollo de las comunidades donde opera, aplicando al mismo tiempo las mejores prácticas de gobernanza.

Este compromiso está avalado por la presencia continuada de Ferrovial en índices de sostenibilidad como el *Dow Jones Sustainability* durante los últimos 21 años, así como su recurrencia en otros como *Moody's*, *Sustainalytics*, *STOXX* o *Carbon Disclosure Project*.

ENVIRONMENTAL



Los principales activos de Ferrovial son las Managed Lanes, autopistas con una estructura tarifaria dinámica en corredores urbanos, que alivian la congestión del tráfico y evitan la generación de emisiones de GEI. En estos momentos se encuentra inmerso en el desarrollo de corredores interconectados por medio de tecnologías como 5G o Inteligencia Artificial, lo que permitirá ofrecer vías más seguras, cómodas y que reduzcan la congestión de tráfico.

La actividad innovadora de Ferrovial desarrolla ventajas competitivas y garantiza un impacto sostenible mediante la transformación del negocio y la generación de nuevos productos y servicios a través de la exploración y experimentación con nuevas tecnologías. Muestra de ello son los 74,8 millones de euros invertido en I+D en el año 2022 destinados a 136 programas de innovación.

En este camino de la innovación, se posiciona en el incipiente sector de la Movilidad Aérea Urbana con los Vertipuertos tras consolidar Zity, *carsharing* cero emisiones que reduce el tráfico convencional e induce a reducir el uso de vehículos privados. El aeropuerto de Heathrow está promoviendo el uso de combustible SAF en el sector de la aviación.

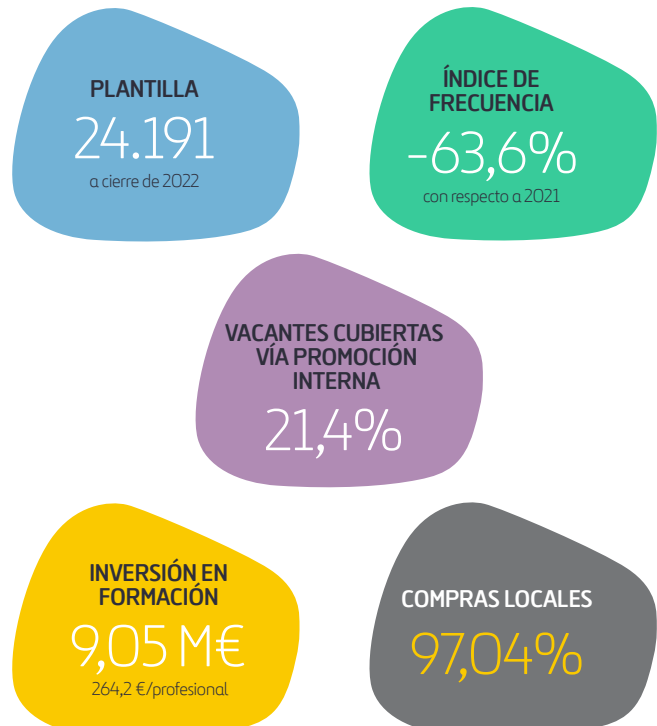
Ferrovial cuenta con una hoja de ruta de descarbonización, el *Deep Decarbonization Path*. En marco de este plan ha establecido el objetivo de reducir un 42,9% sus emisiones Scope 1&2 en términos relativos en 2030. En este sentido, ha sido la primera empresa del sector a nivel mundial en establecer y tener avalados sus objetivos de reducción de emisiones por SBTi al 2030 para los Scopes 1, 2 y 3.

Asimismo, es una de las primeras empresas del mundo en someter a aprobación anual con carácter consultivo en la Junta General de Accionistas su Estrategia Climática y el Plan de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero 2020-2030 y la proyección a 2050.

En línea con esta hoja de ruta, la compañía está construyendo una planta solar fotovoltaica de 50 MW en Sevilla (España) y cuenta con una línea de transmisión ya operativa en Chile, adquirida en 2016, y otra en construcción, el proyecto Centella, así como, iniciativas como el desarrollo de parques eólicos y fotovoltaicos, o la adjudicación de cinco nuevas plantas de tratamiento y depuradoras de agua.

Ferrovial lleva a cabo un papel clave en la gestión hídrica, contribuyendo a solventar los principales retos sobre suministro, calidad, saneamiento y contaminación del agua, sin dejar de lado el compromiso con la reducción del consumo de agua, así como de la contaminación de la misma por parte de Ferrovial. Desde 2015, Ferrovial reporta la huella hídrica, a través de una metodología desarrollada internamente que cuantifica el impacto de las actividades de la compañía sobre este recurso.

SOCIAL





Bajo la premisa de tener un impacto positivo en la sociedad, la compañía enfoca todos sus esfuerzos en construir una plantilla diversa y con el mejor talento basándose en la meritocracia y la inclusión, con los más altos estándares de seguridad y salud de sus empleados.

La incorporación del mejor talento en todas las áreas de la organización es una de las prioridades de Ferrovial. Durante 2022 se consolidó el modelo de revisión del rendimiento y el talento, cuyo objetivo principal es fortalecer la meritocracia y el desarrollo de capacidades.

El Plan Estratégico Horizon 24, establece como objetivo contar con una plantilla cada vez más diversa, generando un entorno inclusivo, donde se potencie la inteligencia colectiva para incrementar la competitividad. Durante 2022 se ha incrementado la presencia de mujeres en posiciones de liderazgo del 21% hasta el 23,4%, en línea con el objetivo de contar con el 30% de mujeres en este colectivo a cierre de 2024. Por otro lado, la compañía vela por el cumplimiento de la igualdad retributiva entre hombres y mujeres, para lo que se han desarrollado diferentes acciones para vigilar la brecha salarial.

Ferrovial enfoca sus esfuerzos en que todos los empleados interioricen la seguridad, salud y bienestar como valores clave en el trabajo diario, punto crítico para crear entornos de trabajo seguros y saludables. Todo esto se articula a través de la Estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar 2020-2024, aprobada por el Consejo de Administración de Ferrovial en 2019.

La compañía continúa trabajando en los *High Potencial Events*, eventos con potencial para haber causado un accidente fatal o catastrófico pero que finalmente se ha podido evitar. Todos ellos son comunicados y se analizan semanalmente por el Comité de Dirección.

En 2022 se ha aprobado una nueva Política de Derechos Humanos que abarca toda la cadena de valor, y ha continuado con la evaluación de su cadena de suministro, integrada por más de 49.000 proveedores, a través del procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética y teniendo muy presente el Código Ético de Proveedores, que recogen factores ESG. Con un objetivo marcado del 100% de compras locales, alcanzó el pasado ejercicio un 97,04%.

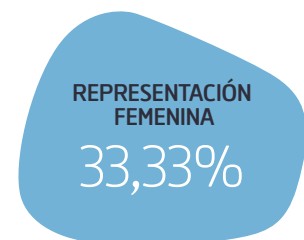
Ferrovial persigue contribuir con sus infraestructuras al desarrollo económico de las geografías en las que opera.

En este sentido, Cintra contribuye a una mayor creación de empleo y al desarrollo de economías locales (cadena de suministro), como recoge su Informe de Quadriga.

Su compromiso con las comunidades locales va más allá y cuenta con diferentes programas sociales centrados en los colectivos más vulnerables en los mercados donde opera. La compañía ha donado 6,8 millones de euros para el desarrollo de infraestructuras de agua y saneamiento en comunidades vulnerables en América Latina, África y Asia, que han permitido que 286.213 personas en 12 países tengan acceso al agua en condiciones dignas. Desde 2012 ha desarrollado 52 intervenciones con un presupuesto de casi un millón de euros para mejorar infraestructuras que facilitan el acceso a la alimentación en España. Además, la compañía mantiene un firme compromiso con la educación de calidad, con especial atención al fomento de vocaciones STEM.

El compromiso de Ferrovial de respuesta a crisis humanitarias se remonta al terremoto de Haití en 2010. Lamentablemente su capacidad de respuesta y movilización se ha puesto a prueba con la crisis social y sanitaria generada por la COVID-19 y la guerra de Ucrania.

GOBIERNO



Es una prioridad para la compañía contar con un gobierno corporativo alineado con las buenas prácticas nacionales e internacionales que garantice la integridad necesaria para alcanzar un negocio rentable y sostenible a largo plazo, reforzando la confianza de los accionistas y otros grupos de interés.

La compañía cuenta con un consejo de administración compuesto por 12 miembros, que facilita un funcionamiento eficaz y participativo, con un 75% de Dominicales e Independientes. La reelección de los consejeros se produce cada 3 años, frente al máximo de 4 que marca la normativa societaria que permite a los accionistas validar cada poco tiempo su gestión. Los consejeros Ejecutivos tienen atribuidos elementos de componente variable en la remuneración que incluyen objetivos cualitativos relativos a factores ambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG).

La Política de Cumplimiento describe el Programa de *Compliance*, que se basa en un sistema de gestión de riesgos eficaz. Para ello, ha establecido un proceso común de evaluación, vigilancia y control de los riesgos de cumplimiento bajo el principio de “tolerancia cero” a la corrupción y, en general, hacia la comisión de actos delictivos.

Dos veces al año, en el marco de Ferrovial Risk Management, la compañía lleva a cabo una evaluación de riesgos en función de la naturaleza de las actividades que desarrolla la compañía, que se actualiza cuando se producen cambios regulatorios, organizativos o de otra índole que así lo aconsejen. Los riesgos se analizan de acuerdo con las mejores prácticas internacionales y se priorizan según su potencial impacto y probabilidad de ocurrencia. Los resultados de las evaluaciones de riesgos, las medidas implantadas para su mitigación y las propuestas de mejora continua se presentan periódicamente a la Comisión de Auditoría y Control y al Consejo de Administración.

Cada dos años se diseña y ejecuta un plan de formación y comunicación, con el fin de promover una cultura de ética e integridad y dar a conocer a toda la plantilla el Código de Ética Empresarial y las políticas y procedimientos que lo desarrollan.

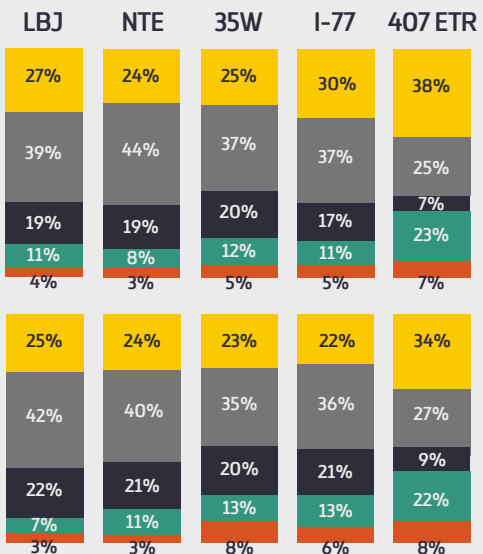
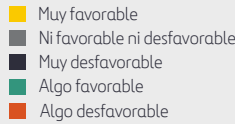
El Código de Ética Empresarial de Ferrovial obliga a denunciar cualquier incumplimiento de la legislación o de la normativa interna. Para ello, dispone del Canal Ético, un sistema confidencial y, si el remitente así lo prefiere, completamente anónimo, que garantiza a los usuarios la ausencia de represalias. Durante el ejercicio 2022, se recibieron 49 comunicaciones.

AUTOPISTAS

Tráfico: cambio de patrones de uso

Los interrogantes planteados por el impacto de la pandemia en el tráfico en autopistas en zonas urbanas empiezan a tener respuesta. En términos generales, se observa una recuperación al haberse eliminado las restricciones, pero también un cambio en algunos hábitos de uso. La recuperación de las horas punta, a medida que se consolidan los modelos de trabajo híbridos, una estacionalización del teletrabajo y un aumento del tráfico de vehículos pesados representan los principales cambios.

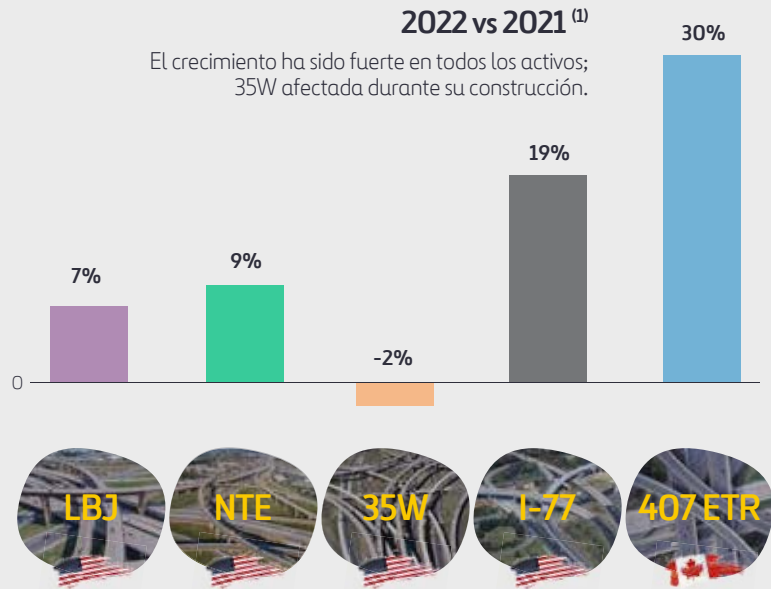
OPINIÓN DE LOS USUARIOS*



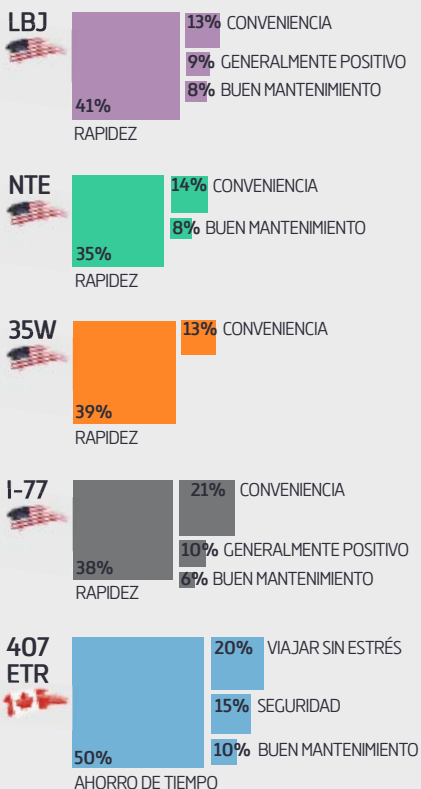
*La respuesta "No lo sé" no ha sido incluida en las columnas.

2022 vs 2021 ⁽¹⁾

El crecimiento ha sido fuerte en todos los activos; 35W afectada durante su construcción.

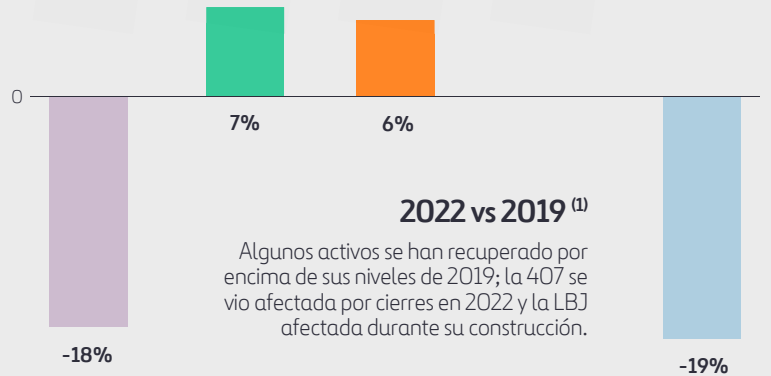


PRINCIPALES MOTIVOS DE UNA EXPERIENCIA POSITIVA



2022 vs 2019 ⁽¹⁾

Algunos activos se han recuperado por encima de sus niveles de 2019; la 407 se vio afectada por cierres en 2022 y la LBJ afectada durante su construcción.



(1) Transacciones en LBJ, NTE, 35W e I-77. 407 ETR Vehículos-Kilómetro Recorridos (VKT).

CUATRO CONCLUSIONES



El tráfico horario de mañana se recupera, en mayor proporción que cualquier otra franja horaria, a medida que los conductores vuelven al trabajo, especialmente en otoño.



A pesar de la estabilidad en el comercio electrónico en EE.UU., los camiones continuaron empleado las Managed Lanes, con tasas de crecimiento superiores a las de vehículos ligeros.



En 2022 muchos trabajadores white collar volvieron a las oficinas con un horario híbrido, sobre todo en el cuarto trimestre. Como resultado, puede observarse que los patrones estacionales vuelven a ser similares previos a la COVID, aunque el aumento de la flexibilidad laboral ha derivado en que los viajes vacacionales se producen de manera más difusa que antes.



En la segunda mitad del año, la 407 se benefició del levantamiento de los peajes de la 412 y 418, aunque estas ganancias se vieron reducidas por la apertura de la 401 tras años de años de construcción, atrayendo parte de tráfico de la 407.

AUTOPISTAS

Descongestionando entornos urbanos

Cintra desarrolla proyectos que mejoran la calidad de vida de los usuarios gracias a la reducción de la congestión en las áreas en las que se sitúan y a su contribución al desarrollo socioeconómico de las áreas en las que se ubican.

Cintra está presente en mercados con marcos regulatorios seguros, con perspectivas económicas favorables (Norteamérica, Europa y Australia), mercados financieros desarrollados y alta demanda de infraestructuras de transporte. La compañía también analiza oportunidades de inversión específicas en aquellas geografías donde el modelo de negocio pueda aportar ventajas competitivas diferenciales, tenga destacadas perspectivas de crecimiento y genere valor para el accionista. La compañía se centra en ofrecer proyectos sostenibles para solucionar los problemas de congestión de tráfico en zonas urbanas (concesiones *greenfield* complejas), permitiendo a sus usuarios ahorrar tiempo, tener mayor certeza en sus desplazamientos diarios e incrementar la productividad económica de sus regiones de influencia, generando nuevas oportunidades de crecimiento.

Gracias a su experiencia de más de 50 años, al modelo de gestión integral y el profundo conocimiento de las nuevas tecnologías aplicadas al *pricing (advanced analytics)*, que permiten mejorar la previsión de la demanda y la optimización tarifaria, a la vez que la sinergia con Ferrovial Construcción, hacen de Cintra una compañía con alto potencial de creación de valor y fuertes ventajas competitivas. La gestión completa del ciclo de vida de los proyectos, junto con una cartera diversificada y global permiten conocer las necesidades de todas las partes implicadas (usuarios, administraciones, agentes económicos), lo que deriva en la capacidad de aportar soluciones innovadoras, sostenibles y de gran valor añadido.

En noviembre de 2022, se aprobó la adquisición por 104 millones de euros (109 millones de dólares) de un 7,135% adicional de la *Managed Lanes I-77*, en Carolina del Norte (EE. UU.), aumentando su participación hasta el 72,24%. La operación está alineada con el Plan Horizon 24, centrado en el desarrollo de infraestructuras sostenibles con proyectos de alto valor concesional.

Por otra parte, la autopista *Managed Lanes I-66* situada en el estado de Virginia (EE. UU.) se abrió totalmente al tráfico también en noviembre de 2022. El proyecto, de 36 kilómetros (22,5 millas), se ha entregado antes de lo previsto.

Durante 2022, a pesar del complejo entorno en el que se ha desarrollado el negocio, los principales activos han repartido dividendos por valor de 383 millones de euros, lo que refleja la solidez financiera del modelo de negocio de Ferrovial.

El tráfico se vio afectado a principios del año 2022 por el impacto en la movilidad de la variante Ómicron de la COVID-19 y las restricciones en la provincia de Ontario (Canadá), que se fueron suavizando y eliminando durante el primer trimestre del año 2022. Gracias a ello, el tráfico mostró una sólida recuperación mes a mes, superando en algunos activos en EE.UU. niveles previos a la pandemia, aunque con diferencias según las geografías.

ACTIVOS

Cintra posee un 43,23% de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá); un 62,97%, 54,6% y 53,67% de las *Managed Lanes* NTE, LBJ y NTE 35W en Texas (EE. UU.), respectivamente; y un 72,24% de la I-77 en Carolina del Norte (EE. UU.) y el 55,704% de la I-66, en Virginia (EE. UU.). La ampliación de la 3C al norte de la NTE 35W, en Texas, se encuentra en fase de construcción y se espera que se abra al tráfico en septiembre de 2023.

En las *Managed Lanes*, las tarifas son dinámicas y pueden modificarse cada pocos minutos según el grado de congestión, garantizando siempre una velocidad mínima a los conductores. Con sistemas de peaje *free-flow* (sin barreras), destacan por la larga duración de su concesión, su amplia flexibilidad tarifaria y por una estructura financiera optimizada a largo plazo, posicionando a Cintra como líder en el desarrollo privado de infraestructuras de transporte por carretera de alta complejidad.

La compañía cuenta con participaciones e inversiones en otros activos o sociedades en España, Portugal, Reino Unido, Irlanda, Eslovaquia, Colombia, Australia e India.

Desarrollo de la aplicación NextPass

NextPass es el primer producto de movilidad digital de *NextMove*, la nueva rama digital de Cintra US.

Lanzada el día de apertura de la *Managed Lanes I-66* en Virginia (EE. UU.), *NextPass* es la aplicación móvil para iPhone y Android que permite pagar en cualquier carretera de peaje, puente, túnel o carril exprés del Estado de Virginia, sin necesidad de un transpondedor o etiqueta de peaje (más info en www.nextpass.io).



*No se incluye información relativa de inversión gestionada y número de concesiones de los activos de IRB (India)

AUTOPISTAS

Informe Quadriga: las autopistas de Cintra crean empleo y riqueza

Que las autopistas son un motor de crecimiento económico, generador de riqueza y empleo, e impulsan una mejor calidad de vida es algo conocido. Ferrovial ha dado un paso más allá y ha medido con una metodología internacionalmente aceptada, la contribución de las autopistas de Cintra. El Informe Quadriga*, elaborado por la consultora internacional Steer, dimensiona el impacto económico y socioeconómico de todos sus activos.

MÉTODO

El Informe Quadriga mide el impacto socioeconómico de las autopistas de Cintra hasta 2021

23.800 M€
Inversión gestionada

9
Países

21
Activos

IMPACTO ECONÓMICO

Son un motor de crecimiento económico para las regiones donde se sitúan

334.000
Empleos generados

61.600 M€
Incremento del PIB

15.000 M€
Salarios

IMPACTO SOCIAL

Mejoran la movilidad, reducen la congestión y contribuyen al desarrollo sostenible

23.530 M€
Reducción de tiempos de viaje

1.950 M€
Más seguridad y menos emisiones

4.000 M€
Aumento de productividad

29.480 M€
Beneficios socioeconómicos

GEOGRAFÍAS

VALOR GENERADO

BENEFICIOS SOCIOECONÓMICOS

EMPLEOS GENERADOS

MENOS ACCIDENTES

NORTEAMÉRICA

38.400 M€

22.800 M€

202.000

21.650

EUROPA

16.400 M€

6.660 M€

106.900

2.655

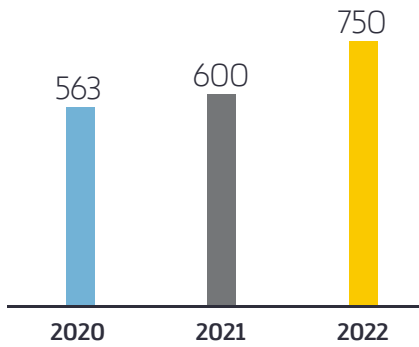
AUSTRALIA

5.065 M€

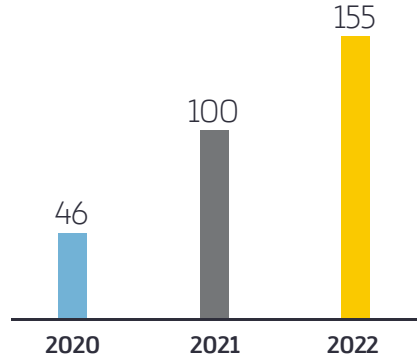
15 M€

10.800

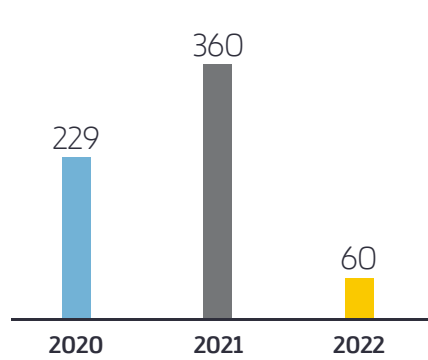
407 ETR (CANADÁ)
Dividendos
MCAD



NTE (EE.UU.)
DIVIDENDOS M\$



LBJ (EE.UU.)
DIVIDENDOS M\$



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 mayores tasas de rentabilidad (TIR). La creación de valor se logra al disminuir la tasa de descuento de los flujos de caja futuros según se van eliminando los riesgos del proyecto en la fase de construcción o se van reduciendo (tráfico/financiación) a medida que avanza el plazo de la concesión.

Una muestra de la eliminación de riesgos de construcción son las aperturas en 2022 de diferentes tramos de la autopista I-66, en Virginia (EE.UU.).

Rotación de activos maduros

La creación de valor se materializa con la venta de proyectos maduros, cuyos ingresos se invierten en nuevos activos con mayor potencial de creación de valor.

Algunos ejemplos de esta estrategia son la desinversión, en agosto de 2022, en la autopista Algarve tras la formalización de la venta a DIF *Capital Partners* acordada en 2020, por la que Cintra ha recibido 23 millones de euros, o la transmisión del 15% de Ausol, en Málaga (España), por 111 millones de euros al fondo de infraestructuras Meridiam.

Eficiencia operativa comprometida con el medio ambiente

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

Usuarios: excelencia en el servicio

Cintra mantiene su enfoque en la satisfacción del cliente y su propuesta de valor de fiabilidad, ahorro de tiempo, seguridad y sostenibilidad. Prueba de ello es la respuesta de los clientes con niveles crecientes de aceptación y satisfacción en todos sus proyectos.

Empleados: apoyo al mérito

Cintra ofrece oportunidades para el desarrollo profesional de todos sus empleados fomentando la movilidad interna y garantizando que el mérito sea el factor determinante en su carrera. Durante 2022, a pesar del contexto marcado por la pandemia, un 15% de los empleados ha tenido la oportunidad de cambiar de puesto o ubicación, y una de cada cuatro personas trabaja en una asignación internacional.



Mantenimiento Autopista I-66, Virginia, EE.UU.

AEROPUERTOS

JFK, próximo destino

El 2022 representa un punto y aparte en Ferrovial Aeropuertos. La entrada en el consorcio NTO (New Terminal One) le permite participar en el diseño, construcción y operación de la nueva terminal 1 del Aeropuerto Internacional John Fitzgerald Kennedy (JFK), de Nueva York. Una operación ambiciosa y transformadora, que situará a la compañía en el nudo de comunicación de la capital del mundo.

BOARDING PASS

NOMBRE DEL AEROPUERTO
AEROPUERTO INTERNACIONAL JOHN F. KENNEDY

PROYECTO
TERMINAL 1

CONSORCIO
NTO / NEW TERMINAL ONE

LUGAR
NUEVA YORK / EEUU

DURACIÓN
2022-2060

CAPITAL
2.300 M\$
(1.140 M\$ FERROVIAL)

CAPEX
10.800 M\$
FASE A&B CAPEX

FINANCIACIÓN
6.600 M\$

GATE CLOSES 40 MINUTES BEFORE DEPARTURE
HAVE A NICE TRIP!



MEJORAS

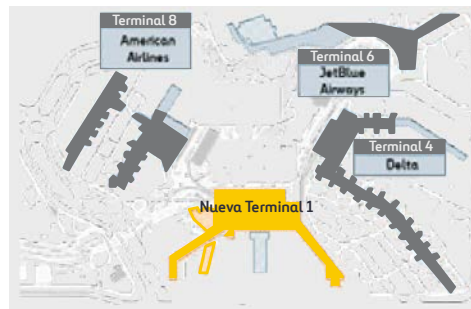
- CAPACIDAD
De 8m a 23m pax
- TAMAÑO **x3**
- SUPERFICIE COMERCIAL **x4**

La **NUEVA TERMINAL 1** ocupará el espacio de las actuales **1 y 2** y el área de la antigua **3**.

Un edificio nuevo y sostenible, que ofrecerá una experiencia atractiva para aerolíneas y usuarios. La Terminal se construirá por fases, entregándose la **A** en **2026**, la **B1** en **2028** y la **B2** en **2030**.

Dispondrá de espacios públicos con iluminación natural, áreas de restauración, compras, espera y actividades recreativas.

EL PROYECTO



EL CONSORCIO



THE NEW TERMINAL ONE

- 51%** **ferrovial** 96%
- CARLYLE** 4%
- 30%** **JLC** | MIF-Loop Capital Partners
- 19%** **Ullico**

CALENDARIO



Acuerdo de diseño y construcción. Entrada en vigor de la concesión, aprobación de inicio del proyecto y comienzo de las obras

Traspaso de la Terminal 2 a NTO

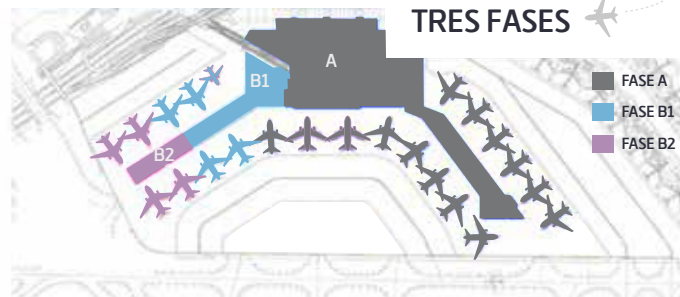
Apertura de fase A

Apertura de fase B1

Apertura de fase B2

Fin de la concesión

TRES FASES



- A: 14 puertas**
- B1: 5 puertas**
- B2: 4 puertas**

LAS 4 CLAVES

- 1**
Destino premium: principal puerta de entrada del tráfico internacional para EEUU
- 2**
Fuerte demanda y crecimiento del tráfico internacional
- 3**
Aumento de la capacidad para aviones de fuselaje ancho
- 4**
Tarifas aeroportuarias fijadas en base a mercado

AEROPUERTOS

Diseñando el transporte del futuro

Ferrovial Aeropuertos integra todas las actividades de gestión aeroportuaria de la compañía y es uno de los principales operadores privados de aeropuertos del mundo.

Actualmente cuenta con una cartera de cuatro aeropuertos en Reino Unido: una participación del 25% en Heathrow, el *hub* con más tráfico de Europa, y el 50% en Glasgow, Aberdeen y Southampton (AGS).

Durante 2022 Ferrovial Aeropuertos se unió, con un 49% de participación, a la sociedad que llevará a cabo el diseño, construcción y operación de la Nueva Terminal 1 del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York, en Estados Unidos, y adquirió una participación del 60% en la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman, en Turquía.

ACTIVOS

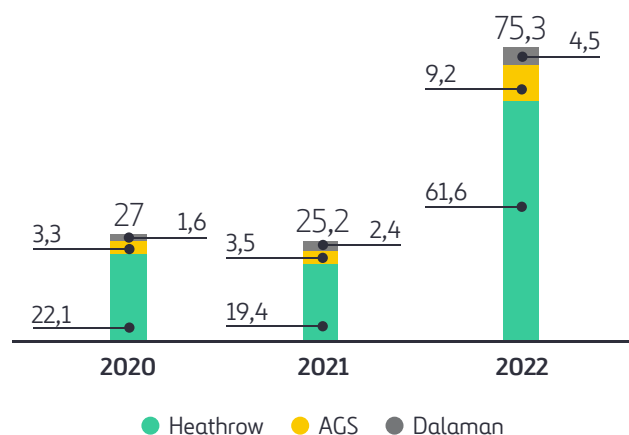
Heathrow y AGS

El tráfico de Heathrow y AGS experimentó una fuerte recuperación durante el año, a medida que el sector de la aviación se ha ido recuperando del impacto de la pandemia y se han levantado las restricciones de viaje en Reino Unido.

Durante 2022, 61,6 millones de pasajeros viajaron a través de Heathrow (un 76% de los de 2019), siendo el incremento del número de pasajeros superior al de cualquier otro aeropuerto europeo y registrando el verano más activo de los aeropuertos *hub* europeos. Como resultado del plan de aceleración, Heathrow logró activar todas sus operaciones antes de la temporada estival. El límite temporal de pasajeros diarios (100.000 salidas diarias) establecido en julio para mejorar el tránsito de pasajeros cumplió su objetivo, suprimiéndose a finales de octubre sin afectar la calidad del servicio.

AGS también ha registrado una notable recuperación del tráfico, con 9,2 millones de pasajeros en el año (algo más del 67% de los niveles de 2019), gracias a la eliminación de las restricciones a los viajes a partir de abril. Glasgow tuvo la mayor recuperación, principalmente por el incremento de los viajes turísticos.

TRÁFICO (MILL. PAX)



Nueva Terminal 1 (NTO) en el Aeropuerto Internacional JFK

El proyecto de la NTO se completará en fases para ajustarse a la demanda de tráfico. La fase inicial de desarrollo, relacionada con la financiación inicial (Fase A), sustituirá la actual Terminal 1, que será desmantelada, y acogerá a otras aerolíneas que serán desplazadas por la demolición de otras terminales de JFK, en línea con el *master plan* del JFK de la *Port Authority of New York and New Jersey*. Las obras de la fase A han comenzado en junio de 2022 y se prolongarán hasta 2026.

Aeropuerto de Dalaman

Situado en la zona de la *riviera turca* de Dalaman, destino de vacaciones tanto para pasajeros nacionales como internacionales, ha ido recuperando tráfico durante 2022 a medida que se levantaban las restricciones de viaje. En 2022, 4,5 millones de pasajeros viajaron a través de Dalaman (algo más del 92% de los niveles de 2019). Sin embargo, se ha registrado un descenso de pasajeros rusos y ucranianos, aunque el impacto es limitado y se compensa en parte con un mayor tráfico procedente de otros destinos europeos, especialmente de Reino Unido.

Nueva Terminal 1 del Aeropuerto JFK (Nueva York, EE. UU.)

Ferrovial Aeropuertos se ha unido al consorcio que construirá, operará y realizará el mantenimiento la Nueva Terminal 1 del aeropuerto JFK. Con una inversión prevista por parte de Ferrovial de 1.140 millones de euros, la concesión tiene una duración de 38 años.

Esta inversión se ajusta a lo establecido por la estrategia *Horizon 24* de Ferrovial:

- Destino premium: el aeropuerto JFK es la mayor puerta de entrada de pasajeros internacionales de EE. UU.
- Fuerte demanda de crecimiento de tráfico internacional. El 21% del tráfico en 2026 está ya acordado con las aerolíneas.
- Incrementará la capacidad del aeropuerto para acoger aeronaves de gran tamaño.
- Tasas aeroportuarias no reguladas.

VERTIPUERTOS

La misión de Ferrovial Vertipuertos es ubicar con éxito, desarrollar, construir y operar una serie de redes de vertipuertos polivalentes capaces de acoger diversas aeronaves de despegue y aterrizaje vertical, operadores y modelos de negocio para satisfacer las demandas del mercado.

Con el foco en los mercados estadounidense y europeo, continúan las negociaciones con diversos fabricantes, operadores y aerolíneas en



mercados clave identificados utilizando el Modelo de Demanda de Movilidad Urbana.

El modelo empresarial de Ferrovial Vertipuertos se fundamenta en cinco pilares:

- Construir y operar una infraestructura flexible en los mercados objetivo que pueda dar cabida a distintos tipos de aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje vertical (eVTOLs), así como a diferentes operadores y modelos de explotación en mercados clave "impulsados por la demanda".
- Establecer asociaciones con operadores y aerolíneas de eVTOLs para ubicar, desarrollar, arrendar y explotar los emplazamientos.
- Colaborar con las autoridades locales, estatales y federales para garantizar un entorno operativo seguro y una integración de los vertipuertos en el tejido de las comunidades en las que prestan servicio.
- Permitir una forma de movilidad aérea avanzada eficiente, innovadora, segura, sostenible y transformadora que traslade a las personas de forma rápida y fluida a las ciudades, a través de ellas y entre ellas.
- Crear valor real para los accionistas, operadores, socios, clientes y comunidades.

CREACIÓN DE VALOR

Sostenibilidad

Ferrovial Aeropuertos mantiene su compromiso con la sostenibilidad, siendo la descarbonización del sector de la aviación la prioridad en este ámbito, donde el uso de combustibles sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) es un pilar fundamental.

En 2022, Heathrow ha reforzado su compromiso en materia ESG actualizando su estrategia de sostenibilidad, Heathrow 2.0. Se enfoca en impulsar un entorno de trabajo sostenible y en ser un aliado para las comunidades locales. Asimismo, ha lanzado el Proyecto NAPKIN, con la participación de otros socios, con el objetivo de desarrollar soluciones en base al hidrógeno para descarbonizar la aviación del futuro.

Por su parte, AGS continúa con su hoja de ruta en su transición a "emisiones netas cero" a mediados de la década de 2030. En 2022 ha suscrito un acuerdo con ZeroAvia para estudiar las posibilidades de producir hidrógeno internamente, así como su utilización en las rutas comerciales.

Asimismo, continúa el plan para desarrollar el mayor parque solar de Escocia, que suministrará el 55% de energía al aeropuerto de Glasgow. Además, AGS ha formado un consorcio para explorar el uso conjunto de paneles eólicos y barreras acústicas, que podrían producir energía renovable a partir del viento que sople a nivel del suelo y a baja altura, limitando la contaminación acústica.

Innovación

Entre los principales proyectos de innovación puestos en marcha por Ferrovial Aeropuertos en 2022 destacan:

- Desarrollo de un proyecto de investigación conjunto con Heathrow sobre modos de propulsión sostenibles para la aviación y sus implicaciones en las infraestructuras aeroportuarias. Se espera que el uso de SAF, baterías e hidrógeno contribuya a que el sector de la aviación alcance el objetivo de cero emisiones netas en 2050.
- Nuevas funcionalidades para los canales digitales de Aberdeen, Glasgow y Southampton que facilitan la interacción con el pasajero y mejoran su experiencia digital. En particular, la integración del pago en la aplicación ha contribuido a un aumento sustancial de la participación y los ingresos.

Premios

Durante 2022 Heathrow y AGS recibieron numerosos reconocimientos, entre los que destacan los siguientes:

Heathrow:

- *Wildlife Trust's Biodiversity Benchmark Award* por decimocuarto año consecutivo, en reconocimiento al compromiso continuo con la biodiversidad y el entorno.
- Premios *Business Traveller 2022*:
 - Segundo mejor aeropuerto del mundo.
 - Mejor aeropuerto de Europa.
 - Mejor aeropuerto para compras libres de impuestos.
- Premios *FRONTIER 2022*: aeropuerto del año

AGS:

- *Scottish Transport Awards 2022*: premio a la Excelencia en Tecnología e Innovación por el Proyecto CAELUS.
- *GRESB 2022*. AGS, líder del sector: Glasgow segundo, y Southampton y Aberdeen tercero y quinto, respectivamente.
- *British Safety Council 2022*: primer grupo aeroportuario de Reino Unido que obtiene cinco estrellas en sus tres aeropuertos.

Adquisición del 60% del Aeropuerto de Dalaman

El aeropuerto de Dalaman está situado en la rívera turca, una de las zonas turísticas más atractivas del país y del Mediterráneo. En 2019 gestionó 5 millones de pasajeros, la mayoría internacionales, cifra que representa un incremento del 78% con respecto a 2006, ocupando el cuarto lugar en Turquía en número de pasajeros internacionales. El aeropuerto tiene capacidad para más de 20 millones de pasajeros al año.

El periodo de concesión se extiende hasta 2042, cuenta con una nueva terminal construida en 2018. Las tasas por pasajero se fijan y cobran en euros, por lo que la mayor parte de los ingresos del aeropuerto se realizan en dicha divisa.



Proyecto Nueva Terminal 1, Aeropuerto JFK, Nueva York, Estados Unidos.

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD

Apuesta por la economía sostenible

El pasado año Ferrovial decidió explorar oportunidades de negocios sostenibles, creando la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad. En este segundo ejercicio, ya está desarrollando proyectos en los dos ámbitos, al tiempo que gestiona las actividades de economía circular en Reino Unido y de servicios en Chile y España. Representa una apuesta decidida por la economía de transición.

Ferrovial no se conforma con la gestión y desarrollo de sus negocios tradicionales, siempre muestra interés por la búsqueda de caminos que respondan a las nuevas necesidades sociales. Proyectos y oportunidades que aporten un valor diferencial basado en la experiencia y trayectoria de la compañía, y que respondan a los cambios de hábitos de la sociedad urbana. La energía, la movilidad y la economía circular son la evidencia de esta apuesta y de este esfuerzo.

ACTIVIDADES

Chile y España son los dos principales mercados para Infraestructuras Energéticas. Ferrovial cuenta con una línea de transmisión ya operativa en Chile, que fue adquirida en 2016, y otra en construcción, el denominado proyecto Centella. En España, dispone de una planta fotovoltaica en construcción de 50 MWp, situada en Sevilla, así como una cartera de proyectos de generación en sus primeras fases de desarrollo superior a los 2-3 GW.

Zity es el principal activo en Movilidad. Se trata de un *carsharing* eléctrico, que ya opera en Madrid, París, Lyon y Milán. La flota está formada por 1.500 vehículos, recargados con energía 100% de origen renovable. Ferrovial participa al 50% en este proyecto desarrollado conjuntamente con el fabricante Renault.

En Movilidad, la participación con un porcentaje minoritario en el capital de *Inspiration Mobility* representa otro proyecto de futuro. Esta compañía norteamericana invierte en el sector del vehículo eléctrico, tanto en coches como en infraestructuras de recarga asociada.

La Economía Circular es otro ámbito importante en la actividad de esta división. Cuenta con cuatro centros de tratamiento de residuos sólidos urbanos (RSU), situados en Yorkshire, Milton Keynes, Cambridge e Isla de Wight. Cada uno de ellos está asociado a un contrato concesional con diferentes autoridades locales. En su conjunto tienen una capacidad para tratar unas 800.000 toneladas anuales. Este negocio proviene de su antigua división de Servicios, al igual que lo hacen los de Chile y España. En el país andino, su actividad continúa centrada en la prestación de servicios a la gran minería de cobre, tales como mantenimiento, izaje o gestión del *loop* eléctrico. Y en España

conserva una participación del 24,7% en Serveo, empresa enfocada en la prestación de servicios auxiliares a clientes públicos y privados.

Centro de Monitorización, Análisis y Control

Durante 2022 Ferrovial Infraestructuras Energéticas y Movilidad y los equipos de innovación del Centro de Excelencia de Sostenibilidad y Energía han lanzado el Centro de Monitorización y Control, que engloba las actividades de operación y mantenimiento (O&M) relacionadas con los activos de generación eléctrica y líneas de transporte.

El Centro de Control se denominará CMAC (Centro de Monitorización, Análisis y Control) y concentrará las funciones de operación en tiempo real, análisis de parámetros y notificación de incidencias de los activos energéticos existentes y futuros de Ferrovial, permitiendo el seguimiento de los sistemas eléctricos de los mercados en los que la compañía opere. Además de las instalaciones de generación, también supervisará el funcionamiento de otros activos eléctricos como las líneas de transmisión.

La integración de los activos de generación y transmisión en el CMAC tiene múltiples beneficios, entre otros:

- Realizar un seguimiento del rendimiento en tiempo real de los activos, asegurando su integridad.
- Mejorar su disponibilidad y eficiencia y, en consecuencia, su rentabilidad.
- Garantizar un funcionamiento seguro y óptimo, reduciendo riesgos y costes de O&M gracias a la teleasistencia y optimización de recursos.
- Detección temprana de incidencias optimizando las intervenciones de mantenimiento.
- Mejorar las especificaciones técnicas de los nuevos activos y proponer futuras aplicaciones de técnicas de IA y *machine learning* a partir del análisis de los parámetros de operación actuales.

ENERGÍA SOLAR
FOTOVOLTAICA

50

MWp en construcción

LÍNEAS DE
TRANSMISIÓN

456

kilómetros en
construcción y operación

ZITY

1.500

vehículos 100% eléctricos

ECONOMÍA CIRCULAR

800.000

toneladas anuales
de RSU gestionadas



Línea de transmisión eléctrica. Transchile, Chile.

ESTRATEGIA

Ferrovial se posiciona como socio industrial preferente, que aporta valor en el desarrollo, financiación, construcción, operación y rotación de activos. Basado en su experiencia, se plantea aprovechar las oportunidades de negocio manteniendo un equilibrio riesgo – beneficio. La división forma parte activa de la estrategia ESG de la compañía, con el eje en la lucha contra el cambio climático y la descarbonización de la economía, siempre en línea con lo establecido por el Plan Estratégico Horizon 24.

En un sector sometido a constantes cambios, la compañía pretende utilizar, junto a sus propios recursos, la participación en ecosistemas industriales, desarrollando e invirtiendo en tecnologías que posibiliten el crecimiento en negocios rentables. La actividad se focalizará en las geografías preferentes para Ferrovial, especialmente en Estados Unidos, España, Chile y Polonia.

EVOLUCIÓN POTENCIAL DE LOS NEGOCIOS

El futuro de las infraestructuras energéticas y de la movilidad depende en gran medida de cinco tendencias que evolucionan con rapidez:

- Necesidad y voluntad de contar con un mayor grado de autonomía energética en el plano regional, nacional y supranacional.
- La regulación nacional, regional y local sobre incentivos económicos o disuasorios a la producción de CO₂, uso de espacios públicos, regulación de la planificación y derechos de los activos energéticos, etc.
- Cambios sociales impulsados por la creciente concienciación sobre el cambio climático y la tendencia hacia preferencias individuales a servicios más personalizados. Este fenómeno se ha acelerado por la pandemia de la COVID-19.
- Variaciones en los costes de los activos por el avance tecnológico que se han visto alterados por la creciente inflación, la escasez de determinados componentes y las tensiones logísticas.
- Nuevos productos, servicios y modelos de negocio impulsados por la innovación tecnológica y de procesos.

A pesar de la incertidumbre de la evolución de estos cinco puntos, existe la certeza de una mayor electrificación y un concepto diferente de movilidad personal, sobre todo en las ciudades.

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD

Energía amarilla

Descarbonizar la economía, enfrentarse al cambio climático y abordar la transición energética son clave para la sostenibilidad y la sociedad. Ferrovial quiere contribuir apostando por la energía renovable. Para ello, ha creado las unidades de Infraestructuras Energéticas, dentro de FEIM, y de Soluciones Energéticas, en FCo, para abordar la promoción y la construcción de nuevos proyectos. Su aproximación cubrirá el ciclo completo: promoción, financiación, construcción y operación. Horizon 24 marca la pauta.

ferrovial

PROYECTOS

GENERACIÓN TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN EFICIENCIA ENERGÉTICA

ferrovial infraestructuras energéticas

- Promoción de proyectos greenfield con un enfoque de independencia tecnológica.
- Desarrollo de infraestructuras de generación renovable, almacenamiento y transmisión de electricidad.

Berrocal



Planta solar fotovoltaica de 50 MWp, incluida interconexión.

GENERACIÓN

Transchile



Línea de transmisión de doble circuito a 220 kV. 204 km de longitud.

TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Centella



Línea de transmisión de doble circuito a 220 kV. 256 km de longitud. Nueva subestación seccionadora.

TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Tap Mauro



Dos líneas de transmisión de doble circuito a 220 kV. 3km de longitud cada una.

TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

ferrovial soluciones energéticas

- Ingeniería y construcción de plantas de generación, transmisión y distribución; así como servicios de eficiencia energética.
- Proyectos llave en mano.
- Ciclo completo de la energía, actuando en Generación de Energía Renovable, Transmisión y Distribución, y Eficiencia Energética.

Ferrovial



Proyecto llave en mano, EPC. Planta Solar Fotovoltaica El Berrocal. 50 MWp.

GENERACIÓN



X-Elio

Proyecto llave en mano, EPC. Planta Fotovoltaica Liberty. 70 MWp. Texas.

GENERACIÓN

Canal Isabel II



Proyecto llave en mano, EPC. Planta Solar Fotovoltaica flotante de 1,7 MWp.

GENERACIÓN

Repsol / Iberólica



Construcción llave en mano de una subestación elevadora de 33/220 Kv. Parque eólico de Atacama.

TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Iberólica



Construcción llave en mano de una subestación elevadora de 33/220 kV. Planta Solar Fotovoltaica de Elena.

TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Enel



Construcción llave en mano de una subestación elevadora de 30/132 kV. Planta Solar Fotovoltaica La Revuelta.

TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

PRADAMAP



Construcción llave en mano de una subestación elevadora de 30/220 kV. Parque eólico Pinta y Guindalera.

TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Enel



Construcción llave en mano de una subestación elevadora de 30/132 kV. Planta Solar Fotovoltaica Aljarafe.

TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Iberdrola



Construcción llave en mano de una subestación elevadora de 30/132 kV. Parque eólico de Buniel.

TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Palacio de Congresos de Sevilla



Gestión energética de los edificios.

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Ayuntamiento de Madrid



Conservación de alumbrado público.

EFICIENCIA ENERGÉTICA

DH Ecoenergías



Construcción de la red y central térmica del District Heating de Ávila.

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz



Gestión energética de alumbrado público y edificios municipales.

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Servicio Madrileño de Salud



Gestión energética del Hospital Príncipe de Asturias.

EFICIENCIA ENERGÉTICA

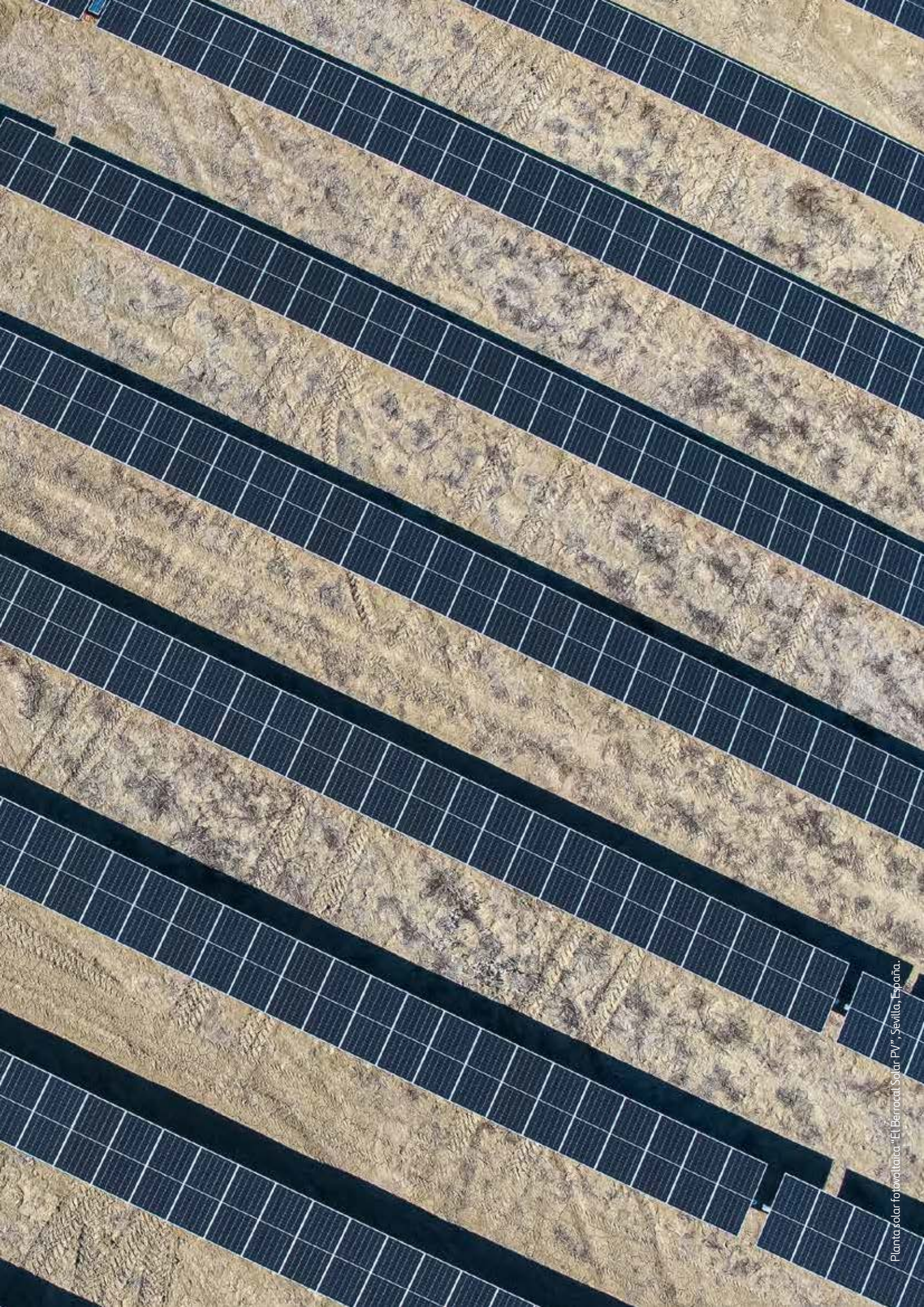
Ayuntamiento de Vitoria



Gestión energética climatización de edificios municipales.

EFICIENCIA ENERGÉTICA





Planta solar fotovoltaica "El Berrrocal Solar PV", Sevilla, España.

CONSTRUCCIÓN

Excelencia operativa e innovación

Ferrovial Construcción es la unidad de negocio que desarrolla las actividades de construcción de obra civil, edificación, plantas de tratamiento de agua, obra industrial y proyectos de transición energética. Continúa con su compromiso en el desarrollo de soluciones sostenibles, innovadoras y eficientes.

La división de Construcción es fundamental en la consecución de la estrategia de negocio, recogida en el Plan Horizon 24, con una firme apuesta por infraestructuras sostenibles que tengan un impacto positivo en el medio ambiente y las comunidades. Muestra de ello, en 2022 se han llevado a cabo iniciativas para la descarbonización del mix energético, como el desarrollo de parques eólicos y fotovoltaicos, o la adjudicación de cinco nuevas plantas de tratamiento y depuradoras de agua.

ENTORNO

Pese a la difícil coyuntura actual marcada por las tensiones inflacionistas y en la cadena de suministros, e influenciada por la situación de guerra en Ucrania, durante 2022 Ferrovial Construcción ha incrementado su facturación y ha mantenido su rentabilidad en niveles positivos gracias a las medidas de mitigación y de gestión adoptadas para controlar los efectos de la inflación, favorecidas por fórmulas de revisión de precios implantadas por las administraciones públicas en países como España, Polonia o Portugal.

De cara al futuro, se mantiene el criterio selectivo en la licitación de geografías y proyectos, en los que se incluyen contingencias específicas para inflación, apostando por nuevos modelos de contratación más colaborativos como la adjudicación del *Project Management Office* de la Nueva Terminal Uno del Aeropuerto JFK en Nueva York, en la que la división supervisará la construcción de la misma.

Las perspectivas siguen siendo favorables, con la cartera en máximos históricos, tras importantes adjudicaciones, como el *Design-Build-Finance* de la *Ontario Line* del Metro de Toronto, y con un sólido *pipeline* de proyectos en los principales mercados, (EE.UU., Polonia y España), donde están previstas fuertes inversiones no solo en infraestructuras de transporte sino también en proyectos de agua, transmisión eléctrica o eficiencia energética derivadas de planes como los fondos *NextGen* en Europa o el *Infrastructure Investment & Jobs Act* de EE. UU.

En particular, cabe mencionar en Polonia, la nueva asignación de fondos europeos 2021-27 y sus planes nacionales de inversión de carreteras y ferrocarriles hasta 2025-26, que garantizan la estabilidad futura de inversión en el país, y en Texas (EE.UU.), el nuevo plan de carreteras *Unified Transportation Program 2023*, que marca un nuevo récord de inversión del *Department of Transportation* durante los próximos diez años. Estas son geografías y mercados donde Budimex y Webber son líderes, respectivamente.

CREACIÓN DE VALOR

Construcción es una actividad fundamental en la estrategia de Ferrovial. La división continúa con su decidida apuesta por introducir

iniciativas en innovación y tecnología que minimicen su huella ambiental, generen un impacto positivo en la sociedad y garanticen la seguridad de usuarios y trabajadores. Junto a su propia rentabilidad y capacidad de generación de caja, aporta valor coordinando el diseño y construcción de concesiones de infraestructuras en las que participan otras divisiones inversoras de Ferrovial.

Desarrollo de energías renovables en Polonia

En línea con la Estrategia de Sostenibilidad 2030 de Ferrovial, Budimex, la filial polaca de Construcción, ha rubricado en 2022 su entrada como promotor de energía limpia en Polonia mediante la adquisición de dos sociedades propietarias de los derechos para ejecutar el desarrollo, construcción y operación de un complejo eólico en Gniezno y de un parque fotovoltaico en Mszczonow.

Las instalaciones, que cuentan con estatus *Ready-to-Build*, prevén una capacidad conjunta de 21 MW, con una producción anual estimada de 25.500 MWh/año para el parque eólico gracias a dos aerogeneradores que sumarán una capacidad de 7 MW, y 15.700 MWh/año para el parque fotovoltaico gracias a la instalación de 25.500 módulos.

Diversificación de cartera e internacionalización selectiva

La diversificación sectorial permite el mantenimiento de calificaciones técnicas, y habilita a Construcción a disponer de equipos materiales y humanos continuamente preparados. Así lo demuestran algunas adjudicaciones de 2022, como un nuevo tramo subterráneo del Metro de París, que incluye siete kilómetros de túneles, un nuevo Centro de Proceso de Datos para Microsoft en España o la nueva terminal de contenedores del Puerto de Gdansk, en Polonia.

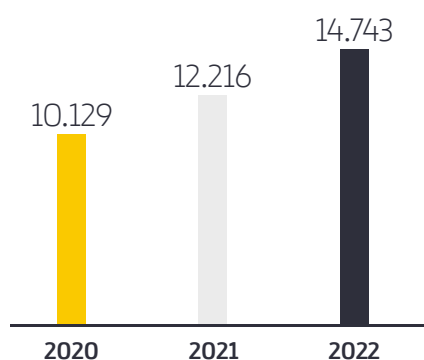
El foco internacional sigue centrado en EE.UU. y Polonia, que representan aproximadamente el 70% del total de ventas. Entre otros países con presencia estable, destacan Reino Unido, Chile, Australia o Canadá, además de España como mercado de origen. Destacan las adjudicaciones de la autopista *Coffs Harbour Bypass* en Nueva Gales del Sur (Australia) o los tres nuevos contratos en Carolina del Norte y Virginia, a través de la filial Webber, lo que consolida la presencia de la compañía en la costa este de EE.UU.

Compromiso con la comunidad: medio ambiente, calidad y seguridad

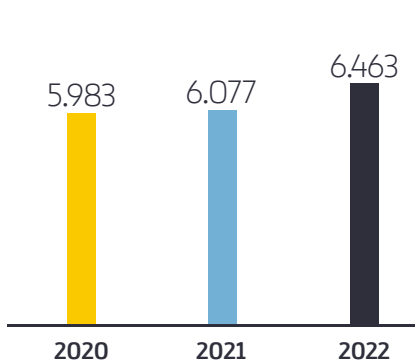
Construcción desarrolla sus operaciones bajo estrictas líneas de actuación que minimicen su impacto ambiental. Su aproximación a



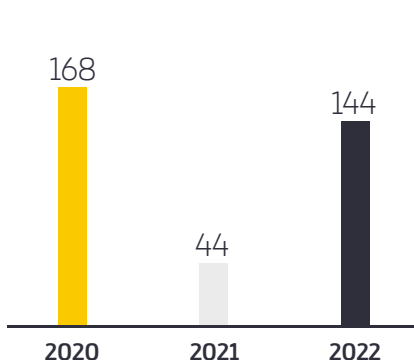
CARTERA



VENTAS (M€)



FLUJO DE OPERACIONES*



*excluyendo impuesto de sociedades

los proyectos incluye la identificación de riesgos ambientales mediante planes individuales de gestión para favorecer la conservación de la biodiversidad, el uso eficiente de energía potenciando el autoconsumo, la descarbonización y las energías renovables, y la promoción de la economía circular mediante la valorización de residuos de construcción, y la incorporación de materiales reciclados en procesos constructivos. Todo ello con el objetivo de controlar la huella de carbono y alcanzar la neutralidad en emisiones en 2050. Buen ejemplo es la recientemente inaugurada autopista I-66 en Virginia (EE. UU.), que permitirá reducir notablemente las emisiones de CO₂ gracias a la limitación de atascos, y en la que se han utilizado más de 430.000 toneladas de hormigón triturado, reutilizando así residuos de construcción, y que, adicionalmente, ha dado empleo a más de 400 empresas locales, invirtiéndose más de 13 millones de horas de trabajo.

El compromiso de Construcción con la calidad de sus proyectos queda patente con la obtención del premio al mejor proyecto autopista/ puente otorgado por la revista especializada ENR por su trabajo en el proyecto *Grand Parkway*, y con el máximo galardón en la categoría de puentes y túneles de los *Going Digital Awards in Infrastructure* al proyecto *I-35 Northeast Expansion Central*, ambos en Texas.

La seguridad de las personas es un pilar esencial de Ferrovial Construcción, siendo clave poner la tecnología a su servicio para garantizarla. A través de nuevas herramientas como *Guardhat* y *Peer Review*, que equipan los cascos de construcción con cámaras, micrófonos y sistemas de detección de caídas, se habilita un seguimiento de la obra en tiempo real y permite realizar avisos automáticos a los equipos de emergencia y a compañeros en caso de accidente.

Innovación como posicionamiento competitivo

Ferrovial Construcción, en el marco del Plan Estratégico Abacus,

continúa apostando por la I+D+i y la transformación digital. Algunos ejemplos de ello son la participación en los proyectos europeos de investigación COGITO, que tiene como objetivo la producción de un gemelo digital de las operaciones de construcción y que se empleará para incrementar el rendimiento y eficiencia en seguridad, calidad y coste de la obra, y BIMERR, que busca la combinación de herramientas innovadoras como la generación de modelos digitales, la realidad aumentada y la monitorización mediante IoT y domótica para la mejora del proceso de renovación energética en edificios residenciales.

Gestión del talento

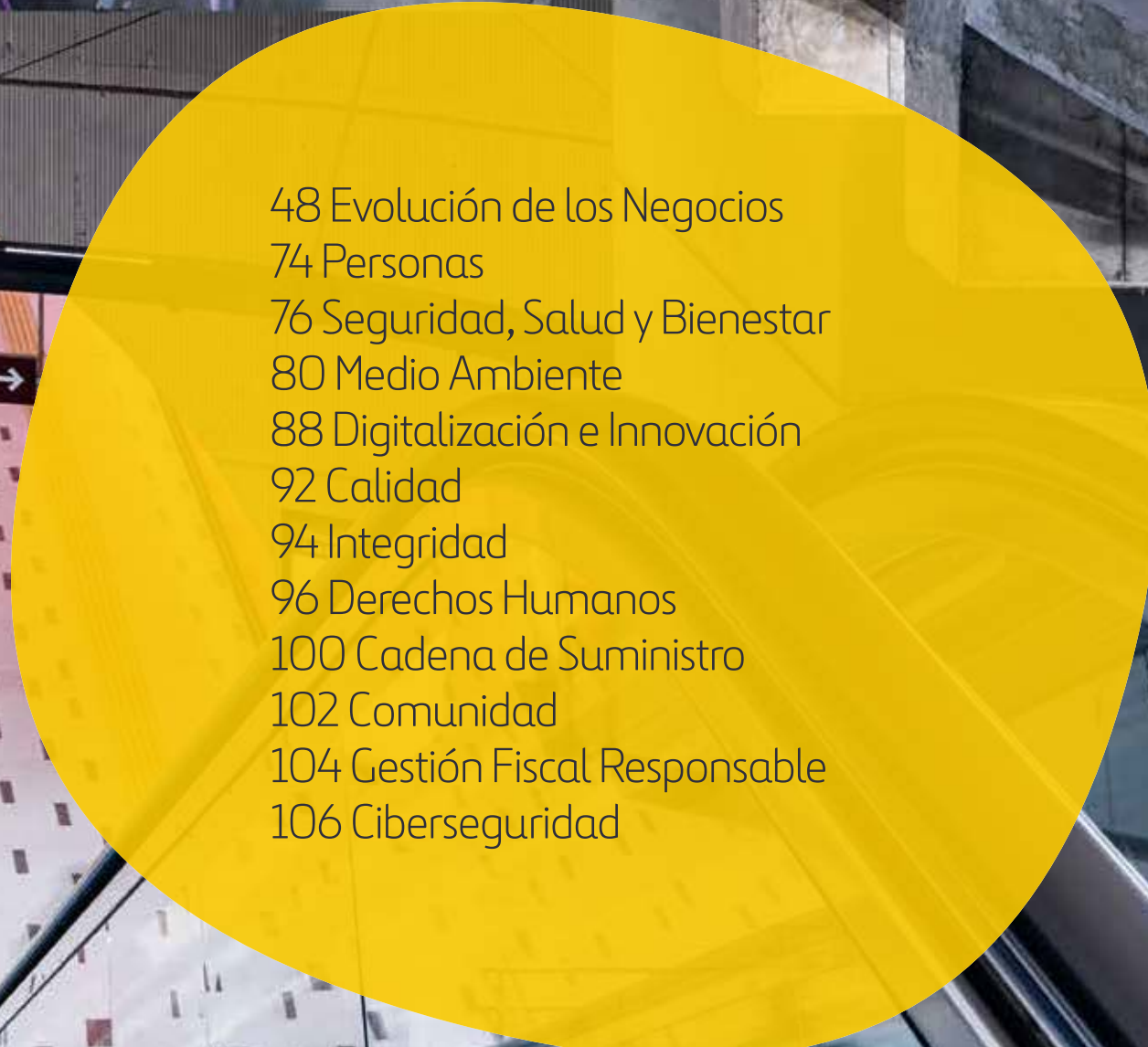
El compromiso con el bienestar y desarrollo continuo de sus empleados es fundamental para Ferrovial Construcción. En 2022, han obtenido diversos reconocimientos, como los premios a cinco mujeres ingenieras y especialistas en seguridad y salud en los *European Women in Construction and Engineering*.

Adjudicación del mayor proyecto de la historia de Ferrovial Construcción

Ferrovial Construcción ha obtenido la adjudicación y cierre financiero del proyecto *Design-Build-Finance* de tramo sur de la *Ontario Line* del Metro de Toronto, Canadá. Se trata del mayor proyecto contratado por la división de Construcción en su historia, valorado en 4.450 millones de euros y financiado por un sindicato bancario formado por 11 entidades internacionales a través de un crédito *revolving*. La iniciativa unirá la estación de *Exhibition Ontario Place*, en el centro de la ciudad, con la de *Ontario Science Centre*, a través de 6 kilómetros de túneles, e incluye la construcción de 7 estaciones, 6 de ellas subterráneas. Está prevista su finalización en 2030, y permitirá hasta 338.000 viajes diarios, generando más de 1.500 empleos.



3 Ferrovia en 2022



48 Evolución de los Negocios
74 Personas
76 Seguridad, Salud y Bienestar
80 Medio Ambiente
88 Digitalización e Innovación
92 Calidad
94 Integridad
96 Derechos Humanos
100 Cadena de Suministro
102 Comunidad
104 Gestión Fiscal Responsable
106 Ciberseguridad



Resultados de Ferrovial enero-diciembre 2022

- **El tráfico de la 407 ETR mostró un sólido aumento en 2022 vs 2021**, tras la eliminación de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 por parte del gobierno de la provincia de Ontario en 1T 2022, aunque este fue seguido de una lenta reapertura económica durante el año. Además, el tráfico del 4T estuvo afectado negativamente por la finalización de algunas obras en el corredor, así como por un mayor impacto estacional debido al incremento de la flexibilidad laboral. Las ventas fueron mayores frente 2021 (+29,7%) debido al aumento del tráfico. El ingreso medio por viaje (13,32 dólares canadienses) se incrementó +1,5% vs 2021 apoyado en la mayor distancia media de los viajes (+2,4%). **407 ETR distribuyó 750 millones de dólares canadienses de dividendos en 2022** (237 millones de euros para Ferrovial).
- **Las Managed Lanes registraron un fuerte crecimiento de ingresos en el año.** Las tarifas más altas y una mayor proporción de vehículos pesados (NTE 35W) favorecieron una evolución aún más sólida de las ventas. Todas las Managed Lanes (MLs) mostraron crecimiento de doble dígito en el ingreso medio por transacción vs 2021: I-77 +43,1%, NTE 35W +20,7%, NTE +18,8% y LBJ +11,8%.
- **El tráfico de los aeropuertos mostró una sólida recuperación tras la retirada de las restricciones a los viajes en Reino Unido en marzo.** Heathrow recibió 61,6 millones de pasajeros (+217,6% vs 2021), lo que supone el mayor aumento de pasajeros de todos los grandes aeropuertos del mundo. El número de pasajeros en diciembre se situó en 5,8 millones, un -11% frente a niveles del 2019, el más alto desde el inicio de la pandemia. AGS mostró una sólida recuperación del tráfico respecto a 2021 (+164.1%). Dalaman, que se ha consolidado desde julio, mostró una tendencia positiva cerrando el año con un tráfico de diciembre que alcanzó un incremento de +17,9% vs 2019.
- **El Resultado de Explotación de Construcción se situó en 63 millones de euros** frente a los 132 millones de euros en 2021, principalmente debido al impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, parcialmente compensado por la aplicación de la fórmula de revisión de precios y la evolución positiva de Budimex (6,3% margen RE). El margen RE alcanzó el 1,0% en 2022. La cartera alcanzó su máximo histórico con 14.743 millones de euros (+18,7% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 915 millones de euros.
- **Sólida situación financiera:** altos niveles de liquidez hasta los 6.118 millones de euros y una posición neta de caja ex-infraestructuras (1.439 millones de euros). El consumo de caja proviene de las inversiones que alcanzaron 856 millones de euros, derivadas de las aportaciones de capital (I-66, NTE 3C y la participación en NTO) y las adquisiciones (participación adicional en I-77 y adquisición de la participación en el aeropuerto de Dalaman), junto con la remuneración al accionista, parcialmente compensada por los dividendos procedentes de los proyectos de infraestructura (475 millones de euros) y una mejora significativa del flujo de caja operativo de Construcción.
- **Recientes avances en línea con la Estrategia de Horizon 24:**
 - I-66 Managed Lanes (Virginia, EE.UU.) abierta al tráfico en su configuración completa en noviembre de 2022
 - Aumento de la participación en la I-77 hasta el 72,24%: un 7,135% de participación adicional adquirida en diciembre de 2022
 - Ferrovial ha sido precalificada para la SR400 (Georgia, EE.UU.)
 - Las obras de NTE 3C (ampliación de la NTE35W) avanzan según el calendario previsto. Inauguración prevista en septiembre de 2023
 - Adquisición de una participación (49%) en la New Terminal One (NTO) del Aeropuerto JFK en junio de 2022
 - Adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) en julio de 2022
 - La venta de Amey completa el proceso de desinversión en Servicios, la operación se cerró en diciembre de 2022

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
VENTAS	7.551	6.910
RBE	728	610
Amortización de inmovilizado	-299	-270
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	429	340
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-6	1.139
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	423	1.479
RESULTADO FINANCIERO	-320	-335
Puesta en equivalencia	165	-178
BAI	268	966
Impuesto sobre beneficios	-30	9
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	238	975
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	64	361
RESULTADO CONSOLIDADO	302	1.336
Rdo. atribuido a socios externos	-116	-138
RESULTADO DEL EJERCICIO	186	1.198

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	780	588	32,6%	22,4%
Aeropuertos	54	2	n.s.	n.s.
Construcción	6.463	6.077	6,3%	2,2%
Infr. Energéticas y Movilidad	296	252	17,6%	18,0%
Otros	-42	-9	n.s.	n.s.
Total Ventas	7.551	6.910	9,3%	4,2%

RBE

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	550	415	32,5%	21,6%
Aeropuertos	-2	-26	92,3%	-41,0%
Construcción	176	245	-28,2%	-27,8%
Infr. Energéticas y Movilidad	13	-13	200,0%	224,6%
Otros	-9	-11	18,2%	50,8%
Total RBE	728	610	19,3%	7,7%

RE (antes de deterioro y enajenación del inmovilizado)

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	390	275	42,3%	25,0%
Aeropuertos	-9	-26	65,4%	-40,9%
Construcción	63	132	-52,5%	-50,5%
Infr. Energéticas y Movilidad	1	-24	104,2%	104,7%
Otros	-16	-17	5,9%	25,4%
Total RE	429	340	26,2%	8,3%

RBE PROPORCIONAL (cifras comparables)

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Autopistas	870	630	38,1%
Aeropuertos	500	91	n.s.
Construcción	116	155	-25,4%
Infr. Energéticas y movilidad	31	-1	n.s.
Otros	-6	-14	56,6%
Total RBE	1.511	863	75,2%

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (PNT)

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
PNT ex-proyectos infraestructura	1.439	2.182
PNT proyectos infraestructura	-7.219	-6.633
Autopistas	-6.852	-6.439
Resto	-367	-195
Posición neta de tesorería total	-5.781	-4.451

TRÁFICO

	vs 2021	vs 2019
407 ETR (km recorridos)	30,5%	-19,3%
NTE*	9,2%	7,1%
LBJ*	7,3%	-17,7%
NTE 35W*	-2,2%	6,3%
I-77*	18,7%	n.s.
Heathrow	217,6%	-23,8%
AGS	164,1%	-32,5%
Dalaman	95,3%	-7,5%

*Transacciones

RESULTADO CONSOLIDADO

- **Ventas** se situaron en 7.551 millones de euros (+4,2% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+2,2% comparable) y de Autopistas (+22,4% comparable).
- **RBE** alcanzó 728 millones de euros (+7,7% comparable) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (+21,6% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 498 millones de euros.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas crecieron un +22,4% comparable y el RBE un +21,6% comparable. El RBE se situó en 550 millones de euros.

- **Las Managed Lanes en Texas:** NTE (+9,2%) y LBJ (+7,3%) mostraron crecimiento de tráfico en 2022 vs 2021, mientras que NTE 35W disminuyó el tráfico en un -2,2% frente a 2021, impactado por los obras de construcción de la NTE 3C. El tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE y NTE 35W, mientras el tráfico de LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, principalmente por las obras de construcción desarrolladas en la zona. Todas las MLs mostraron crecimiento de doble dígito del ingreso medio por transacción frente a 2021: NTE 35W +20,7%, NTE +18,8% & LBJ +11,8%.
 - **NTE** generó ventas de 243 millones de dólares (+29,6%), apoyado en tarifas más altas. El RBE ascendió a 213 millones de dólares (+30,4%). El margen RBE fue de 87,9% (87,4% en 2021).
 - **NTE 35W** alcanzó ventas de 168 millones de dólares (+18,2%) ayudado por tarifas más altas y la mayor contribución de vehículos pesados. El RBE ascendió a 139 millones de dólares (+16,4%), con un margen RBE del 82,6% (83,9% en 2021).
 - **LBJ** registró unas ventas de 159 millones de dólares (+20,0%), apoyado en tarifas más altas. El RBE ascendió a 128 millones de dólares (+24,8%), con un margen RBE del 80,1% (77,0% en 2021).

- **I-77** registró un incremento del tráfico de +18,7% frente a 2021, mostrando una fuerte recuperación después del impacto en tráfico por el repunte de la variante Ómicron en IT y ciertos eventos de meteorología adversa durante el año. Las ventas alcanzaron 61 millones de dólares (+66,6% vs 2021) con un incremento significativo en el ingreso por transacción (+43,1% vs 2021). El RBE fue de 38 millones de dólares, con un margen RBE del 62,9% (54,9% en 2021).
- **407 ETR** mostró un sólido incremento del tráfico en 2022, (+30,5% vs 2021) tras la eliminación de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 por parte del gobierno de la provincia de Ontario en 1T 2022, aunque este fue seguido de una lenta reapertura económica durante el año. Además, el tráfico del 4T estuvo afectado negativamente por la finalización de algunas obras en el corredor, así como por un mayor impacto estacional debido al incremento de la flexibilidad laboral. Las ventas fueron de 1.327 millones de dólares canadienses, incrementándose un +29,7% vs 2021 debido a la constante recuperación de los volúmenes de tráfico cuando se levantaron las restricciones. El RBE ascendió a 1.139 millones de dólares canadienses (+32,6%) con un margen RBE de 85,8%.

Aeropuertos: el tráfico ha mostrado una mejora en 2022 vs 2021, aunque no se han alcanzado los niveles pre-pandemia (Heathrow -23,8%, AGS -32,5% y Dalaman -7,5% frente 2019):

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron un +140,0% y el RBE ajustado alcanzó los 1.684 millones de libras, frente a los 384 millones de libras en 2021. Heathrow recibió 61,6 millones de pasajeros en 2022 (19,4 millones en 2021), incrementándose a 42,2 millones vs 2021 (+217,6%), lo que supone el mayor aumento de pasajeros de todos los grandes aeropuertos del mundo. El número de pasajeros en diciembre se situó en los 5,8 millones, un -11% frente a niveles de 2019, el más alto desde el inicio del COVID-19.
- **AGS:** las ventas se incrementaron un +92,4% vs 2021 con mejores resultados de tráfico en los tres aeropuertos (+164,1% vs 2021). El RBE alcanzó 47 millones de libras vs -6 millones de libras en 2021.
- **Dalaman:** los ingresos alcanzaron los 44 millones de euros gracias a la evolución positiva del tráfico. El RBE fue de 35 millones de euros, con un margen RBE del 79,0%. El número de pasajeros alcanzó los 4,5 millones de pasajeros (2,3 millones en 2021) con mejores resultados de tráfico en Reino Unido (46% del tráfico del aeropuerto). El número de pasajeros en diciembre se incrementó en un +17,9% frente a diciembre de 2019, el más alto desde el inicio del COVID-19.

Construcción incrementó las ventas un +2,2% comparable. El RE alcanzó 63 millones de euros vs. 132 millones de euros en 2021, principalmente a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos. El margen RE se situó en el 1,0% en 2022. La cartera alcanzó su máximo histórico con 14.743 millones de euros (+18,7% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 915 millones de euros, principalmente por los contratos de Budimex (790 millones de euros) y Webber (125 millones de euros).

DIVIDENDOS DE PROYECTOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 475 millones de euros en 2022 (550 millones de euros en 2021) destacando:

- **407 ETR:** Ferrovial recibió 237 millones de euros de dividendos en 2022 (164 millones de euros en 2021).
- **Managed Lanes Texas:** Ferrovial recibió 123 millones de euros de NTE (92 millones de euros) y LBJ (31 millones de euros) vs 220 millones de euros en 2021, que incluía el dividendo extraordinario de LBJ después de su emisión de bonos.
- **Heathrow:** no se abonaron dividendos en 2022 ni 2021.
- **Resto Autopistas:** 28 millones de euros en 2022 (85 millones de euros en 2021), incluyendo principalmente 12 millones de euros de las autopistas españolas, 4 millones de euros de las autopistas australianas, 3 millones de euros de las autopistas irlandesas y 2 millones de euros de IRB. Los dividendos de 2021 incluían 73 millones de euros de dividendos extraordinarios, procedentes de la compensación recibida por la Comunidad de Madrid relacionado con el procedimiento administrativo referente al litigio judicial de la M-203.

OPERACIONES CORPORATIVAS

INVERSIONES

- **En junio, Ferrovial alcanzó un acuerdo para entrar en el capital de New Terminal One (NTO) en el Aeropuerto Internacional JFK de Nueva York,** el consorcio designado para diseñar, construir y operar la nueva terminal NTO (que incluye el reemplazo de las Terminales 1 y 2, así como la antigua Terminal 3 de este aeropuerto). Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto, convirtiéndose en el socio líder del consorcio. La inversión de Ferrovial alcanzará los 1.140 millones de dólares que se aportará durante el periodo de Construcción de la fase A (2026). Las obras se llevarán a cabo por fases, y se espera que la primera fase acabe en 2026. El diseño y construcción serán realizados por Aecom Tishman.
- **En julio, Ferrovial finalizó la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) a YDA Group por 146 millones de euros, de los cuales 119 millones de euros han sido ya abonados por parte de Ferrovial.** El contrato de concesión finaliza en 2042 y las tarifas por pasajero están establecidas y se pagan en euros.
- **En diciembre, Ferrovial, a través de su filial Cintra, acordó adquirir una participación adicional del 7,135% en I-77 Managed Lanes, de Aberdeen.** La operación, por valor de 104 millones de euros (109 millones de dólares), incrementa la participación de Ferrovial en I-77 hasta el 72,24%. El otro accionista, John Laing, aumentó también su participación en un 7,135%, alcanzando el 24,58%, mientras que Aberdeen mantiene una participación del 3,18%.

DESINVERSIONES

- **Desinversión de la actividad de Servicios de Infraestructuras en España por 175 millones de euros.** En enero de 2022, Ferrovial completó la venta a Portobello Capital. Ferrovial adquirió el 24,99% del capital social de la entidad apalancada creada tras la adquisición por un precio de 17 millones de euros.
- **Desinversión de la autopista Algarve.** En agosto de 2022, Ferrovial recibió 23 millones de euros tras el cierre de la venta a DIF Capital Partners acordada en 2020. El acuerdo de venta incluía la desinversión del 49% de su participación en Norte Litoral y del 48% de su participación en Via do Infante (Algarve). Como parte del acuerdo, Cintra mantendrá un contrato de gestión de ambos activos. La desinversión de Norte Litoral se completó en 2021.

- **En diciembre de 2022, Ferrovial, a través de Cintra, vendió el 15% de Ausol en España al fondo francés de infraestructuras Meridiam por 111 millones de euros.** La venta tuvo lugar mediante la ejecución por parte de Cintra de la opción de venta que mantenía desde que en 2019 vendió a Meridiam el 65% de las autopistas Ausol I y Ausol II. Esta desinversión generó una plusvalía de 473 millones de euros que se registró en 2019, no se ha incluido ningún efecto contable adicional en la cuenta de resultados de 2022.
- **Desinversión de Amey por cerca de 265 millones de libras.** En diciembre de 2022, Ferrovial vendió Amey a One Equity Partners y Buckthorn Partners. El equity value (valor de los fondos propios) que recibe Ferrovial asciende a 264,6 millones de libras (301,3 millones de euros), aproximadamente, y está sujeta a ajustes con arreglo al mecanismo habitual de cuentas de cierre (completion accounts). Ferrovial ha recibido una parte del precio en efectivo por un importe de 132 millones de euros; la parte restante Ferrovial la recibirá a través de un préstamo del vendedor (vendor loan) de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros) emitido al cierre de la operación y que se abonará durante los siguientes 5 años a un interés del 6% anual (que aumentará al 8% a partir del tercer año). La plusvalía procedente de la desinversión alcanzó los 58 millones de euros en 2022.

POSICIÓN FINANCIERA

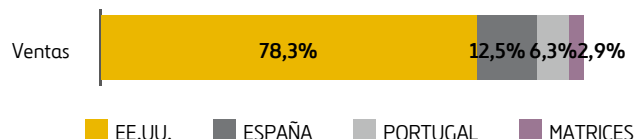
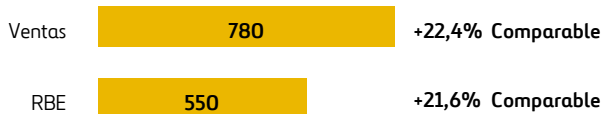
En 2022, la caja neta ex-infraestructuras ascendió a 1.439 millones de euros vs. 2.182 millones de euros en diciembre 2021. La deuda neta de proyectos de infraestructuras se situó en 7.219 millones de euros (6.633 millones de euros en diciembre 2021). La deuda neta consolidada alcanzó 5.781 millones de euros (4.451 millones de euros en diciembre 2021).

PRINCIPALES MAGNITUDES DE SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad sigue estando en la base de nuestra estrategia. En 2022:

- **Ferrovial se convirtió en la primera empresa de infraestructuras en recibir la certificación del Índice de Buen Gobierno Corporativo (IBGC) de AENOR.**
- El 25 de octubre de 2022, el Consejo de Administración aprobó una revisión de la **Política de Derechos Humanos de Ferrovial** que se ajusta a las exigencias de los grupos de interés de Ferrovial, incluyendo aspectos como las formas de esclavitud moderna, la desigualdad salarial, el respeto a las comunidades indígenas o el derecho a la desconexión digital.
- Durante 2022 **Ferrovial ha reforzado su posicionamiento en los principales índices de sostenibilidad:** Dow Jones Sustainability Index (DJSI), FTSE4Good, Carbon Disclosure Project (A por Cambio Climático & A por Seguridad Hídrica), MSCI (A), VIGEO (Euronext-Vigeo Europe 120), STOXX, ISS ESG Prime, GRESB (A).
- **Heathrow sigue apostando por el papel del combustible de aviación sostenible (SAF).** Las tasas de aterrizaje de Heathrow para 2022 incluían un nuevo incentivo financiero para ayudar a que el SAF fuera más asequible para las aerolíneas. El plan de 2022 se suscribió en su totalidad y se diseñó para garantizar que al menos el 0,5% del combustible de aviación total suministrado en Heathrow fuera SAF. Las aerolíneas participaron en una consulta relativa a las tasas aeronáuticas de 2023 y se acordó la implantación de un incentivo objetivo del 1,5% para 2023, con planes de aumento constante cada año.
- Ferrovial sometió a votación de la Junta General de Accionistas de 2022, el **Plan de Estrategia Climática y Reducción de Emisiones de GEI.** Ambos fueron aprobados con más del 92,5% de votos a favor.

Autopistas



407 ETR (43,23%, puesta en equivalencia)

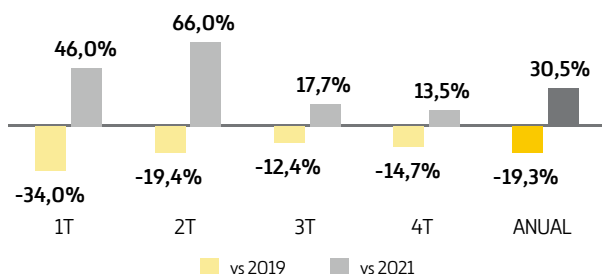
TRÁFICO

	DIC-22	DIC-21	VAR.
Longitud media (km)	22,55	22,02	2,4%
Trafico/trayecto (mn)	98,11	77,02	27,4%
VKTs (mn)	2.213	1.696	30,5%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,32	13,12	1,5%

VKT (kilómetros recorridos)

En 2022, los VKTs aumentaron un +30,5% frente a 2021 tras la eliminación de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 por parte del gobierno de la provincia de Ontario en 1T 2022, aunque este fue seguido de una lenta reapertura económica durante el año. Además, el tráfico del 4T estuvo afectado negativamente por la finalización de algunas obras en el corredor, así como por un mayor impacto estacional debido al incremento de la flexibilidad laboral, junto con el impacto del calendario (-0,4%).

Evolución del tráfico trimestral frente a 2019 y 2021



PyG

(Millones de dólares canadienses)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	1.327	1.023	29,7%
RBE	1.139	859	32,6%
Margen RBE	85,8%	84,0%	
RE	1.039	757	37,3%
Margen RE	78,3%	74,0%	

Las ventas se incrementaron un +29,7% en 2022, alcanzando 1.327 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes** (91.1% del total): +29,5% hasta 1.210 millones de dólares canadienses, debido al aumento del tráfico vs 2021, tras la eliminación de las restricciones relacionadas con la COVID-19. El ingreso medio por viaje subió +1,5% vs. 2021.
- Ingresos de cuota** (8.4% del total): +25.1% hasta 112 millones de dólares canadienses debido al aumento del tráfico.
- Ingresos por contratos** (0.5% del total) relacionados con la reconfiguración de la tecnología de peaje en carretera como consecuencia de la suspensión del peaje de las autopistas 412 y 418, por importe de 6 millones de dólares canadienses en 2022.

OPEX (+14,8%) se incrementó en 2022, debido principalmente al incremento del tráfico en la autopista. Los principales cambios en el opex fueron los mayores costes de operaciones con clientes derivados de una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro, mayores costes de facturación y de gastos bancarios debido a las mayores ventas, mayores gastos generales y administrativos, y mayores gastos de explotación. Esto se vio compensado por

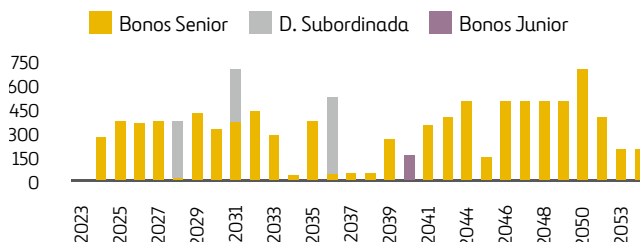
menores gastos de operaciones de sistemas resultantes de menores costes de consultoría y licencias, principalmente relacionados con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de la compañía, debido a una mayor capitalización de costes en 2022.

RBE +32,6%, como resultado del aumento del tráfico. El margen RBE fue del 85,8% frente al 84,0% de 2021.

Dividendos: En 2022, los dividendos abonados a los accionistas alcanzaron los 750 millones de dólares canadienses frente a los 600 millones de dólares canadienses en 2021. Los dividendos abonados a Ferrovial fueron de 237 millones de euros en 2022 (164 millones de euros en 2021).

Deuda neta a cierre de diciembre: 9.050 millones de dólares canadienses (coste medio 4,05%). Un 51% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos: 21 millones de dólares canadienses en 2023, 272 millones de dólares canadienses en 2024 y 373 millones de dólares canadienses en 2025.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Calificación crediticia de 407 ETR

- S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable (24 de febrero de 2022).
- DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable (emitida el 21 de diciembre de 2022)

Tarifas 407 ETR

Las tarifas no han variado desde febrero de 2020.

Schedule 22

La pandemia COVID-19 constituye un evento de Fuerza Mayor según las disposiciones del Contrato de Concesión y Arrendamiento de Terrenos (CGLA), y por lo tanto la 407 ETR no está sujeta a pagos del Schedule 22 en 2020 y hasta el final del evento de fuerza mayor.

407 ETR y la Provincia acordaron que el evento de Fuerza Mayor finaliza cuando los volúmenes de tráfico en la 407 ETR y vías adyacentes alcancen niveles pre-pandemia (medidos como el promedio de 2017 a 2019), o cuando haya un incremento en las tarifas o en los cargos a los usuarios.

Al finalizar el evento de Fuerza Mayor, la 407 ETR estará sujeta al pago de Schedule 22, si aplica, a partir del año siguiente.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

En 2022, el tráfico en NTE & LBJ continuó mejorando, mientras que el tráfico en NTE35W se vio afectado por las obras de construcción de la NTE 3C. El tráfico de NTE & NTE35W se situó por encima de los niveles previos a la pandemia (2019), aunque el tráfico de LBJ sigue por debajo, debido principalmente a las obras de construcción desarrolladas en la zona. El tráfico estuvo impactado durante el 1T por el repunte de la variante Ómicron y el mal tiempo, pero se ha recuperado progresivamente desde entonces, mostrando en septiembre una fuerte recuperación después de la apertura de los colegios. Todas las ML registraron un crecimiento de doble dígito del ingreso medio por transacción frente a 2021, impulsado por el incremento de las tarifas, el soft cap vinculado a la inflación y un mix de tráfico con mayor exposición a vehículos pesados (NTE35W).

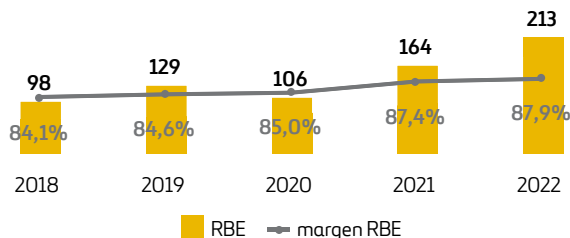
NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 2022, el tráfico se incrementó un +9,2% vs 2021. Se observó una rápida recuperación en marzo después de que el tráfico se viese impactado por un repunte de Ómicron y las fuertes tormentas invernales en enero y febrero. Durante el verano, el tráfico se ha visto afectado por la estacionalidad, mostrando una fuerte recuperación en septiembre tras la reapertura de los colegios. El 4T se vio afectado por las intensas lluvias de octubre. Además, NTE registró más eventos de mandatory mode vs niveles pre-pandemia.

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Transacciones (mn)	36	33	9,2%
Tarifa media por transacción (dólares)	6,7	5,6	18,8%
Ventas	243	187	29,6%
RBE	213	164	30,4%
Margen RBE	87,9%	87,4%	
RE	185	129	42,9%
Margen RE	76,1%	69,0%	

La **tarifa media por transacción** fue de 6,7 dólares en 2022 vs 5,6 dólares en 2021 (+18,8%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de NTE



Dividendos: En 2022, NTE distribuyó dos dividendos ordinarios en junio y diciembre por un importe total de 155 millones de dólares (92 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 2021, NTE repartió 100 millones de dólares (53 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La **deuda neta de NTE** a diciembre 2022 alcanzó los 1.223 millones de dólares (1.223 millones de dólares en diciembre de 2021), con un coste medio de 4,12%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

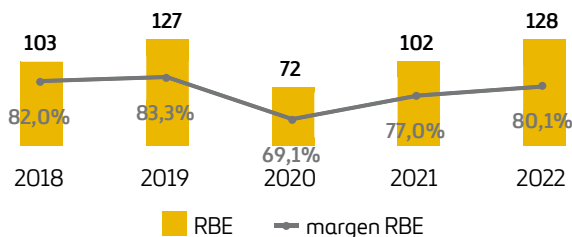
LBJ (54,6%, consolidación global)

En 2022, el tráfico se incrementó un +7,3% vs 2021, pero aún está por debajo de los niveles de 2019. El tráfico se vio afectado principalmente por la variante Ómicron y los trabajos de construcción en la zona, junto con el mal tiempo a principios de año y el teletrabajo.

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Transacciones (mn)	40	37	7,3%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,0	3,6	11,8%
Ventas	159	133	20,0%
RBE	128	102	24,8%
Margen RBE	80,1%	77,0%	
RE	101	76	33,8%
Margen RE	63,4%	56,9%	

El **ingreso medio por transacción** en 2022 alcanzó los 4,0 dólares frente a los 3,6 dólares en 2021 (+11,8%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de LBJ



Dividendos: En 2022 LBJ distribuyó dos dividendos ordinarios en junio y diciembre por un total de 60 millones de dólares (31 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 2021, LBJ distribuyó dividendos por valor de 360 millones de dólares (167 millones de euros a la participación de Ferrovial) tras la emisión de bonos por valor de 609 millones de dólares en 2021.

Deuda neta de LBJ a diciembre 2022 alcanzó 2.020 millones de dólares (1.998 millones de dólares en diciembre 2021), con un coste medio del 4,03%.

Calificación crediticia

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



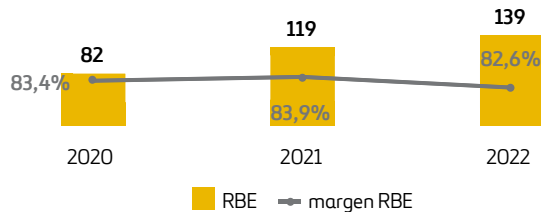
NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 2022, el tráfico de NTE35W disminuyó -2,2% vs 2021, impactado por las obras de construcción de la NTE 3C. Los tráficos estuvieron por encima de niveles de 2019 (+7,1% vs 2019) gracias al repunte del tráfico y la resiliencia de los vehículos pesados, parcialmente compensada por varios eventos de meteorología adversa durante el año.

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Transacciones (mn)	35	35	-2,2%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,8	4,0	20,7%
Ventas	168	142	18,2%
RBE	139	119	16,4%
Margen RBE	82,6%	83,9%	
RE	115	94	22,0%
Margen RE	68,6%	66,5%	

El ingreso medio por transacción en 2022 alcanzó 4,8 dólares frente a 4,0 dólares en 2021 (+20,7%), impactado positivamente por mayores tarifas y por la mayor proporción de vehículos pesados.

Evolución del RBE de NTE 35W



La deuda neta de NTE 35W a diciembre 2022 alcanzó 1.233 millones de dólares (1.055 millones de dólares en diciembre 2021), a un coste medio de 4,84% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB-	BBB-

I-77 (72,24%, consolidación global)

En diciembre de 2022, Ferrovial adquirió una participación adicional de 7,135% en la I-77, de Aberdeen, por 104 millones de euros (109 millones de dólares). La operación incrementa la participación de Ferrovial en I-77 hasta el 72,24%.

En 2022, el tráfico se incrementó +18,7% frente a 2021, mostrando una fuerte recuperación pese al impacto en tráfico por el repunte de la variante Ómicron en 1T. En septiembre, el tráfico se aceleró tras el verano con la vuelta al colegio. El 4T continuó al alza desde la recuperación de septiembre, registrando en octubre el mayor nivel de tráfico semanal desde la apertura en noviembre de 2019. Sin embargo, el tráfico se vio afectado en noviembre por el huracán Nicole y por un accidente de helicóptero que provocó que la carretera permaneciera cerrada durante 24 horas.

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Transacciones (mn)	34	28	18,7%
Tarifa media por transacción (dólares)	1,8	1,2	43,1%
Ventas	61	36	66,6%
RBE	38	20	90,8%
Margen RBE	62,9%	54,9%	
RE	30	13	121,4%
Margen RE	49,2%	37,0%	

La tarifa media por transacción en 2022 alcanzó 1,8 dólares frente a los 1,2 dólares de 2021 (+43,1%).

La deuda neta de I-77 a diciembre 2022 alcanzó 257 millones de dólares (263 millones de dólares en diciembre 2021), a un coste medio de 3,65%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB



IRB

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	802	764	4,9%
RBE	427	394	8,3%
Margen RBE	53,2%	51,6%	
RE	330	313	5,5%
Margen RE	41,2%	41,0%	

El calendario financiero de IRB comienza el 1 de abril y finaliza el 31 de marzo del año siguiente. La información anual del 2022 se ha correspondido al cuarto trimestre del año pasado y a los nueve primeros meses de su nuevo ejercicio financiero. Por consiguiente, los estados financieros de Ferrovial incluyen la contribución de los últimos 12 meses de la empresa (es decir, de enero a diciembre de 2022). La aportación por puesta en equivalencia de IRB a la cuenta de resultados de Ferrovial ha tenido un impacto positivo de 22 millones de euros.

IRB ha mostrado un sólido comportamiento con crecimientos de tráfico de doble dígito frente a 2021 en sus principales activos, ya por encima de los niveles pre-COVID: Mumbai-Pune +16,5% y Ahmedabad-Vadodara+10,9%.

En 2022, IRB fue capaz de alcanzar hitos significativos dentro de su actividad de financiación tras los procesos de refinanciación logrados, como el proyecto de autopista de peaje Mumbai-Pune. Además, el IRB aumentó su calificación corporativa de A+ a AA- por India Ratings (Fitch) en 2022, que fue reafirmada en febrero de 2023.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	-903	-89	-2.688	
I-66*	-857	-54	-1.536	55,7 %
NTE 35W**	-46	-35	-1.152	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	-54	-30	-1.111	
Ruta del Cacao	-54	-3	-220	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-26	-892	22,5 %

* Capital invertido y comprometido incluye la adquisición del 5.704% de participación adicional (EUR162mn).

** Capital invertido y comprometido referido al Segmento 3C. Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos.

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EE.UU.):** el proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, cerca de 6,7 millas. Se prevé que abra en septiembre de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 90,3% a cierre de 2022.

- **I-66 (Virginia, EE.UU.):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, cerca de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). La concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. En septiembre de 2022, se abrió al tráfico un tramo de 9 millas de la I-66 Managed Lanes, antes de lo previsto. En noviembre de 2022, el proyecto al completo se abrió al tráfico antes de lo previsto. Los trabajos de diseño y construcción se encontraban completos en un 98,7% a 31 de diciembre de 2022. A día de hoy la construcción se centra principalmente en los elementos de trabajo aplazados, la planificación y la realización de inspecciones de la lista de tareas pendientes.
- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas autopistas de peaje, incluyendo la construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción estaban completos en un 94% a cierre de 2022.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 78% a cierre de 2022.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- Precalificación en dos proyectos: SR400 Managed Lanes en Atlanta (Georgia) e I-10 Calcasieu River (Louisiana, EE.UU.).
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados. Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.
- Cintra fue seleccionada como propuesta preferente para el contrato de prestación de servicios del proyecto Connected Vehicle Ecosystem en Oregón

Además de en EE.UU, Cintra se encuentra activa en otras zonas geográficas en las que podría realizar inversiones selectivas.



Aeropuertos

HEATHROW (25%, puesta en equivalencia) – Reino Unido

Tráfico

(Millones de pasajeros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Reino Unido	3,4	1,8	89,8%
Europa	25,7	8,8	192,8%
Intercontinental	32,5	8,8	269,6%
Total	61,6	19,4	217,6%

Heathrow recibió 61,6 millones de pasajeros en 2022 (19,4 millones en 2021), lo que supone un aumento de 42.2 millones vs 2021 (+217,6%), lo que supone el mayor aumento de pasajeros de todos los grandes aeropuertos del mundo. El número de pasajeros en diciembre rondó los 5,8 millones, un 11% menos que en 2019, el dato más alto desde el inicio de la pandemia. La demanda continúa impulsada por el turismo saliente, aunque el turismo entrante y los viajes de negocios están mostrando signos de recuperación. En el 4T, los viajes de negocios alcanzaron el 28% del tráfico total, frente al 32% del mismo periodo pre-pandemia.

Tras un inicio de año más suave debido a las restricciones a los viajes en Reino Unido y al impacto de Ómicron, Heathrow experimentó un repunte de la demanda y un aumento constante del tráfico en 2T. No obstante, a finales de junio, Heathrow empezó a experimentar una mayor presión en todo el ecosistema del aeropuerto. Esto se debe a una combinación de factores: la menor puntualidad de los vuelos entrantes y el mayor número de pasajeros que empieza a superar la capacidad combinada de las aerolíneas, de los servicios de asistencia en tierra y del aeropuerto. En julio, Heathrow tomó medidas rápidas e introdujo un límite temporal de capacidad que eliminó en Octubre.

En el 4T, la mayoría de los pasajeros tuvo una buena experiencia en el aeropuerto. En 2022, Heathrow consiguió una puntuación de 3,97 de un máximo de 5,00 (4,23 en 2021) en la encuesta de calidad del servicio del aeropuerto (ASQ), reflejando la presión operativa. Estos datos son similares a los de los principales competidores de Heathrow en Europa, que también experimentaron un descenso en los niveles de satisfacción de sus pasajeros. La satisfacción respecto a la cortesía y amabilidad del personal del aeropuerto (Courtesy & Helpfulness of Airport Colleagues) disminuyó al 4,38 vs 2021 (4,58) pero mostró una mejora en comparación con 2019 (4,35) y superó el objetivo del 4,37 para 2022.

En 2022, Heathrow convirtió el SAF en un elemento habitual del suministro de combustible en el aeropuerto. Las tasas de aterrizaje de Heathrow para 2022 incluían un nuevo incentivo financiero para ayudar a que el SAF fuera más asequible para las aerolíneas. El plan de 2022 se suscribió en su totalidad y se diseñó para garantizar que al menos el 0,5% del combustible de aviación total suministrado en Heathrow durante 2022 fuera SAF. Las aerolíneas participaron en una consulta sobre las tasas aeronáuticas de 2023 durante el tercer trimestre de 2022 y se acordó que se aplicaría un incentivo objetivo del 1,5% para 2023, con planes de aumento constante cada año. Esto se revisará cuando se confirme la política de SAF del Gobierno británico.

Heathrow SP y HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	Var. (pbs)
Heathrow SP	2.913	1.214	140,0%	1.684	384	n.s.	57,8%	31,6%	2.618
Excepcionales y Ajustes	0	0	-32,3%	20	-27	-173,7%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	2.913	1.214	139,9%	1.704	357	n.s.	58,5%	29,4%	2.910

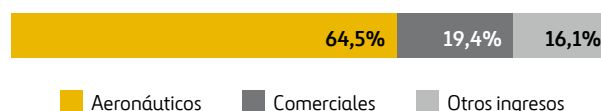
PyG HEATHROW SP

Ventas	2.913	+140,0%
RBE ajustado	1.684	n.s.

Ventas: +140,0% en 2022, hasta los 2.913 millones de libras.

- **Aeronáutico:** +239,2% respecto a 2021, debido principalmente a la recuperación del tráfico de pasajeros tras el levantamiento de las restricciones relacionadas con el COVID-19 y al incremento de las tasas aéreas. El rendimiento máximo permitido para 2022 fue de 30,19 libras por pasajero (2021: 19,36 libras), según el límite de precios establecido por la CAA para 2022.
- **Retail:** +159,9% frente a 2021 a causa del mayor número de pasajeros salientes, los ingresos de los parkings, los servicios por traslado al aeropuerto, los servicios premium y al mix de servicios de retail disponibles en 2022, en comparación con 2021 cuando estaban en vigor las restricciones gubernamentales impuestas a los comercios no esenciales en los primeros cinco meses del año. Las ventas de retail por pasajero disminuyeron un 18,1%, hasta 9,16 libras (11,19 libras en 2021).
- **Otros ingresos:** +6,1% frente a 2021. Los ingresos de Heathrow Express mostraron un aumento significativo que está distorsionado por el menor nivel de servicios en 2021 a causa de los confinamientos. Ingresos inmobiliarios y otros aumentaron un 9,2%. Otros cargos regulados (OCR) descendieron un -16,8%, debido principalmente a que los ingresos de OCR en 2021 se vieron afectados por la recuperación insuficiente de periodos anteriores, parcialmente compensado por mayores OCC gracias a un aumento de los pasajeros con equipaje de mano, el sistema de equipaje de bodega y los pasajeros con movilidad reducida.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +48,1% hasta 1.229 millones de libras (830 millones de libras en 2021). Heathrow incrementó sus gastos de personal debido al repunte de las operaciones, principalmente en la T3 y la T4, y al final del plan de bajas temporales del gobierno. El aumento de los gastos operativos y de mantenimiento se debe principalmente a la reapertura total de las operaciones a lo largo del año, a una mayor inflación y a los descuentos abonados por la calidad de servicio. Los servicios públicos y otros costes también se han visto afectados por el mayor consumo y los precios más altos de la energía.

El **RBE ajustado** alcanzó los 1.684 millones de libras, frente a los 384 millones de libras en 2021.

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow en FGP Topco, HAH sociedad matriz fue de 9,67%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (3,79% en diciembre 2021).

(Millones de libras)	DIC-22	DIC-21	VAR.
ADI Finance 2	839	875	6,7%
Subordinada	2.320	2.318	0,2%
Grupo securitizado	15.981	16.017	-3,6%
Caja y ajustes	-3.035	-2.921	-26,0%
Total	16.106	16.290	3,2%

La tabla superior hace referencia a FGP Topco, sociedad cabecera de HAH.

Posición de liquidez: Heathrow mantiene liquidez suficiente para hacer frente a su flujo de caja, según el escenario base, hasta principios de 2026. Esta posición de liquidez tiene en cuenta 2.990 millones de libras de caja en todo el Grupo, así como líneas de crédito revolving no utilizadas por valor de 1.386 millones de libras a 31 de diciembre de 2022.

Regulatory Asset Base (RAB): a diciembre de 2022, el RAB fue de 19.182 millones de libras (17.474 millones en diciembre de 2021). El ratio de apalancamiento de Heathrow Finance era del 82,3% (88,4% a 31 de diciembre de 2021) con un covenant del 92,5%.

Principales avances en regulación: La CAA publicó sus Propuestas Finales para el próximo periodo regulatorio de 5 años que comenzaría en 2022, conocido como H7, el 28 de junio de 2022. Se proponía una tarifa media de 24,14 libras (IPC 2020) durante el periodo H7. El análisis de Heathrow muestra que las propuestas de la CAA, tal y como se presentan actualmente, no son viables debido a errores en las previsiones de la CAA respecto a los componentes regulatorios. Si estos errores no se subsanan, Heathrow no podrá realizar la inversión establecida en el Plan de Negocio Revisado, que ofrece lo que los pasajeros quieren y necesitan en sus desplazamientos por Heathrow.

Heathrow respondió a las Propuestas Finales de la CAA el 9 de agosto, detallando los motivos por los que la aplicación de sus Propuestas Finales para el H7 resultaría en un aeropuerto que no podría satisfacer las expectativas de los pasajeros. Heathrow coincide con la CAA en las principales expectativas de los consumidores para el H7. Sin embargo, antes de su decisión final, la CAA debe reconsiderar sus previsiones sobre los componentes regulatorios para garantizar que el control de precios sea viable y permita satisfacer estas expectativas.

El 16 de diciembre de 2022, Heathrow presentó a la CAA una actualización del Plan de Negocio revisado. Esta actualización reflejaba el impacto que podrían tener sobre los distintos componentes regulatorios de Heathrow los cambios en los factores externos, como la actualización de los precios de la energía, las previsiones de inflación y los tipos de interés. Esta actualización no es un plan nuevo, pero garantiza que los componentes regulatorios del Plan de Negocio se basan en la información más sólida y actualizada, garantizando también que la CAA disponga de la información más actualizada para tomar su decisión final sobre H7.

La CAA continuará con su proceso H7 en el 1T de 2023 y se espera una decisión final en marzo. Dado que la decisión final se tomará en un plazo más largo de lo previsto, el 1 de febrero, la CAA confirmó su decisión de implementar una limitación de precios de 31,57 libras para 2023. Esto coincide con la limitación de precios para 2023 establecida por la CAA en sus Propuestas Finales. Permanecerá en vigor durante todo 2023, y cualquier diferencia entre el límite provisional y la limitación de precios fijada en la decisión final de la CAA se compensará durante el resto de los años en los que se controle el precio.

Proyectos de expansión

Aunque Heathrow ha puesto en pausa los trabajos de expansión durante el COVID-19, la pandemia ha mostrado la demanda retenida que existe por parte de las aerolíneas para volar desde Heathrow, así como la importancia crítica de Heathrow para las rutas comerciales del Reino Unido. Heathrow está llevando a cabo una revisión interna del trabajo realizado y de las diversas circunstancias en las que se encuentra el sector de la aviación, lo que permitirá a Heathrow avanzar con las recomendaciones adecuadas. El ANPS del gobierno sigue prestando apoyo regulatorio a los planes para una tercera pista y las infraestructuras asociada necesarias para dar apoyo a la expansión del aeropuerto.

Perspectivas

La previsión de la evolución para 2023 se mantiene en línea con lo publicado en el Informe para Inversores de diciembre de 2022. Heathrow continuará haciendo seguimiento de la evolución y facilitará una actualización en los resultados de 1T en abril. Las perspectivas para 2023 incluyen una estimación de tráfico de 67,2 millones de pasajeros, un 83% sobre los niveles de 2019.

AGS (50%, puesta en equivalencia) - Reino Unido

AGS continúa recuperándose de la pandemia del COVID-19. La compañía ha estado trabajando para reconstruir la capacidad, AGS Airports continúa colaborando con sus socios de negocio para garantizar que la escasez de personal está controlada y se minimice el riesgo operativo, al mismo tiempo que gestiona su base de costes para recuperar pérdidas y sigue de cerca los factores económicos.

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 9,2 millones (3,5 millones en 2021) apoyado en un mayor rendimiento en los tres aeropuertos como consecuencia de unas restricciones más suaves durante enero y febrero, y la retirada completa de todas las restricciones a los viajes en Reino Unido el 18 de marzo.

(Millones de pasajeros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Glasgow	6,5	2,1	214,3%
Aberdeen	2,0	1,1	78,0%
Southampton	0,6	0,3	140,0%
Total AGS	9,2	3,5	164,1%

Ventas se incrementaron un +92,4% vs 2021, hasta los 167 millones de libras, gracias a la evolución positiva del tráfico, los mayores ingresos comerciales derivados de una mejor oferta de catering, la apertura de oficinas de cambio de divisas, salas VIP y colas preferentes, y la sólida evolución de los comercios y los accesos a la superficie. Los ingresos se vieron positivamente afectados por la realización de pruebas COVID en las tres localizaciones desde marzo de 2021 hasta julio de 2022.

Los **gastos operativos** aumentaron +28% hasta 118 millones de libras, debido principalmente al incremento de pasajeros, el aumento de los precios, la cancelación de los beneficios fiscales en Escocia, la finalización del plan de bajas temporales del gobierno y la reapertura de los servicios que se suspendieron en la pandemia.

El **RBE** fue de 47 millones de libras (-GBP6mn 2021).

(Millones de libras)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Total Ventas AGS	167	87	92,4%
Glasgow	105	45	132,0%
Aberdeen	46	32	45,1%
Southampton	15	9	61,2%
Total RBE AGS	47	-6	n.s.
Glasgow	41	-2	n.s.
Aberdeen	11	3	275,6%
Southampton	-6	-6	11,4%
Total Margen RBE	28,3%	-6,8%	n.s.
Glasgow	39,3%	-5,4%	n.s.
Aberdeen	24,6%	9,5%	n.s.
Southampton	-38,3%	-69,7%	n.s.

En 2022 se priorizaron los gastos de CAPEX, impulsados principalmente por la pista de Southampton, el cumplimiento y la salud y seguridad, con un gasto de 13 millones de libras.

Compromisos financieros: En 2021, AGS negoció modificaciones y una prórroga de su servicio de deuda con la aprobación unánime de todos los prestamistas. En virtud de dicho acuerdo, la deuda de AGS vencerá en junio de 2024. En 2022, no se ha necesitado hacer uso del capital comprometido.

La posición de tesorería ascendía a 52 millones de libras a 31 de diciembre 2022.

La deuda neta bancaria de AGS alcanzó 706 millones de libras a 31 de diciembre de 2022.

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

En julio, Ferrovial finalizó la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) a YDA Group por 146 millones de euros, de los cuales 119 millones de euros han sido ya abonados por parte de Ferrovial. El contrato de concesión finaliza en 2042 y las tarifas por pasajero están establecidas y se pagan en euros.

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 4,5 millones de pasajeros (2,3 millones en 2021) por mejores resultados de tráfico en el Reino Unido, representaba un 46% del tráfico total del aeropuerto. El número de pasajeros alcanzó +17.9% vs Diciembre 2019, el más alto desde el inicio de la pandemia.

(Millones de pasajeros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Domestico	1,5	1,4	9,1 %
Reino Unido	2,1	0,1	n.s.
Otros	0,9	0,8	15,0 %
Total Dalaman	4,5	2,3	95,3 %

Desde su adquisición en julio 2022, las ventas alcanzaron los 44 millones de euros, gracias a la evolución positiva del tráfico, junto con los mayores ingresos comerciales derivados del mix de pasajeros y la inflación. El RBE fue de 35 millones de euros, con un margen RBE del 79,0%. El RBE después del canon de concesional alcanzó 30 millones de euros en 2022. El RBE proforma del 2019 (enero-diciembre) de 28 millones de euros, también incluía canon concesional.

(Millones de euros)	DIC-22
Ventas	44
RBE	35
Margen RBE	79,0%
Canon concesional	-4
RBE post canon concesional	30
Amortización	-3
RE	28
Margen RE	63,0%

La posición de tesorería ascendió a 10 millones de euros a cierre de 2022.

La deuda neta alcanzó los 103 millones de euros a cierre de 2022.

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

En junio, Ferrovial alcanzó un acuerdo para entrar en el capital de New Terminal One (NTO) en el Aeropuerto Internacional JFK de Nueva York, el consorcio designado para remodelar, construir, financiar, operar y mantener las instalaciones de la NTO (que incluye el reemplazo de las Terminales 1 y 2, así como la antigua Terminal 3 de este aeropuerto). Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto, por lo que se convierte en el socio líder del consorcio. Otros accionistas son Carlyle (participaciones indirectas del 2%), JLC (participaciones directas del 30%) y Ullico (participaciones directas del 19%).

El 10 de junio 2022, entró en vigor el contrato de concesión (Lease Agreement) con la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey (PANYNJ) y el cierre financiero y contrato de construcción entraron en vigor.

Ferrovial contribuirá con 1.142 millones de dólares durante el período de construcción. El diseño y construcción serán realizados por Aecom Tishman. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, el contrato de concesión finaliza en 2060.

A cierre de 2022, Ferrovial ha contribuido con 62 millones de dólares de capital a la NTO. El desarrollo del proyecto sigue según lo previsto con la demolición del Green Garage, el cierre del AirTrain actualmente en curso y la toma de la Terminal 2 el 15 de Enero.

millones de euros	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	59	1.009	1.061	49%

Construcción

Ventas **6.463** +2,2% LfL
RE **63** 1,0% Margen RE

Las **ventas** (+2,2% comparable) crecieron principalmente gracias a la actividad de Budimex. La facturación internacional supuso el 84%, centrado en Norteamérica (38%) y Polonia (28%).

Ventas 2022 (6.463 millones de euros) y var. comparable vs 2021:

Comparable +2,0% +8,9% -6,4%

3.428 **1.842** **1.194**

F. Construcción Budimex Webber

En 2022, el **RE** alcanzó 63 millones de euros vs 132 millones de euros en 2021, a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, parcialmente compensado por la fórmula de revisión de precios de algunos contratos y la evolución positiva de Budimex (6,3% margen RE). El margen de RE alcanzó 1,0% vs 2,2% en 2021.

2022 RE y margen RE, y variación comparable vs. 2021:

DIC-22	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	117	-5,1%	6,3%
Webber	33	-35,5%	2,8%
F. Construcción	-87	n.s.	-2,5%
Total RE	63	-50,5%	1,0%

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +8,9% (comparable) gracias a las actividades de Edificación y Obra Civil debido a una cartera distinta de contratos en progreso y a la mejora de las provisiones gracias al buen tiempo. El margen RE alcanzó 6,3% en 2022 vs 7,3% de 2021, este último incluyendo el impacto extraordinario de la venta de la división Inmobiliaria. Excluyendo este impacto la rentabilidad del 2021 ascendería a 6,4%.
- **Webber:** a efectos comparables, se han reexpresado las cifras de 2021 incluyendo la actividad de mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica, aunque este negocio se integra en Webber desde enero de 2022. Las ventas disminuyeron -6,4% (comparable) debido principalmente a la venta de la actividad de reciclaje de áridos (julio 2021) junto con la progresiva retirada de la actividad de edificación no residencial, parcialmente compensada por el aumento de la actividad de mantenimiento de infraestructuras. El margen RE fue de 2,8% (4,0% en 2021) impactado por la mejora de la fase final de los principales proyectos de obra civil y la contribución de la actividad de mantenimientos de infraestructuras, que no compensa la venta extraordinaria de la actividad de reciclaje de áridos en 2021.
- **F. Construcción:** las ventas aumentaron un 2,0% comparable debido a la finalización del proyecto D4R7 en Eslovaquia, parcialmente compensado por el parcialmente compensado por el comienzo de la ejecución del proyecto del Metro de Sídney. El RE se situó en -87 millones de euros (-40 millones de euros en 2021) afectado por el coste de las tasas internas de los contratos onerosos que no pueden ser provisionados en virtud de las normas contables, junto con los aumentos de precios en la mano de obra, los materiales y la energía, principalmente relacionado a proyectos en EE.UU en fases finales de ejecución. Ferrovial continúa manteniendo un enfoque prudente a la hora de reconocer reclamaciones en sus estados financieros.

Cartera en 2022 y var. comparable vs. diciembre 2021:

Comparable +26,4% +5,1% +15,6%

8.189 **3.181** **3.372**

F. Construcción Budimex Webber

La **cartera** alcanzó 14.743 millones de euros (+18,7% en términos comparables frente a diciembre 2021). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (69%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos, incluyendo los impactos de la inflación registrados. La cartera internacional representó el 85% del total.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 8% en 2022 (19% en diciembre de 2021). Aunque esta cifra debería aumentar en los próximos años gracias a los futuros proyectos relacionados con los negocios de Ferrovial.

La cartera a diciembre 2022 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero, por importe de 915 millones de euros, correspondiendo principalmente a contratos de Budimex (790 millones de euros) y Webber (125 millones de euros).

DETALLES PyG

CONSTRUCCIÓN	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	6.463	6.077	6,3%	2,2%
RBE	176	245	-28,0%	-27,8%
Margen RBE	2,7%	4,0%		
RE	63	132	-52,5%	-50,5%
Margen RE	1,0%	2,2%		
Cartera	14.743	12.216	20,7%	18,7%
BUDIMEX	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.842	1.735	6,1%	8,9%
RBE	149	158	-5,8%	-3,2%
Margen RBE	8,1%	9,1%		
RE	117	126	-7,7%	-5,1%
Margen RE	6,3%	7,3%		
Cartera	3.181	3.092	2,9%	5,1%
WEBBER	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.194	1.138	4,9%	-6,4%
RBE	73	84	-13,7%	-22,9%
Margen RBE	6,1%	7,4%		
RE	33	46	-27,7%	-35,5%
Margen RE	2,8%	4,0%		
Cartera	3.372	2.747	22,8%	15,6%
F. CONSTRUCCIÓN	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	3.428	3.204	7,0%	2,0%
RBE	-45	2	n.s.	n.s.
Margen RBE	-1,3%	0,1%		
RE	-87	-40	-119,1%	n.s.
Margen RE	-2,5%	-1,2%		
Cartera	8.189	6.377	28,4%	26,4%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado.

Infraestructuras Energéticas y Movilidad

En 2021, Ferrovial creó la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad para explorar oportunidades de negocio sostenible. Durante su segundo año en funcionamiento, el negocio ya está desarrollando proyectos en ambas áreas Infraestructuras Energéticas y Movilidad, al tiempo que gestiona actividades de economía circular en Reino Unido y de servicios en Chile y España.

Infraestructuras Energéticas: Ferrovial cuenta con una línea de transmisión ya operativa en Chile, adquirida en 2016, y otra en construcción, el proyecto Centella. En España, Ferrovial está construyendo una planta fotovoltaica de 50 MWp, ubicada en Sevilla, así como una cartera de proyectos de generación en fases iniciales de desarrollo que superan los 2-3 GW.

Movilidad: Zity es el principal activo de esta actividad. Se trata de una empresa de car sharing eléctrico, que ya opera en Madrid, París, Lyon y Milán. La flota está compuesta por vehículos que se recargan con energía 100% renovable. Ferrovial tiene una participación del 50% junto con Renault. Además, Ferrovial posee una participación minoritaria en Inspiration Mobility. Esta empresa norteamericana invierte en el sector del vehículo eléctrico, tanto en coches como en infraestructuras de recarga asociadas.

Además, la división también incluye las actividades que han sido excluidas de la desinversión de Servicios por estar relacionadas con actividades de infraestructuras y oportunidades que aportan un valor diferencial basado en la experiencia y trayectoria de la compañía. Estas actividades incluyen los cuatro centros de tratamiento de residuos sólidos urbanos ubicados en Reino Unido, la actividad centrada en la prestación de servicios a la gran minería del cobre en Chile y la participación del 24,7% en Serveo, empresa española centrada en la prestación de servicios auxiliares a clientes públicos y privados.

Ventas	296	+18,0%	Comparable
RBE	13	+224,6%	Comparable

En 2022, las ventas de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron los 296 millones de euros (252 millones de euros en 2021), procedentes principalmente de las actividades relacionadas con el tratamiento de residuos en el Reino Unido y las actividades de servicios en Chile. En 2022, el RBE alcanzó los 13 millones de euros (-13 millones de euros en 2021).



Servicios

En 2022, Ferrovial completó sustancialmente la desinversión de Servicios tras su último hito con la venta de Amey.

- **Amey:** en diciembre 2022, Ferrovial vendió Amey a One Equity Partners y Buckthorn Partners. El equity value (valor de los fondos propios) que recibe Ferrovial asciende a 264,6 millones de libras (301,3 millones de euros), aproximadamente, y está sujeta a ajustes con arreglo al mecanismo habitual de cuentas de cierre (completion accounts). Ferrovial ha recibido una parte del precio en efectivo por un importe de 112,8 millones de libras (132 millones de euros); la parte restante Ferrovial la recibirá a través de un préstamo del vendedor (vendor loan) de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros) emitido al cierre de la operación y que se abonará durante los siguientes 5 años a un interés del 6% anual (que aumentará al 8% a partir del tercer año). La plusvalía procedente de la desinversión alcanzó los 58 millones de euros en 2022.
- **Servicios de Infraestructuras en España:** en enero de 2022 Ferrovial completó la venta de su negocio de servicios de infraestructura en España a Portobello Capital por 171 millones de euros. Tras el cierre de la venta, Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por 17 millones de euros.
- **Servicios de Oil & Gas en Estados Unidos:** Ferrovial cerró la venta de su actividad relativa a Oil&Gas en EE.UU (Timec) a Architech Equity Holdings por 16 millones de euros en 2021.
- **Servicios de Medioambiente en España:** en 2021 Ferrovial completó la venta de la actividad de Medioambiente en España y Portugal a PreZero International GmbH (compañía del Grupo Schwarz) por valor equity value de 1.032 millones de euros. La operación generó una plusvalía de 335 millones de euros.
- **Broadspectrum:** en junio de 2020 Ferrovial vendió Broadspectrum a Ventia tras el acuerdo alcanzado en diciembre de 2019. El precio de la operación (acciones y préstamos de accionistas) ascendió a 300 millones de euros, incluyendo la participación del 50% en TW Power Services, que fue adquirida por otro socio de esta sociedad, Worley, en lugar de Ventia.

Durante el proceso de desinversión, Ferrovial ha excluido algunas actividades de Servicios del perímetro de la venta, ya que se trataba de contratos o negocios relacionados con las actividades de infraestructura que están alineadas con la estrategia de Ferrovial. Las actividades de infraestructura que siguen formando parte de la actividad de Ferrovial por división son:

- **Construcción**
 - Mantenimiento de carreteras en Estados Unidos y Canadá, ya que estos dos países necesitan más mantenimiento durante el invierno, que es cuando hay menos obras de construcción y, sin embargo, existen recursos que podrían contribuir a aumentar la actividad durante ese periodo.
 - Eficiencia energética es un negocio en crecimiento que podría beneficiarse de la llegada de los fondos Next Gen.
 - Siemsa se ha centrado en el mantenimiento industrial de equipos y material eléctrico en España.
- **Autopistas**
 - El contrato de mantenimiento de ARAVIA para la conservación y explotación de un tramo de la Autovía A2 en España.
 - EMESA contrato de mantenimiento de la M-30 de Madrid (España).
- **Infraestructuras energéticas y Movilidad**
 - Tratamiento de Residuos en Reino Unido: Ferrovial mantendrá estos contratos para reacondicionar las plantas y ponerlas en valor para venderlas más adelante.
 - Actividad en Chile.



Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
VENTAS	7.551	6.910
RBE	728	610
Amortización de inmovilizado	-299	-270
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	429	340
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-6	1.139
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	423	1.479
Resultado Financiero	-320	-335
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-365	-307
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	45	-28
Puesta en equivalencia	165	-178
BAI	268	966
Impuesto sobre beneficios	-30	9
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	238	975
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	64	361
RESULTADO CONSOLIDADO	302	1.336
Rdo. atribuido a socios externos	-116	-138
RESULTADO DEL EJERCICIO	186	1.198

Ventas: 7.551 millones de euros (+4,2% comparable) apoyado en el incremento de Construcción (+2,2% comparable) y de Autopistas (+22,4% comparable).

RBE: 728 millones de euros (+7,7% comparable) con una mayor contribución de Autopistas (+21,6% comparable), en particular las autopistas americanas con RBE de 498 millones de euros.

Amortización: +10,7% en 2022 (+6,8% comparable), hasta los -299 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: -6 millones de euros en 2022, frente a 1.139 millones de euros en 2021 que incluía la plusvalía por la adquisición de una participación adicional en I-66 (1.117 millones de euros) junto con las plusvalías de la venta de URBICSA y Nalanda.

Resultado financiero: menor gasto financiero debido a los ingresos financieros de la actividad ex-infra en 2022 frente a 2021.

- **Proyectos de infraestructuras:** -365 millones de euros (-307 millones de euros en 2021) impulsado por la apertura de la I-66, ya que se ha dejado de activar los gastos financieros debido a la entrada en funcionamiento en 2022, junto con la evolución negativa del derivado de inflación (ILS) de Autema debido al aumento de la inflación (mark to market change ILS).
- **Ex-proyectos de infraestructuras:** 45 millones de euros de ingreso en 2022 (-28 millones en 2021) debido principalmente a la mayor remuneración de la posición de tesorería en Construcción junto con el impacto positivo de la pre-cobertura para la emisión de un bono de Ferrovial prevista en 2022. Dado que la emisión del bono no se ha realizado, el impacto se reclasificó en la cuenta de resultados (68 millones de euros).

Resultado por puesta en equivalencia alcanzó los 165 millones de euros netos de impuestos (-178 millones de euros en 2021). La variación vs 2021 está relacionado con aeropuertos, ya que las pérdidas registradas en 2019 y 2020 redujeron la inversión en Heathrow y AGS a cero, dado que las pérdidas de ejercicios anteriores superaban el importe de la inversión, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (NIC 28). Por lo tanto, no hay aportación por puesta en equivalencia en 2022.

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Autopistas	157	81	95,1%
407 ETR	124	52	137,1%
IRB	22	0	n.s.
Otros	11	28	-60,0%
Aeropuertos	7	-254	102,8%
HAH	0	-238	100,0%
AGS	0	-20	100,0%
Otros	7	4	61,2%
Construcción	1	0	222,0%
Otros	-1	-5	83,3%
Total	165	-178	192,5%

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	780	588	32,6%	22,4%
Aeropuertos	54	2	n.s.	n.s.
Construcción	6.463	6.077	6,3%	2,2%
Infr. Energéticas y Movilidad	296	252	17,6%	18,0%
Otros	-42	-9	n.s.	n.s.
Total Ventas	7.551	6.910	9,3%	4,2%

RBE

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	550	415	32,5%	21,6%
Aeropuertos	-2	-26	92,3%	-41,0%
Construcción	176	245	-28,2%	-27,8%
Infr. Energéticas y Movilidad	13	-13	200,0%	224,6%
Otros	-9	-11	18,2%	50,8%
Total RBE	728	610	19,3%	7,7%

RE (antes de deterioro y enajenación del inmovilizado)

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	390	275	42,3%	25,0%
Aeropuertos	-9	-26	65,4%	-40,9%
Construcción	63	132	-52,5%	-50,5%
Infr. Energéticas y Movilidad	1	-24	104,2%	104,7%
Otros	-16	-17	5,9%	25,4%
Total RE	429	340	26,2%	8,3%

Impuestos: el impuesto de sociedades se situó en -30 millones de euros (9 millones de euros en 2021). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos los materiales y/o significativos:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (165 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales que no implican, en aplicación de los criterios de prudencia contable, el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios futuros (158 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, ajustando el impacto del gasto de años anteriores (-5 millones de euros), y otros ajustes, el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 12%.

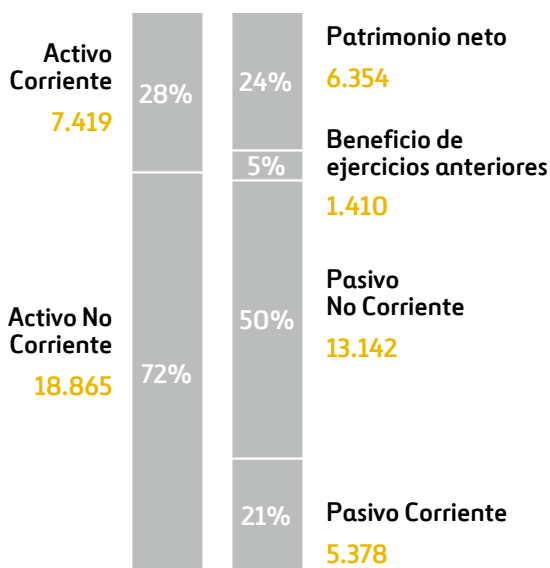
El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 238 millones de euros en 2022 (975 millones de euros en 2021).

El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en 64 millones de euros principalmente relacionados con la plusvalía derivada de la desinversión de Amey, frente a los 361 millones de euros en 2021, incluyendo las actividades discontinuadas de Servicios (246 millones de euros) y el negocio inmobiliario de Budimex (115 millones de euros).

Balance Consolidado

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
ACTIVO NO CORRIENTE	18.865	15.852	PATRIMONIO NETO	6.354	5.829
Fondo de comercio de consolidación	480	431	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	4.113	4.039
Activos intangibles	137	126	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	2.241	1.790
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	13.667	11.185	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.410	1.403
Inversiones inmobiliarias	0	0	PASIVOS NO CORRIENTES	13.142	11.107
Inmovilizado material	479	354	Provisiones para pensiones	2	3
Derecho de uso	183	176	Otras provisiones	416	422
Inversiones en sociedades asociadas	1.892	1.838	Pasivo arrendamiento a largo plazo	120	115
Activos Financieros no corrientes	1.095	879	Deuda financiera	10.776	9.513
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	246	227	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.893	7.362
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	597	579	Deuda financiera resto de sociedades	2.883	2.151
Resto de cuentas a cobrar	252	73	Otras deudas	838	72
Impuestos diferidos	784	570	Impuestos diferidos	924	687
Derivados financieros a valor razonable	148	293	Derivados financieros a valor razonable	66	295
ACTIVO CORRIENTE	7.419	9.030	PASIVOS CORRIENTES	5.378	6.543
Activos clasificados como mantenidos para la venta	2	1.641	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	0	1.395
Existencias	475	405	Pasivo arrendamiento a corto plazo	64	58
Cientes y otras cuentas a cobrar	1.609	1.344	Deuda financiera	877	1.096
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.300	1.068	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	74	47
Otros deudores	309	276	Deuda financiera resto de sociedades	803	1.049
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	19	79	Derivados financieros a valor razonable	47	110
Otros activos financieros a corto plazo	0	11	Deudas por operaciones de tráfico	3.430	2.813
Tesorería e inversiones financieras temporales	5.130	5.536	Acreedores comerciales	1.663	1.544
Sociedades proyectos de infraestructuras	168	207	Otras deudas no comerciales	1.767	1.269
Caja restringida	38	47	Pasivos por impuestos sobre sociedades	30	69
Resto de tesorería y equivalentes	130	160	Provisiones para operaciones de tráfico	930	1.002
Resto de sociedades	4.962	5.329	TOTAL PASIVO	26.284	24.882
Derivados financieros a valor razonable	184	15			
TOTAL ACTIVO	26.284	24.882			

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA

DEUDA BRUTA DIC-22	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.716	-7.967	-11.682
% fijo	79,1 %	97,5%	91,8%
% variable	20,9 %	2,5%	8,2%
Tipo medio	1,8 %	4,2%	3,5%
Vencimiento medio (años)	3	23	17

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
Deuda Financiera Bruta	-11.682	-10.711
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.716	-3.248
Deuda Bruta Proyectos	-7.967	-7.463
Tesorería	5.902	6.260
Tesorería Ex-proyectos	5.154	5.430
Tesorería Proyectos	748	830
Posición neta de tesorería total	-5.781	-4.451
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.439	2.182
Posición Neta Tesorería Proyectos	-7.219	-6.633
Posición neta de tesorería total	-5.781	-4.451

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	5.154
Deuda bruta	-3.716
Posición neta de tesorería	1.439

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
5.154	964
Total liquidez	6.118

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

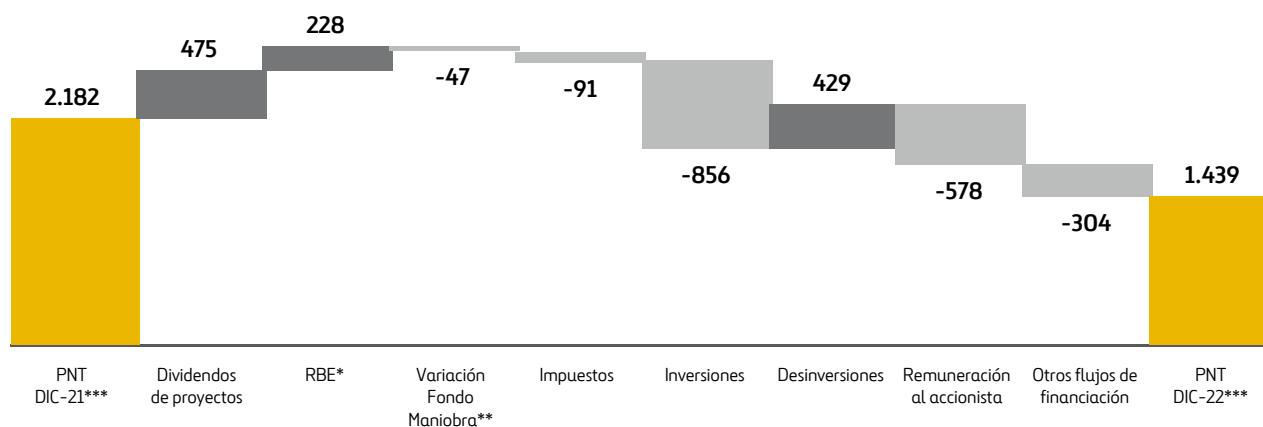
718	303	759	1.867
2023*	2024	2025	> 2026

(*)En 2022, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 31 de diciembre de 2022 de 696 millones de euros con un tipo medio de 1,82%.

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA



* RBE excluye la contribución de los proyectos pero incluye el RBE de Servicios

** La variación del fondo de maniobra incluye el impacto de la NIIF 16 (-72 millones de euros)

*** La posición neta de tesorería de Ferrovial incluye la posición neta de tesorería de Budimex al 100% que alcanzaba 553 millones de euros en 2021 y 667 millones de euros en 2022.

Posición neta de tesorería excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.439 millones de euros en diciembre de 2022 frente a 2.182 millones de euros en diciembre 2021. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 475 millones de euros, principalmente por los dividendos de Autopistas que alcanzaron los 388 millones de euros, incluyendo 237 millones de euros de 407 ETR, 123 millones de euros de Managed Lanes, junto con 28 millones de euros del resto de las autopistas. Aeropuertos repartió 10 millones de euros, principalmente por el contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha. Los dividendos de Construcción alcanzaron 12 millones de euros, mientras Servicios distribuyó 5 millones de euros en 2022. Los dividendos procedentes de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron 60 millones de euros, incluyendo el dividendo extraordinario de Transchile (51 millones de euros) tras el cierre de su refinanciación.
- **RBE:** 228 millones de euros, incluyendo el RBE ex-infra de Autopistas y Aeropuertos que corresponde principalmente a oficinas centrales.
- **La evolución negativa del fondo de maniobra** se situó en -47 millones de euros en 2022, debido al fondo de maniobra negativo de Servicios que se situó en -60 millones de euros, compensado por el fondo de maniobra positivo de Construcción de 79 millones de euros. El negocio de Construcción experimentó una mejora significativa gracias a los pagos anticipados en Canadá (160 millones de euros) y la evolución positiva del capital circulante de Budimex, parcialmente compensada por la evolución negativa de la actividad de construcción en Norteamérica a causa de la finalización de la fase de construcción de algunos proyectos.
- Las **inversiones** alcanzaron -856 millones de euros, destacando 322 millones de euros invertidos en I-66 Managed Lanes y los 46 millones de euros invertidos en NTE 3C, junto con los 104 millones de euros de la adquisición de una participación adicional del 7,135% en I-77, así como los 186 millones de euros de Aeropuertos (119 millones de euros de la adquisición de Dalaman y 59 millones de euros de equity invertido en NTO).
- Las **desinversiones** alcanzaron 429 millones de euros en 2022, principalmente relacionados con la desinversión de la división Servicios, incluyendo la desinversión de Servicios de Infraestructura en España (175 millones de euros), Amey (132 millones de euros) y las desinversiones de autopistas de Algarve (23 millones de euros) y Ausol (111 millones de euros).
- **Remuneración al accionista:** -578 millones de euros en 2022, incluyendo -132 millones de euros del pago en efectivo del dividendo flexible y -446 millones de euros de la recompra de acciones, que incluye el programa de recompra de acciones (388 millones de euros) junto con las acciones de autocartera discrecional adquiridas (57 millones de euros), tras la aprobación del Consejo de Administración en 2021, que tuvo lugar entre diciembre de 2021 y enero de 2022.
- **Otros flujos de financiación:** incluye principalmente la posición neta de caja de las compañías desinvertidas y otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-113 millones de euros) por la conversión de las posiciones de caja y la renovación de coberturas de divisas vigentes a finales de 2021. Este efecto se verá más que compensado por el aumento de dividendos, dado que las nuevas posiciones de cobertura añadidas durante este año al alza del USD y del CAD han tenido un impacto positivo en la caja y garantizan niveles de divisas atractivos para futuros dividendos. La sociedad se beneficia de la apreciación del USD y del CAD, puesto que la gran mayoría de los dividendos netos de las inversiones no están cubiertos, y dejan a la empresa muy expuesta a la solidez de estas divisas.

Flujo de caja consolidado

DIC-22	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	228	655	0	883
Impacto NIIF -16	-72	0	0	-72
RBE incluyendo NIIF-16	156	655	0	811
Cobro de dividendos	475	0	-191	284
Variación de Provisiones	-68	0	0	-68
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	20	-35	0	-15
Flujo operaciones sin IS	584	620	-191	1.012
Pago de impuestos del ejercicio	-91	9	0	-82
Flujo operaciones	493	629	-191	930
Inversión	-856	-784	414	-1.226
Desinversión	429	0	0	429
Flujo de inversión	-427	-784	414	-797
Flujo de actividad	66	-155	223	133
Flujo de intereses	3	-285	0	-282
Flujo de capital procedente de socios externos	56	708	-414	350
Remuneración al accionista Ferrovial	-578		0	-578
Dividendo Flexible	-132	0	0	-132
Compra de autocartera	-446	0	0	-446
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-67	-285	191	-161
Otros movimientos de fondos propios	9	-77	0	-69
Variación tipo de cambio	-113	-342	0	-456
Cambios en perímetro de consolidación	-106	-91	0	-197
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-13	-58	0	-71
Flujo de financiación	-809	-431	-223	-1.463
Variación PNT	-743	-586	0	-1.329
Posición neta inicial	2.182	-6.633		-4.451
Posición neta final	1.439	-7.219	0	-5.781

DIC-21	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	442	499	0	942
Impacto NIIF -16	-131	0	0	-131
RBE incluyendo NIIF-16	311	499	0	811
Cobro de dividendos	550	-2	-276	272
Variación de provisiones	85	0	0	85
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-339	5	0	-334
Flujo operaciones sin IS	607	503	-276	834
Pago de impuestos del ejercicio	-121	-34	0	-155
Flujo operaciones	486	469	-276	679
Inversión	-1.112	-239	65	-1.285
Desinversión	1.621	0	0	1.621
Flujo de inversión	509	-239	65	336
Flujo de actividad	995	230	-210	1.015
Flujo de intereses	-39	-253	0	-292
Flujo de capital procedente de socios externos	12	111	-65	57
Remuneración al accionista Ferrovial	-463	0	0	-463
Dividendo Flexible	-31	0	0	-31
Compra de autocartera	-432	0	0	-432
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-88	-458	276	-270
Otros movimientos de fondos propios	-5	5	0	0
Variación tipo de cambio	49	-252	0	-202
Cambios en perímetro de consolidación	-256	-1.482	0	-1.738
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-13	-4	0	-17
Flujo de financiación	-804	-2.332	210	-2.926
Variación PNT	191	-2.102	0	-1.911
Posición neta inicial	1.991	-4.532	0	-2.541
Posición neta final	2.182	-6.633	0	-4.451

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (INCLUYENDO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS)

Flujo de caja de actividad

El detalle del flujo de actividad ex-proyectos de infraestructuras antes de impuesto de sociedades es el siguiente:

DIC-22	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	DIC-21	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	388	-339	50	Autopistas	469	-817	-347
Aeropuertos	10	-186	-176	Aeropuertos	3	-54	-51
Construcción	144	-92	52	Construcción	44	474	518
Servicios	93	295	388	Servicios	227	973	1.201
Otros	-51	-105	-156	Otros	-136	-68	-204
Total	584	-427	157	Total	607	509	1.116

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

Flujo de operaciones

A 31 de diciembre de 2022, el flujo de caja de operaciones ex-proyectos de infraestructuras ascendía a 584 millones de euros (antes de impuestos), ligeramente por debajo de los 607 millones de euros de 2021, debido a los menores dividendos de Autopistas y la menor contribución de Servicios, parcialmente compensado por una mayor contribución de Construcción y los mayores dividendos distribuidos de Aeropuertos frente a 2021.

Flujo de operaciones	DIC-22	DIC-21
Dividendos Autopistas	388	469
Dividendos Aeropuertos	10	3
Construcción	144	44
Servicios	93	227
Otros*	-51	-136
Flujo de operaciones sin impuestos	584	607
Pago Impuesto de sociedades	-91	-121
Total	493	486

* Otros incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas, junto con la actividad de Infraestructuras Energéticas y Movilidad.

Detalle del flujo de caja de Construcción y Servicios:

Construcción	DIC-22	DIC-21
RBE	176	245
RBE proyectos	6	11
RBE Ex proyectos	170	234
Impacto NIIF 16	-64	-63
RBE incluyendo NIIF-16	106	171
Cobro de dividendos	12	3
Variación de provisiones	-53	67
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	79	-197
Variación descuento de factoring	0	0
Pago de suelo	0	0
Fondo de maniobra	79	-197
Flujo operaciones sin IS	144	44
Servicios	DIC-22	DIC-21
RBE	155	365
RBE proyectos	0	60
RBE Ex proyectos	155	305
Cobro de dividendos	5	43
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-60	-111
Variación descuento de factoring	0	0
Pago de Pensiones Reino Unido	-16	-14
Flujo operaciones sin IS	83	222

Los dividendos recibidos de proyectos y de devoluciones de capital alcanzaron los 475 millones de euros en 2022 (550 millones de euros en 2021).

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
Autopistas	388	469
Aeropuertos	10	3
Servicios	5	43
Construcción	12	3
Infraestructuras energéticas y movilidad	60	31
Otros		1
Total	475	550

Los dividendos procedentes de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron 60 millones de euros, incluyendo el dividendo extraordinario de Transchile (51 millones de euros) tras el cierre de su refinanciación.

Los dividendos procedentes de Autopistas alcanzaron los 388 millones de euros en 2022 (469 millones de euros en 2021).

Dividendos y devoluciones de capital	DIC-22	DIC-21
407 ETR	237	164
LBJ	31	167
NTE	92	53
IRB	2	0
Autopistas irlandesas	3	1
Autopistas portuguesas	2	4
Autopistas australianas	4	1
Autopistas españolas	12	75
Resto	5	3
Total	388	469

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos se situaron en 10 millones de euros en 2022 frente a 3 millones de euros en 2021.

Aeropuertos	DIC-22	DIC-21
HAH	0	0
AGS	0	0
FMM	8	3
Otros	2	0
Total	10	3

Flujo de inversión

DIC-22	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-473	134	-339
Aeropuertos	-186	0	-186
Construcción	-97	5	-92
Servicios	-21	316	295
Otros	-78	-27	-105
Total	-856	429	-427

DIC-21	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-864	47	-817
Aeropuertos	-54	0	-54
Construcción	-55	529	474
Servicios	-67	1.040	973
Otros	-72	5	-68
Total	-1.112	1.621	509

El **flujo neto de inversión** en 2022 (-427 millones de euros) incluye:

- **Inversiones:** -856 millones de euros (-1.112 millones de euros en 2021), destacando los 322 millones de euros invertidos en la I-66 Managed Lanes y los 46 millones de euros invertidos en NTE 3C, junto con los 104 millones de euros de la adquisición de una participación adicional del 7,135% en I-77, junto con los 186 millones de euros de Aeropuertos (119 millones de euros de la adquisición de Dalaman y 59 millones de euros de equity invertido en NTO).
- **Desinversiones:** 429 millones de euros en 2022 (1.621 millones de euros en 2021), principalmente relacionados con la desinversión de Servicios, incluyendo la desinversión de Servicios de Infraestructura en España (175 millones de euros), Amey (132 millones de euros) y las desinversiones de las autopistas de Algarve (23 millones de euros) y Ausol (111 millones de euros).

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- **Remuneración al accionista:** -578 millones de euros en 2022 (-463 millones de euros en 2021), incluyendo -132 millones de euros del pago en efectivo del dividendo flexible y -446 millones de euros del programa de recompra de acciones.
- **El pago neto de intereses** alcanzó 3 millones de euros en 2022.
- **Impacto de tipo de cambio** registró -113 millones de euros, principalmente por el dólar americano.
- **Cambios en el perímetro de consolidación:** -106 millones de euros incluyendo la posición neta de tesorería de la actividad de Servicios de Infraestructuras y Amey después de su venta.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-13 millones de euros), que incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones

En el flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras concesionarias, 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.

El desglose del flujo de operaciones de proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
Autopistas	583	387
Resto	45	82
Total flujo de operaciones	629	469

Flujo de inversión

La siguiente tabla desglosa del flujo de inversión de los proyectos de infraestructuras, principalmente desembolsos realizados correspondientes a inversión en CapEx, llevadas a cabo en el año.

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
LBJ	-2	-2
NTE	-8	-4
NTE 35W*	-247	-193
I-77	-17	0
I-66	-436	-53
Autopistas portuguesas	-1	-1
Autopistas españolas	-4	-1
Resto	0	1
Total Autopistas	-715	-253
Resto	-94	-32
Total proyectos	-809	-285
Subvenciones de capital	25	46
Total flujo inversión neto	-784	-239

*NTE35W incluye el segmento NTE3C, en construcción.

Flujo de financiación

En el flujo de 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)	DIC-22	DIC-21
Autopistas España	-44	-47
Autopistas EE.UU.	-213	-173
Autopistas Portugal	-11	-13
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-268	-233
Resto	-17	-20
Total flujo intereses	-285	-253

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2022 ha sido de -342 millones de euros, principalmente por depreciación del euro respecto al dólar americano, impactando la deuda neta de las autopistas americanas.

Acontecimientos posteriores al cierre

El Consejo de Administración, en su sesión de 28 de febrero de 2023, ha acordado formular el proyecto de fusión de la matriz del grupo, Ferrovial, S.A., con su filial holandesa íntegramente participada Ferrovial International SE mediante la absorción de la primera por la segunda. Ello implica que, una vez completada la fusión, la cabecera del grupo pasaría a ser una sociedad anónima europea ("Societas Europaea") con domicilio social en Holanda. La cabecera del grupo seguiría cotizando en España y cotizaría también en Holanda. Tras esto, solicitaría la cotización en los Estados Unidos.

Esta reorganización, que sólo afecta a la matriz del grupo, responde a la internacionalización creciente de Ferrovial, que tiene el mayor volumen de su actividad en el exterior. En 2022, el 82% de los ingresos y cerca del 96% del valor del grupo proceden de su negocio internacional, al tiempo que más del 90% de los inversores institucionales son entidades internacionales.

La reorganización societaria está concebida para que el empleo, actividad e inversiones se mantengan intactos en España y sin impacto fiscal relevante. La decisión se someterá a aprobación de la Junta General de Accionistas. Los accionistas dispondrán de un derecho de separación en los términos legalmente previstos.

Aparte de lo anteriormente mencionado, a la fecha de formulación de los presentes estados financieros no se ha producido ningún otro hecho posterior de carácter significativo.

Anexo I – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	DIC-22	PARTICIP.
Integración Global													
NTE*	36	33	9,2%	230	159	45,1%	203	139	46,0%	87,9%	87,4%	-1.142	63,0%
LBJ*	40	37	7,3%	151	113	34,4%	121	87	39,8%	80,1%	77,0%	-1.887	54,6%
NTE 35W/**	35	35	-2,2%	159	120	32,4%	132	101	30,4%	82,6%	83,9%	-1.152	53,7%
I-77*	34	28	18,7%	57	31	86,5%	36	17	113,6%	62,9%	54,9%	-240	72,2%
I-66*				12	0	n.s.	6	0	n.s.	52,0%		-1.536	55,7%
TOTAL EEUU				611	423	44,5%	498	344	45,0%			-5.957	
Autema	16.565	15.390	7,6%	63	60	4,7%	55	53	3,3%	86,3%	87,5%	-607	76,3%
Aravia***	34.585	32.384	6,8%	34	39	-11,7%	28	33	-14,7%	81,4%	84,3%	-30	100,0%
TOTAL ESPAÑA				97	99	-1,7%	82	86	-3,6%			-636	
Azores	11.180	10.071	11,0%	32	28	11,7%	28	25	12,0%	87,2%	87,0%	-263	89,2%
Via Livre				17	13	30,9%	5	2	110,9%	28,0%	17,4%	4	84,0%
TOTAL PORTUGAL				49	42	17,8%	33	27	20,4%			-259	
TOTAL MATRICES				23	25	-8,3%	-62	-41	-52,4%				
TOTAL AUTOPISTAS				780	588	32,6%	550	415	32,4%	70,5%	70,6%	-6.852	

* Tráfico en millones transacciones. ** Incluye contribución de NTE 3C (en construcción). Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. ***La I-66 Managed Lanes abrió su primer tramo al tráfico en septiembre de 2022, y a finales de noviembre de 2022, se abrió el proyecto al completo al tráfico.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA (CIFRAS AL 100%)

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	DIC-22	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	2.213	1.696	30,5%	969	692	40,1%	831	581	43,1%	85,8%	84,0%	-6.239	43,2%
M4	30.155	24.289	24,2%	33	27	22,4%	18	15	20,5%	54,3%	55,1%	-53	20,0%
M3	34.920	28.874	20,9%	20	18	7,7%	11	12	-0,8%	58,0%	63,0%	-42	20,0%
A-66 Benavente Zamora				25	23	8,7%	22	21	7,4%	87,3%	88,4%	-150	25,0%
Serrano Park				7	6	15,4%	4	3	53,2%	64,5%	48,6%	-30	50,0%
EMESA*				175	153	14,7%	99	84	16,7%	56,3%	55,4%	-198	10,0%
IRB				802	724	10,7%	427	374	14,2%	53,2%	51,6%	-1.152	24,9%
Toowomba				27	26	6,3%	6	6	0,0%	21,7%	23,1%	-225	40,0%
OSARs				21	42	-50,5%	6	11	-40,9%	30,1%	25,2%	-363	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				17	51	-65,9%	3	44	-92,7%	18,8%	87,3%	-807	35,0%

Anexo II – P&G principales activos infra

AUTOPISTAS

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	1.327	1.023	29,7%
RBE	1.139	859	32,6%
Margen RBE	85,8%	84,0%	
RE	1.039	757	37,3%
Margen RE	78,3%	74,0%	
Resultado financiero	-447	-465	3,9%
Resultado antes de impuestos	592	291	103,1%
Impuesto de sociedades	-156	-79	-98,2%
Resultado neto	435	212	104,9%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	124	52	137,1%

LBJ

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	159	133	20,0%
RBE	128	102	24,8%
Margen RBE	80,1%	77,0%	
RE	101	76	33,8%
Margen RE	63,4%	56,9%	
Resultado financiero	-81	-80	-1,0%
Resultado neto	20	-5	n.s.
Aportación a Ferrovial*	10	-2	n.s.

*Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 54,6% participación.

NTE

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	243	187	29,6%
RBE	213	164	30,4%
Margen RBE	87,9%	87,4%	
RE	185	129	42,9%
Margen RE	76,1%	69,0%	
Resultado financiero	-52	-51	-1,4%
Resultado neto	133	78	70,0%
Aportación a Ferrovial*	79	42	90,3%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	168	142	18,2%
RBE	139	119	16,4%
Margen RBE	82,6%	83,9%	
RE	115	94	22,0%
Margen RE	68,6%	66,5%	
Resultado financiero	-39	-43	9,0%
Resultado neto	76	51	48,2%
Aportación a Ferrovial*	38	23	66,0%

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	61	36	66,6%
RBE	38	20	90,8%
Margen RBE	62,9%	54,9%	
RE	30	13	121,4%
Margen RE	49,2%	37,0%	
Resultado financiero	-11	-12	3,4%
Resultado neto	19	2	n.s.
Aportación a Ferrovial*	12	1	n.s.

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

IRB

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	802	764	4,9%
RBE	427	394	8,3%
Margen RBE	53,2%	51,6%	
RE	330	313	5,5%
Margen RE	41,2%	41,0%	
Resultado financiero	-186	-235	20,7%
Resultado antes de impuestos	135	55	145,1%
Impuesto de sociedades	-42	-21	-105,6%
Resultado neto	92	34	168,8%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	22	0	n.s.



AEROPUERTOS

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	Var. (pbs)
Heathrow SP	2.913	1.214	140,0%	1.684	384	n.s.	57,8%	31,6%	2.618
Excepcionales y Ajustes	0	0	-32,3%	20	-27	-173,7%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	2.913	1.214	139,9%	1.704	357	n.s.	58,5%	29,4%	2.910

HAH

(Millones de libras)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	2.913	1.214	139,9%
RBE	1.704	357	n.s.
Margen RBE	58,5%	29,4%	
Amortizaciones y deterioros	-795	-828	4,1%
RE	909	-472	292,8%
Margen RE	31,2%	-38,8%	
Resultado financiero	-687	-1.509	54,4%
Rtdo. antes de impuestos	222	-1.981	111,2%
Impuesto de sociedades	-54	319	-116,9%
Resultado neto	168	-1.662	110,1%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	0	-238	n.s.

AGS

(Millones de libras)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	167	87	92,4%
RBE	47	-6	n.s.
Margen RBE	28,3%	-6,8%	
Amortizaciones y deterioros	-36	-38	5,4%
RE	11	-44	125,4%
Margen RE	6,7%	-50,6%	
Resultado financiero	-42	-38	-8,8%
Rtdo. antes de impuestos	-31	-82	62,7%
Impuesto de sociedades	2	-39	104,0%
Resultado neto	-29	-121	76,0%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	0	-20	n.s.

DALAMAN

(Millones de euros)	DIC-22
Ventas	44
RBE	35
Margen RBE	79,0%
Amortizaciones y deterioros	-7
RE	28
Margen RE	63,0%
Resultado financiero	-9
Rtdo. antes de impuestos	18
Impuesto de sociedades	3
Resultado neto	21

Anexo III – 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. 2022-2021	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2022-2021
Libra Esterlina	0,8853	5,2%	0,8527	-0,7%
Dólar Americano	1,0705	-5,8%	1,0533	-10,7%
Dólar Canadiense	1,4506	0,9%	1,3698	-7,4%
Zloty Polaco	4,6852	2,1%	4,6847	2,6%
Dólar Australiano	1,5717	0,4%	1,5168	-3,9%
INR - Rupia India	88,1544	4,7%	82,7262	-5,2%

Anexo IV – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

La compañía celebró su Junta General de Accionistas el 7 de abril de 2022. En la misma se aprobaron dos aumentos de capital social, mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias, sin prima de emisión, de la misma clase y serie que las actualmente en circulación, con cargo a reservas.

Dichos aumentos, se enmarcan dentro del sistema de retribución a los accionistas, denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”, que inició la Sociedad en 2014. El objetivo del programa es ofrecer a todos los accionistas de Ferrovial la opción, a su libre elección, de recibir acciones liberadas de Ferrovial de nueva emisión, sin alterar por ello los pagos en efectivo a sus accionistas, ya que podrían optar, alternativamente, por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial (de no hacerlo en el mercado) de los derechos de asignación gratuita recibidos por las acciones que posean.

Detalles dividendo flexible	MAYO-22	NOV-22
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,278	0,414
Número derechos para recibir acción nueva	87	56
% accionistas optaron a acciones	47,06 %	91,99 %
% accionistas eligieron pago en efectivo	52,94 %	8,01 %
Número de acciones nuevas emitidas	3.968.559	12.116.333
Numero de derechos adquiridos	388.337.800	59.056.364

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

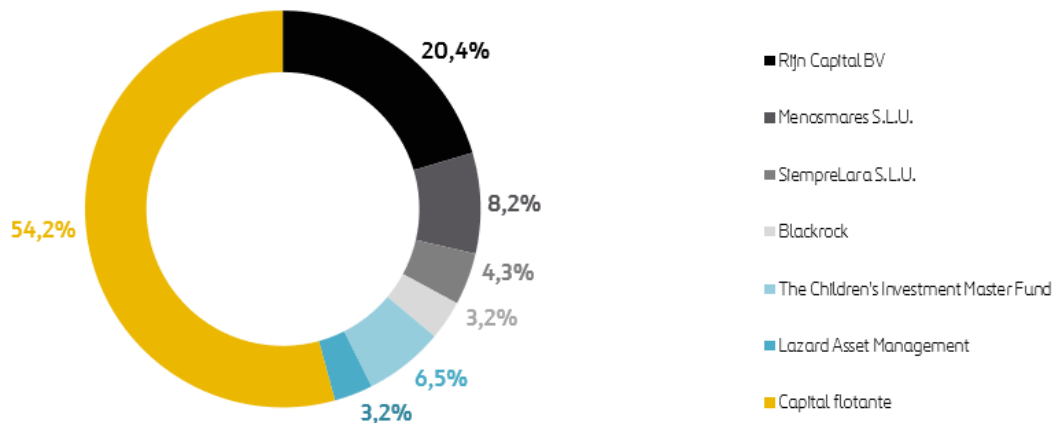
El 24 de febrero de 2022, el Consejo de Administración de Ferrovial acordó llevar a cabo un programa de recompra de acciones propias de conformidad con la autorización concedida por la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2017 bajo el punto décimo del orden del día y en base a la autorización de la Junta General de Accionistas de 2022 (punto 13).

Con arreglo a este Programa de Recompra que finalizó el 5 de diciembre de 2022, Ferrovial adquirió 15.743.329 acciones propias, un 2,10% del capital actual de Ferrovial, sin superar el límite de 500 millones de euros o 34 millones de acciones. Posteriormente, el capital social se redujo en 4.448.822,40 euros mediante la amortización de 22.244.112 acciones en autocartera de Ferrovial, por parte de la Junta General de Accionistas de Ferrovial celebrada el día 7 de abril de 2022, de reducir el capital social de la compañía.

El capital social de Ferrovial a 31 de diciembre de 2022 era de 145.488.652,20 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social está compuesto por 727.443.261 acciones ordinarias de una única clase, de veinte céntimos de euro (0,20 euros) de valor cada una. La autocartera de la compañía ascendía a 1.168.290 acciones a 31 de diciembre de 2022.

Anexo V – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 31 DICIEMBRE DE 2022



Anexo VI – Información adicional

OPERACIONES DE RECOMPRA DE ACCIONES

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2021			5.072.018
Reducción de capital	17.912.899	-22.244.112	-4.331.213
Sistemas retributivos	315.000	-338.815	-23.815
Acciones recibidas dividendo flexible	451.300	0	451.300
Saldo a 31.12.2022			1.168.290

PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España (incluyendo las operaciones de las actividades discontinuadas) ha sido de 42 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2022 y 2021:

DÍAS	2022	2021
Periodo medio de pago a proveedores	42	41
Ratio de operaciones pagadas	42	42
Ratio de operaciones pendientes de pago	46	36
IMPORTE (euros)		
Total Pagos realizados	880.123.350	751.447.311
Total Pagos pendientes	42.000.761	20.385.897

Las operaciones comerciales entre sociedades que forman parte del Grupo Ferrovial son objeto de eliminación en el proceso de consolidación, por lo que no hay saldos pendientes de pago a Empresas del Grupo dentro del balance consolidado. Así, la información reflejada en la tabla anterior hace referencia únicamente a los proveedores externos al Grupo, señalándose a efectos de información que el periodo medio de pago entre sociedades del Grupo es en general de 30 días.



Activos que valen

El valor de Ferrovial reside en sus activos. Algunos emblemáticos en el universo de las infraestructuras de transporte de gestión privada. Es el caso de la 407 ETR, las Managed Lanes de Texas o el Aeropuerto de Heathrow. Otros con una enorme repercusión local. Lo gestiona a través de sus filiales de Cintra y Ferrovial Aeropuertos. Son 29 activos, que totalizan una inversión de 37.000 millones de euros, localizados en Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Australia, España, Colombia, Irlanda, Portugal, Turquía y Eslovaquia.

CONCESIONES DE FERROVIAL

Los siguientes activos de infraestructuras están gestionadas por Ferrovial, a través de sus filiales, Cintra y Aeropuertos

AUTOPISTAS

ACTIVO	LONGITUD (KM)	PAÍS	INVERSIÓN (M€)	PARTICIPACIÓN	DURACIÓN CONTRATO
407 ETR	108 kilómetros	Canadá	3.505	43,2%	1999-2098
407 EDG	35 kilómetros	Canadá	563	50%	2012-2045
407 East Phase 2	32,5 kilómetros	Canadá	511	50%	2015-2047
North Tarrant Express	21,4 kilómetros	Estados Unidos	1.867	63%	2009-2061
LBJ Express	21,4 kilómetros	Estados Unidos	2.312	54,6%	2009-2061
NTE 35W	27,2 kilómetros	Estados Unidos	2.273	53,7%	2013-2061
I-77	41,8 kilómetros	Estados Unidos	708	72,2%	2014-2069
I-66	36,2 kilómetros	Estados Unidos	3.275	55,7%	2016-2066
Autema	48,3 kilómetros	España	524	76%	1986-2036
A66	49 kilómetros	España	169	25%	2012-2042
Aravia	107,2 kilómetros	España	190	100%	2007-2026
Emesa & Calle M-30	32,2 kilómetros	España	606	10%	2005-2025
Azores	93,7 kilómetros	Portugal	387	89%	2006-2036
Vialivre	174,5 kilómetros	Portugal	-	84%	2010-2024
M8-M73-M74	28,6 kilómetros	Reino Unido	376	40%	2014-2047
Silvertown Tunnel	1,4 km túnel de carretera	Reino Unido	1.210	22,5%	2019-2050
M4-M6 Kinnegad-Kilcock	36 kilómetros	Irlanda	335	20%	2003-2033
M3 Clonee-Kells	50 kilómetros	Irlanda	549	20%	2007-2052
Ruta del Cacao	151,6 kilómetros	Colombia	392	30%	2015-2040
D4-R7	59,1 kilómetros	Eslovaquia	891	35%	2016-2050
Western Roads Upgrade	240 kilómetros	Australia	435	50%	2018-2040
Toowoomba	41 kilómetros	Australia	639	40%	2015-2043
Serranopark	3.297 plazas de aparcamiento	España	44	50%	2008-2048



AEROPUERTOS

ACTIVO	PAÍS	INVERSIÓN (M€)	PARTICIPACIÓN	DURACIÓN DE CONTRATO
HAH	Reino Unido	4.309	25%	2006-
AGS	Reino Unido	399	50%	2014-
Dalaman	Turquía	140	60%	2022-2042
New Terminal One	Estados Unidos	1.068	49%	2022-2060

PERSONAS

Talento y digitalización

En 2022 ha culminado el proceso de digitalización de la gestión de personas de Ferrovial con la puesta en funcionamiento de *Workday*. Además, se han llevado a cabo diferentes iniciativas encaminadas a atraer, desarrollar y fidelizar el mejor talento diverso en geografías clave.

La compañía sigue apostando por la digitalización, eficiencia y mejora continua de los procesos que permitan la identificación, desarrollo y retención del talento.

En este contexto, en julio de 2022, se puso en funcionamiento *Workday*, el nuevo sistema único de recursos humanos, que, entre otros beneficios, permite la simplificación, automatización y homogeneización de los principales procesos y el acceso a la información clave de profesionales en tiempo real y desde cualquier dispositivo, lo que redundará en decisiones óptimas y ágiles en materia de gestión de personas.

GESTIÓN INTEGRAL DEL TALENTO

La incorporación del mejor talento en todas las áreas de la organización es una de las prioridades de Ferrovial. En esta línea, durante 2022 se han renovado y firmado nuevos acuerdos de colaboración con algunas de las Universidades y Escuelas de Negocios más prestigiosas del mundo, que permitirá acceder al mejor talento. Además, se ha reforzado la imagen de marca empleadora, enfatizando los beneficios de unirse a una compañía global como Ferrovial. En este sentido, las 9.658 ofertas de empleo registradas recibieron un total de 223.702 candidaturas, de las cuales 21,39% fueron cubiertas por candidaturas internas.

Durante 2022 se consolidó y evolucionó el modelo de revisión del rendimiento y el talento, cuyo objetivo principal es fortalecer la meritocracia y el desarrollo de capacidades como palancas clave para crecer dentro de la organización. Este modelo, basado en objetivos, competencias y capacidades críticas para Ferrovial, da cobertura a más de 5.500 profesionales. Los beneficios clave de este proceso son la identificación de las personas con mayor contribución y potencial de crecimiento, el *feedback* individualizado y la definición de planes de desarrollo que permitan crecer profesionalmente a los empleados. En total, 10.455 empleados de Ferrovial participan en algún proceso de evaluación del desempeño y del desarrollo profesional, un 30,44% de la plantilla media.

Una cultura basada en el mérito y el desarrollo continuo requiere de unos contenidos formativos de primer nivel. Por ello, durante 2022, se ha evolucionado el *Learning Center* convirtiéndolo en un inmenso catálogo de contenidos accesibles desde *Workday* para toda la plantilla. Cualquier persona puede acceder a más de 12.000 cursos de formación en diferentes áreas como negocio, tecnología, liderazgo, innovación, finanzas, seguridad y salud, legal, etc., accesibles desde cualquier dispositivo, lo que favorece el aprendizaje en tiempo real y la respuesta ágil a los retos cambiantes del negocio.

Complementando la oferta digital, la Universidad Corporativa (SUMMA) ha diseñado y lanzado en 2022 programas que acompañan el crecimiento y desarrollo de cada profesional en las etapas claves de su carrera. Entre ellos destacan la nueva edición del programa de *New Joiners*, destinado a personas recién incorporadas; el programa



para nuevos *Managers*, donde se trabaja en entender las funciones del nuevo rol y en desarrollar capacidades de gestión de equipos y liderazgo; o el *Global Executive Program*, dirigido a los líderes de la compañía, en el que toman conciencia del entorno y tendencias futuras de la industria y contexto global.

También en 2022 Ferrovial ha firmado un acuerdo con la escuela europea de negocios *Institute for Management Development (IMD)* para colaborar en el desarrollo de personas clave.

A cierre de año, los profesionales de Ferrovial recibieron más de 500.000 horas de formación (en formato online y presencial), que supusieron una inversión de 9,05 millones de euros (264,2 €/profesional).

DIVERSIDAD E INCLUSIÓN

Uno de los compromisos adquiridos en el Plan Estratégico Horizon 24, es contar con una plantilla cada vez más diversa, generando un entorno inclusivo, donde se potencie la inteligencia colectiva para incrementar la competitividad.

Ferrovial continúa incrementando la incorporación de perfiles diversos en todos los niveles organizativos. Durante 2022, se ha incrementado la presencia de mujeres en posiciones de liderazgo pasando del 21% al 23,4%, en línea con el objetivo de contar con el 30% de mujeres en este colectivo a cierre de 2024. Además, la compañía vela por el cumplimiento de la igualdad retributiva entre hombres y mujeres, para lo que se han desarrollado diferentes acciones para vigilar posibles desviaciones. En este sentido se ha implantado una nueva herramienta de gestión de Recursos Humanos que permite monitorizar las retribuciones en tiempo real en todas las unidades de negocio y geografías con actividad relevante. La brecha salarial a nivel global calculada como media es del 3,24%.

Además, en 2022 se han alcanzado importantes logros en materia de diversidad e inclusión, entre los que destacan los siguientes:

- Política de Diversidad e Inclusión: aprobada por el Consejo de Administración de Ferrovial, esta política sienta las bases de actuación en este ámbito para todos los profesionales.
- Renovación del *Bloomberg Gender-Equality Index* por tercer año consecutivo, lo que acredita las buenas prácticas de la compañía en esta materia.

- Plan de Igualdad: junto con las federaciones sindicales más representativas del sector, Ferrovial ha firmado el III Plan de Igualdad para diferentes sociedades del Grupo. Con una vigencia de cuatro años, consta de 84 medidas dirigidas a fomentar la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

SATISFACCIÓN Y COMPROMISO

Ferrovial realiza encuestas de opinión periódicamente, donde el empleado puede transmitir su visión sobre la compañía. Las encuestas permiten conocer el clima de la organización, ayudando a identificar los aspectos que más valoran los empleados sobre temas clave, como el sentido de pertenencia, liderazgo, desarrollo profesional, remuneración, reputación, experiencia laboral, fidelidad o felicidad.

La última encuesta, realizada en diciembre 2022, alcanzó una participación superior al 60% y un nivel medio de satisfacción de 7,4/10. A partir de estos datos, se llevarán a cabo acciones específicas que favorezcan el compromiso de los empleados e incrementen los niveles de satisfacción.

En este sentido, la plantilla de Ferrovial cuenta con medidas de flexibilidad que facilita la conciliación entre vida personal y profesional, recogidas en su Política de Flexibilidad y Conciliación (de aplicación en España). Entre otras, destacan las siguientes: jornada laboral reducida

flexible, flexibilidad de horarios, ampliación remunerada del descanso por maternidad antes de la fecha de nacimiento, permisos parentales retribuidos, periodos sabáticos, excedencias por cuidado de familiares, permisos recuperables o compra de vacaciones.

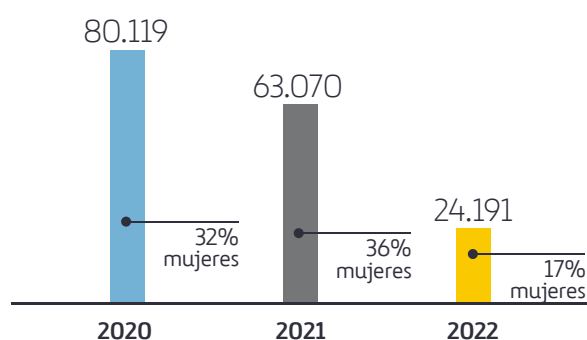
La esencia de Ferrovial

La cultura y valores han sido factores de éxito claves en la trayectoria de Ferrovial, haciendo de la compañía uno de los principales desarrolladores de infraestructuras del mundo.

Una vez culminadas las desinversiones de Ferrovial Servicios en 2022 se ha lanzado un proyecto encaminado a reforzar la cultura y valores corporativos para impulsar el compromiso de los equipos, fortaleciendo el sentimiento de pertenencia y homogeneizando la manera de hacer las cosas.

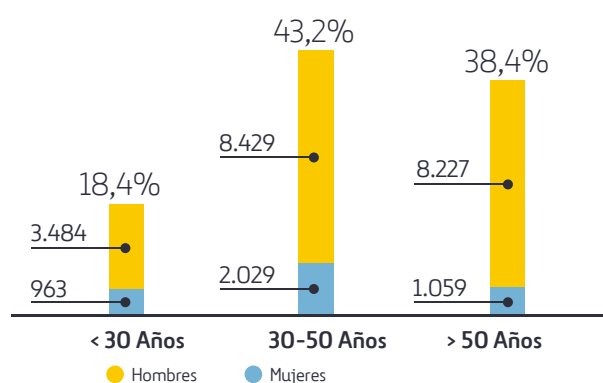
La iniciativa ha arrancado con una campaña de difusión de la cultura y valores a través de diferentes canales. Durante 2023 se pondrán en marcha otras iniciativas de comunicación, sesiones de trabajo y otras acciones que acercarán todavía más a la plantilla la forma de vivir y fomentar los valores corporativos.

EVOLUCIÓN

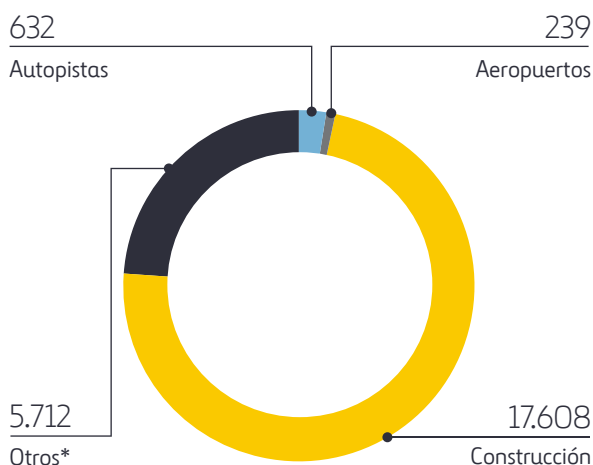


NOTA: el descenso en número de empleados y porcentaje de mujeres está relacionado con la desinversión de Servicios, cuya plantilla tenía una elevada proporción de mujeres.

POR EDAD

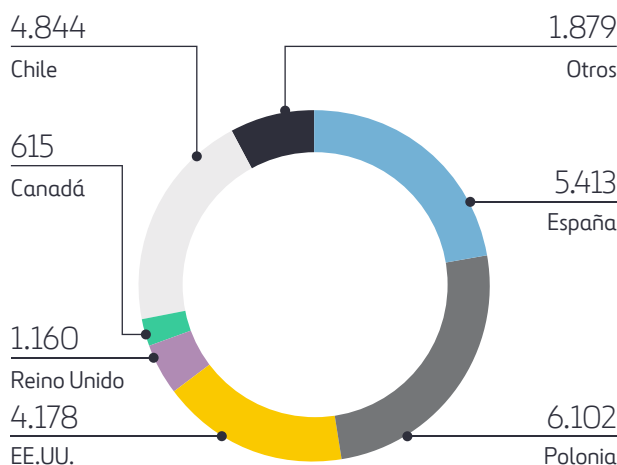


POR NEGOCIO



*Incluye Corporación (511) y Servicios (5.201)

POR PAÍS



La información de 2021 está disponible en la página 79 del IAI21

SEGURIDAD, SALUD Y BIENESTAR

Parte esencial de la estrategia

Interiorizar la seguridad, salud y bienestar como valores clave en el trabajo diario es un punto crítico para garantizar entornos de trabajo seguros y saludables y alcanzar las metas propuestas en este ámbito.

ÍNDICE DE FRECUENCIA
-63,6%
con respecto a 2021

La Estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar 2020-2024, aprobada por el Consejo de Administración de Ferrovial en 2019, se implementa en planes anuales y se centra en cuatro pilares estratégicos: liderazgo, competencia, resiliencia y compromiso. Para cada uno de ellos el plan establece para 2022:

LIDERAZGO

Objetivo: los trabajadores inspiran, cuidan y son rigurosos en el cumplimiento de las medidas de seguridad, salud y bienestar.

Bajo la premisa del compromiso con la seguridad, la salud y el bienestar, donde cada empleado debe ser un líder para marcar la diferencia, Ferrovial busca inspirar a las personas para que orienten su liderazgo, su forma de enfocarlo y aplicarlo. En 2022 se han llevado a cabo distintas iniciativas:

- Premios de Seguridad, Salud y Bienestar: la recompensa y el reconocimiento son fundamentales en la estrategia. Por ello, bajo el patrocinio del Presidente, se ha celebrado una nueva edición, en la que se han presentado 241 candidaturas a las tres categorías existentes: 128 al mejor líder en seguridad, salud y bienestar; 81 al equipo de alto rendimiento; y 32 a la mejor solución técnica innovadora implantada.
- 254 "líderes", directores y gerentes, han realizado 3.329 iniciativas de liderazgo, un 167% del objetivo. Asimismo, todos los miembros del Comité de Dirección y equipo de liderazgo tienen un compromiso individual con la seguridad, salud y bienestar para 2022.
- Se ha continuado con las revisiones ejecutivas de incidentes para detectar sucesos de alto potencial y aprender de ellos, adoptando las medidas necesarias.

COMPETENCIA

Objetivo: garantizar que los equipos sean competentes y estén formados y empoderados para cumplir sus funciones.

Continúa operativo el programa "Licencia para Operar" lanzado en 2020, cuyo objetivo es identificar los puestos críticos en seguridad, salud y bienestar definiendo para ellos una serie de competencias específicas para poder desempeñar estas funciones. Como refuerzo

a esta iniciativa se ha puesto en marcha en 2022, en colaboración con *Safety Futures*, el programa *Safety Leadership for Supervisors and Managers (SLSM)*, cuyo objetivo es formar a los líderes, dotándoles de herramientas para supervisar la seguridad, capacitarles para influenciar, asesorar, orientar, dirigir y gestionar y habilitándoles para desarrollar las capacidades básicas de liderazgo y para la gestión de seguridad. Con ello se habilita a los líderes de primera línea para que conozcan, comuniquen e impulsen la seguridad, salud y bienestar en Ferrovial.

El programa está orientado al desarrollo de cinco capacidades clave: implicar a las personas y a los equipos, planificar el trabajo de forma colaborativa, trabajar con seguridad en situaciones de riesgo, supervisar y liderar y facilitar el aprendizaje mediante doce actividades diferenciadas en tres secciones: desempeño y supervisión en la práctica y el proyecto final individual.

RESILIENCIA

Objetivo: Ferrovial está preparada para proteger a sus empleados, grupos de interés y divisiones en circunstancias adversas.

Ferrovial continúa trabajando en los *High Potential Events*, eventos con potencial para haber causado un accidente fatal o catastrófico pero que finalmente se ha podido evitar. Todos ellos son comunicados y se analizan semanalmente por el Comité de Dirección, realizando una revisión ejecutiva de cada uno de ellos, extrayendo lecciones aprendidas. Destacan las siguientes:

- Continuar con la iniciativa "planificado vs real" para aumentar el compromiso de los empleados.
- Desarrollo del Programa de Liderazgo en Seguridad para Supervisores y Gerentes.
- Campañas de seguridad.
- Medidas de controles críticos.

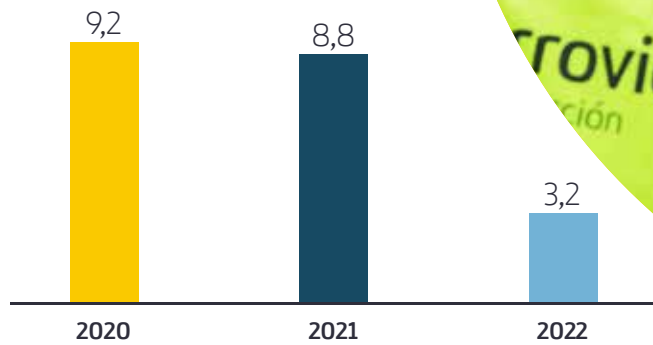
También se han seguido monitorizando los indicadores tradicionales. En 2022 se han realizado 68.132 inspecciones y auditorías y se han impartido 335.763 horas de formación en seguridad y salud. Gracias a las acciones de mejora implantadas y al compromiso de todos los empleados, el índice de frecuencia ha disminuido un 63,6% respecto al año pasado.

HORAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD
335.763

ACTIVIDADES DE LIDERAZGO
3.329

INSPECCIONES Y AUDITORÍAS
68.132

ÍNDICE DE FRECUENCIA



II Semana de la Seguridad, Salud y Bienestar

Continuando con la cultura ASAR "Always Safe, Always Ready", lanzada en 2021, el foco se ha puesto en el compromiso del equipo directivo, los mandos intermedios y los supervisores con los trabajadores de primera línea en la II Semana de la Seguridad, Salud y Bienestar de Ferrovial, con el lema "Yo me uno".

Se han celebrado distintas iniciativas como visitas de líderes a obras, la campaña "Yo me uno", confección del calendario corporativo con temática de seguridad, salud y bienestar, programa de reconocimiento ASAR o diversas acciones de bienestar.

Se compartieron más de 130 posts, cerca de 71.000 visualizaciones y más de 2.000 interacciones en el canal interno y 41 posts, cerca de 49.200 visualizaciones y 5.000 interacciones en los canales de redes sociales de Ferrovial.

COMPROMISO

Objetivo: generar un entorno de aprendizaje que promueva el intercambio de conocimientos, la innovación y la comunicación efectiva.

Para hacer efectiva la estrategia cada empleado ha de tener un papel relevante. De este modo, se inspira, motiva y capacita a cada empleado para marcar la diferencia y crear lugares de trabajo más seguros. En 2022 se han puesto en marcha las siguientes iniciativas en el marco de este pilar de la estrategia:

- **Segunda Semana de la Seguridad, Salud y Bienestar** en Ferrovial, patrocinada por el Presidente y apoyada por el Consejero Delegado. Con objeto de promover una cultura "Siempre seguros y preparados" lanzada el año pasado, con el foco en el compromiso de los líderes, mandos intermedios y supervisores con los trabajadores de primera línea con el claim "Yo me uno".
- **Salud y bienestar de los empleados:**
 - Se ha redefinido el programa de salud y bienestar de HASAVI y se ha lanzado *United Heroes*, plataforma de bienestar en la que todos los empleados tienen acceso a distintos materiales

relacionados con la actividad física, el bienestar emocional, la nutrición y otros temas de salud y bienestar.

- Red Global de Embajadores del Bienestar: más de 90 empleados voluntarios en todo el mundo para comunicar, identificar necesidades, encontrar soluciones y lanzar y promover iniciativas específicas relacionadas con la salud y el bienestar a nivel local.
- Diferentes iniciativas y acciones relacionadas con la salud mental, la prevención del cáncer, la prevención de la obesidad y la prevención de enfermedades cardiovasculares.

COMPROMISO CON LA INNOVACIÓN

Para Ferrovial, la innovación es una palanca de cambio para mejorar el desempeño en materia de Seguridad, Salud y Bienestar. Se ha continuado con el trabajo iniciado en 2018 en el **Safety Lab**, para convertirlo en una herramienta que aporte soluciones a los retos de los trabajadores en el día a día y en todos los centros de trabajo.

Innovación aplicada a la seguridad

Ferrovial cuenta con el programa SHWIL (*Safety, Health and Wellbeing Innovation Lab*), cuya misión es ayudar, a través de la innovación y la exploración de las últimas tecnologías, a mejorar la seguridad, salud y bienestar de los empleados y todos los demás agentes afectados en las operaciones de Ferrovial

Dentro de SHWIL destaca *Safework Man-Machine Interaction*, cuyo objetivo es prevenir accidentes cuando los trabajadores interfieran o interactúen inintencionadamente con la maquinaria de obra. Mediante unos dispositivos instalados en la ropa o en el casco del trabajador, el localizador notifica al peatón que está dentro de una zona de riesgo y, al mismo tiempo, también activa una alarma que notifica al operario de la máquina que el trabajador está cerca. De este modo, se reduce notablemente el riesgo de atropello y se ayuda a incrementar la concienciación de los trabajadores al hacerles mantener instintivamente una distancia de seguridad con la maquinaria.

Webber ha sido pionera en la implantación de esta solución con resultados positivos, y actualmente se está probando en dos obras diferentes dentro del negocio de Ferrovial Construcción.

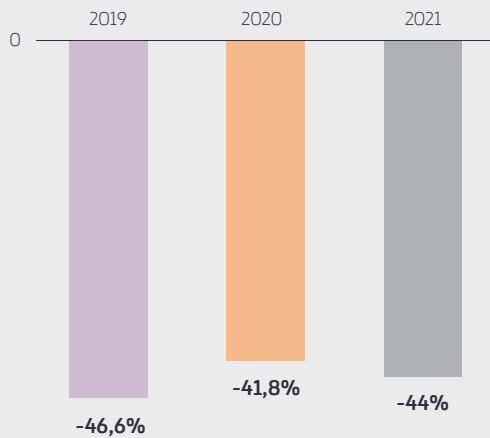


HEALTH, SAFETY AND WELLBEING

Seguridad vial: prioridad n° 1

La seguridad vial en las autopistas gestionadas por Cintra es la prioridad número uno de la compañía. Los datos ponen de manifiesto que sus activos presentan un índice de siniestralidad un 40% mejor a los de las redes alternativas o similares. Este criterio se combina con la fluidez de las vías, lo que otorga una fiabilidad en el tiempo necesario para completar los recorridos.

COMPARACIÓN CON INFRAESTRUCTURAS SIMILARES*



DEFINICIÓN

Diferencia porcentual entre el índice medio de siniestralidad de las infraestructuras de Cintra y el índice de siniestralidad de una red alternativa o similar para el periodo comparable.

CÁLCULO

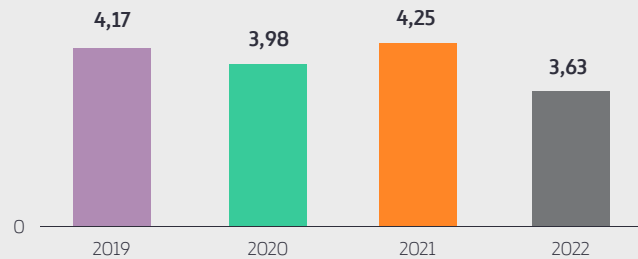
El KPI se calcula para cada activo de Cintra dividiendo el número de accidentes por 100 millones de vehículos-milla en EE.UU. y 100 millones de vehículos-kilómetro en el resto.

*Información publicada hasta 2021 debido a la disponibilidad de fuentes públicas de datos.

ÍNDICE DE SINIESTRALIDAD*

DEFINICIÓN

Número de accidentes de tráfico con heridos (que requieren transporte por los servicios médicos de urgencias) y/o víctimas mortales por cada 100 millones de kilómetros recorridos.



*Índice de accidentes (heridos y/o víctimas fatales por 100M VKT. Vehículos-kilómetro recorridos).

cintra



Autopista LBJ Express, Texas, Estados Unidos. © José Manuel Ballester.

MEDIO AMBIENTE

Hoja de ruta a la descarbonización

La Estrategia Climática de Ferrovial, integrada en el Plan Estratégico Horizon 24, está alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Con el fin de cumplir con los objetivos del Acuerdo de París y la Agenda 2030, la compañía cuenta con una hoja de ruta de descarbonización e incluye ambiciosos objetivos de reducción de emisiones.

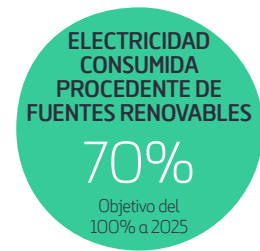
Ferrovial está desarrollando nuevas líneas de negocio dirigidas a alcanzar la descarbonización de la economía y aportar soluciones de adaptación a los efectos del cambio climático.

ESTRATEGIA CLIMÁTICA

La compañía cuenta con un plan de descarbonización, *Deep Decarbonization Path* (excluyendo la actividad de servicios), que establece la hoja de ruta para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones en 2030 y se estructura en cuatro grandes líneas:

- Objetivo de consumo del 100% de electricidad procedente de fuentes renovables en 2025.
- Reducir un 33% las emisiones procedentes de flota en 2030.
- Reducción del 20% de emisiones a través de eficiencia energética en plantas de asfalto.
- Reducción del 10% de las emisiones asociadas a la maquinaria de obra mediante la implantación de medidas de eficiencia energética.

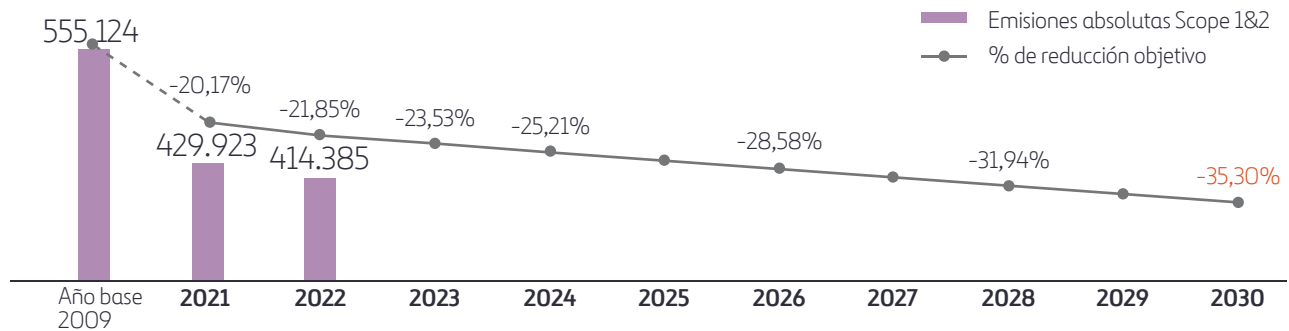
En este sentido, Ferrovial fue la primera empresa de su sector a nivel mundial en establecer y tener avalados sus objetivos de reducción de emisiones por *Science Based Targets Initiative* (SBTi). La compañía ha establecido los siguientes objetivos:



- Reducir las emisiones Scope 1&2 en términos absolutos un 35,3% en 2030 (año base 2009)¹.
- Reducir las emisiones Scope 1&2 en términos relativos (tCO₂e/M€) un 42,9% en 2030 (año base 2009).
- Reducir las emisiones Scope 3 en términos absolutos (excluyendo las categorías *capital goods* y *purchased goods & services*) en un 20% en 2030 (año base 2012).

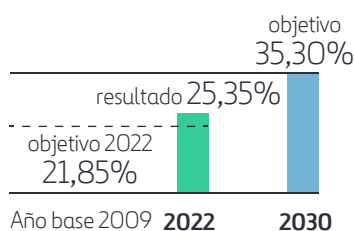
Ferrovial participa activamente en los proyectos públicos que desarrolla SBTi, aportando conocimiento técnico de su sector. Anualmente, en la Junta General de Accionistas se somete a votación consultiva la estrategia climática y el plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

OBJETIVOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES ABSOLUTAS SCOPE 1&2

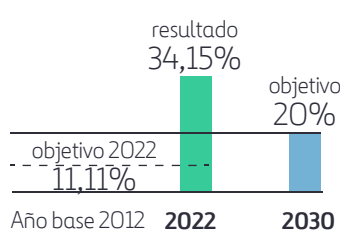


OBJETIVO DE REDUCCIÓN

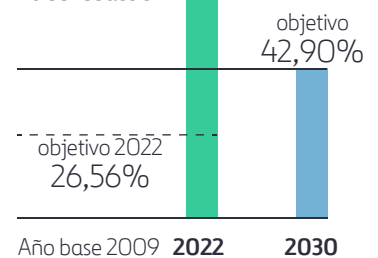
Scope 1&2 (absolutas)
% de reducción



Scope 3 (absolutas)
% de reducción



Scope 1&2 (intensidad)
% de reducción



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

Huella de Carbono

Desde 2009, la compañía calcula y reporta la huella de carbono para el 100% de sus actividades bajo el enfoque de control operacional como límite organizacional. La metodología de cálculo está basada principalmente en *GHG Protocol (WRI&WBCSD)*, manteniendo además la conformidad con la ISO 14064-1. Las emisiones reportadas son las siguientes:

Scope 1²: aquellas 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 empresa; 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.

Scope 2³: generadas como consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan. Se ha seguido el estándar *GHG Protocol Scope 2 Guidance* y las emisiones reportadas se basan en el método de *market-based*, que refleja el esfuerzo que está haciendo la compañía por utilizar y adquirir electricidad renovable. No obstante, también se calculan las emisiones según *location based* (ver más información en Anexo GRI).

Scope 3⁴: emisiones indirectas que se producen en la cadena de valor. Ferrovial calcula la totalidad de las emisiones del Scope 3 siguiendo las pautas recogidas en el *Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard* publicado por *GHG Protocol Initiative*, el WRI y el WBCSD. No son de aplicación para Ferrovial las categorías 9, 10, 13 y 14 de este protocolo. Más información en el Anexo de Indicadores GRI, página 174.

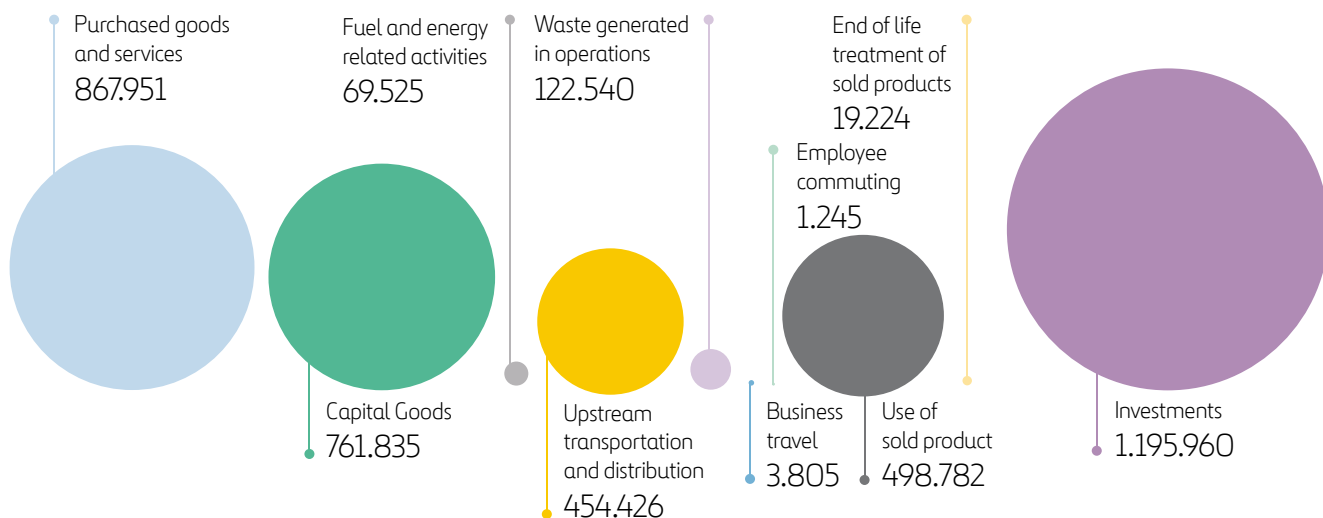
Las emisiones absolutas y relativas de Ferrovial durante los últimos tres años fueron las siguientes:

Las emisiones reflejadas en la tabla se corresponden con la huella de carbono de la compañía, sin incluir en ningún caso las compensaciones.

Emisiones absolutas Scope 1 y Scope 2	2009 (año base)	2020	2021	2022
Corporación	375	151	166	53
Autopistas	6.593	2.586	2.353	2.918
Aeropuertos	1.296	1.296	1.296	1.296
Construcción	163.232	192.541	169.735	144.998
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	41	13	13	14
Servicios	252.999	239.387	225.824	232.062
Total Scope 1	424.536	435.975	399.387	381.341
Corporación	521	365	373	319
Autopistas	20.006	1.936	1.745	1.631
Aeropuertos	7.624	7.624	7.624	7.624
Construcción	88.143	29.641	20.692	22.845
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	4	0	0	0
Servicios	14.291	85	102	626
TOTAL Scope 2	130.588	39.651	30.536	33.045
TOTAL Scope 1+2	555.124	475.626	429.923	414.385

EMISIONES RELATIVAS

EMISIONES SCOPE 3 (tCO₂eq)



2 Fuentes factores de emisión: GHG Protocol. Para las operaciones en UK se está utilizando DEFRA por requerimiento país y la metodología EPER para las emisiones difusas en vertederos.

3 Fuentes factores de emisión: 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.

4 Fuentes factores de emisión: GHG Protocol, DEFRA, CEDA, Agencia Internacional de la Energía.



Desempeño 2022

Emisiones relativas Scope 1+2 (tCO2 eq/M€)	2009 (año base)	2020	2021	2022
Emisiones relativas (tCO2 eq/M€)	162,36	72,01	67,48	42,91

El *Deep Decarbonization Path* recoge las líneas de descarbonización de la compañía. En el marco de este programa Ferrovial apuesta por la implantación de medidas de eficiencia energética y la adquisición de electricidad de origen renovable, en detrimento del consumo de combustibles fósiles.

En 2022, se han reducido las emisiones Scope 1&2 un 25,35%, en términos absolutos, y un 73,57%, en intensidad, frente al año base. Las reducciones alcanzadas han sido muy superiores a los objetivos establecidos en el año, lo que supone estar cumpliendo con la hoja de ruta establecida por la compañía. Este año se ha consumido un 70% de electricidad de origen renovable.

Compensación

Ferrovial, en su compromiso de descarbonización, contempla la compensación voluntaria del 100% de las emisiones directas no reducidas en 2050 a través de los proyectos basados en la naturaleza y mitigación más allá de la cadena de valor.

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha concedido a Ferrovial el máximo reconocimiento alcanzado a su labor por “Calcular”, “Reducir” y “Compensar”. Ha sido gracias al proyecto Compensa, llevado a cabo en Torremocha de Jarama (Madrid) que busca recuperar la vegetación de una zona agrícola carente de arbolado, convirtiéndola en un bosque de absorción de CO₂. Con su desarrollo, se ha repoblado una superficie de 7,7 hectáreas en los

últimos tres años con un total de más de 4.000 árboles que durante los próximos 50 años absorberán unas 2.000 toneladas de CO₂.

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

En 2022 se han compensado un 4% de las emisiones como parte del compromiso de reducción.

Riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático

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

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

	Escenarios climáticos	Riesgos climáticos
Riesgos de Transición	Escenarios de transición: <ul style="list-style-type: none"> Stated Policies Scenario (STEPS). Announced Pledges Scenario (APS). NetZero by 2050 Scenario (NZE). 	<ul style="list-style-type: none"> Incremento del coste de la energía, tanto de combustibles fósiles como de electricidad, y de otras materias primas particulares de cada actividad. Cambio de comportamiento de las modalidades de transporte de los usuarios. Imposición de mecanismos de precio al carbono que pudieran gravar las emisiones producidas por el desarrollo de la actividad. Nuevas regulaciones que limiten el uso de ciertas modalidades de transporte, cuyo impacto sería notable en el uso de las infraestructuras que opera la compañía. Aumento de la preocupación de los inversores por el desempeño e impacto ambiental de la compañía.
Riesgos Físicos	Escenarios físicos: <ul style="list-style-type: none"> RCP 4.5 RCP 8.5 	<ul style="list-style-type: none"> Temperatura: variación en tipos y patrones, olas extremas e incendios forestales. Agua: variaciones en tipos y patrones de precipitaciones, inundaciones, precipitaciones fuertes. Viento: ciclón, huracán y tormentas. Masa sólida: corrimiento de tierras.



En el análisis de riesgos realizado, la metodología empleada tiene en cuenta la duración del contrato y el rol que ostenta la compañía en el mismo. Esto se traduce en que aquellos proyectos en los que Ferrovial únicamente participa en la fase de construcción de la infraestructura, los riesgos y, por tanto, su impacto financiero son menores que en aquellos en los que está involucrada durante toda la vida útil de la infraestructura.

Los riesgos identificados pueden tener un impacto relacionado con el aumento de costes operacionales, incremento de la inversión, reducción de los beneficios, pérdida del valor de la acción o daños en las infraestructuras, y su magnitud dependerá del escenario climático analizado, de su ubicación, tipo de proyecto y horizonte temporal. Para dar respuesta a dichos impactos, el grupo ha implementado una batería de medidas de mitigación y adaptación.

Medidas de mitigación:

- Desarrollo e implementación del *Deep Decarbonization Path*, plan de reducción de emisiones internas.
- *Shadow Carbon Pricing*: diseño y aplicación de mecanismos de precio interno al carbono para nuevas inversiones.

- Consideración de incremento de precios de materias primas y energía en las negociaciones de contratos.
- Búsqueda de soluciones tecnológicas innovadoras para reducir consumos energéticos y emisiones.
- Estudio y colaboración con *stakeholders* clave para el desarrollo de proyectos que favorezcan la transición hacia una economía baja en carbono.

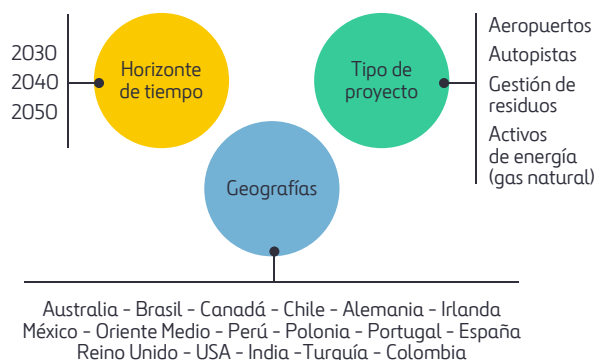
Medidas de adaptación:

- **ADAPTARE**: desarrollo de una metodología y herramienta de identificación y análisis de riesgos climáticos físicos que considere las proyecciones climáticas previstas por el IPCC en el corto, medio y largo plazo en los proyectos.
- Definición e implantación de un programa de adaptación que incluye medidas específicas para cada proyecto, desde el diseño hasta la operación.
- Contratación de pólizas que aseguren los daños físicos en infraestructuras.

Principales oportunidades relacionadas con el cambio climático			
Movilidad	Agua	Energía	Infraestructuras
<p>Soluciones innovadoras para mitigar las emisiones asociadas a la movilidad que consideran la conectividad entre infraestructuras, vehículos y usuarios, el uso compartido de vehículos y la electrificación del transporte, reduciendo la congestión y contaminación de las ciudades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Managed lanes: servicio de movilidad ofrecido en corredores urbanos congestionados. La estructura tarifaria dinámica permite aliviar el tráfico y reducir las emisiones relativas. • AIVIA: consorcio liderado por Ferrovial cuyo objetivo es desarrollar, probar e implementar soluciones tecnológicas para corredores digitales sostenibles más seguros, cómodos e interconectados por medio de tecnologías como 5G o Inteligencia Artificial, mejorando la congestión de tráfico y reduciendo las emisiones relativas. • Vertipuertos: diseño, construcción y explotación de las infraestructuras que necesitan los vehículos eVTOL. • Zity: carsharing cero emisiones que reduce el tráfico e induce una menor tenencia de vehículos privados. 	<p>Cadagua ayuda a solventar los efectos del cambio climático sobre el recurso hídrico, orientando su negocio al diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de agua, favoreciendo la disponibilidad del recurso en el medio natural y para consumo humano.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR): depuración tanto en instalaciones industriales como urbanas para asegurar el suministro de agua potable, proteger el medio ambiente y prevenir la contaminación. • Estaciones de tratamiento de agua potable (ETAP): potabilización de aguas mediante diversos procesos que permiten tratar aguas superficiales o subterráneas para la obtención de agua. • Instalaciones desalinizadoras de agua de mar (IDAM): la desalinización constituye una solución a los desafíos de abastecimiento, especialmente en zonas con estrés hídrico. 	<p>Soluciones integrales para el desarrollo, construcción y gestión de infraestructuras energéticas, así como servicios de gestión energética.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Servicios de eficiencia energética: servicios de eficiencia energética para un ahorro constante y una mejora continua de las instalaciones, reduciendo consumos energéticos y emisiones. • Construcción y mantenimiento de infraestructuras de energía renovable: servicios de alta tecnificación de ingeniería, construcción, instalación y mantenimientos técnicos eléctricos para los sectores de energía renovable. • Desarrollo y explotación de PPA: proyectos Power Purchase Agreement (PPA) para la generación de energía limpia a largo plazo. • Líneas de transmisión de energía: soluciones integrales para el desarrollo y la gestión de redes de transmisión eléctrica. • Rehabilitación de edificios: transformación de edificios incorporando soluciones constructivas para reducir la demanda energética y facilitar el aprovechamiento de energías renovables. 	<p>Ferrovial brinda nuevas oportunidades de desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrecen soluciones de adaptación al cambio climático.</p> <p>ADAPTARE</p> <p>La organización, en colaboración con un experto del IPCC (Panel Intergubernamental de Cambio Climático), ha desarrollado una metodología para identificar, analizar y evaluar los riesgos físicos relacionados con el cambio climático y proponer medidas de adaptación para mitigar los impactos que pueden causar sobre las infraestructuras. Esta metodología se aplica a los diferentes tipos de proyectos que la compañía desarrolla y opera en todo el mundo. El análisis se realiza a corto, medio y largo plazo en diferentes escenarios climáticos.</p> <p>Tiene en cuenta el marco de riesgo definido por el IPCC, así como los criterios de adaptación establecidos en el Reglamento Taxonomía de la UE.</p> <p><i>ADAPTARE</i> automatiza esta metodología y facilita el análisis y la interpretación a los gestores y promotores de los proyectos.</p>

Shadow Carbon Pricing

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



Media del precio de las emisiones:



BIODIVERSIDAD

Ferrovial reconoce el papel clave que desempeña la biodiversidad en la provisión de servicios que soportan la economía y el bienestar social. Por ello, cuenta con una Política de Biodiversidad, recientemente aprobada, integrada en el sistema de gestión que rige los procesos organizativos y operativos de todos sus contratos. Esta norma articula los principios de la organización sobre:

- Conservación y protección de especies y ecosistemas naturales.
- Aplicación de criterios de jerarquía de mitigación de los impactos negativos.
- Uso responsable de recursos naturales.
- Lucha contra la deforestación.
- Aplicación de soluciones basadas en la naturaleza.
- Integración del capital natural en la gestión de riesgos.

La compañía cuenta con distintos mecanismos que facilitan el cumplimiento de dichos principios: algunos de obligado cumplimiento (declaraciones de impacto ambiental y otros requerimientos legales) y otros voluntarios (sistema de gestión ambiental de acuerdo con el estándar ISO 14001 y la herramienta interna de cálculo de la deuda del capital natural denominada INCA, cuya metodología está alineada con el estándar *Natural Capital Protocol*).

Adicionalmente, con objeto de impulsar estos principios entre sus colaboradores y más allá de su cadena de valor, la organización participa en grupos de trabajo sobre esta materia con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Fundación Biodiversidad) y otros grupos en Europa (Grupo de Crecimiento Verde) promoviendo iniciativas de protección y conservación de la biodiversidad y los

ecosistemas. Igualmente, ha participado en la consulta pública sobre el desarrollo del estándar *GHG Protocol Land sector and removals guidance*.

ECONOMÍA CIRCULAR

La economía circular tiene como objetivo que el valor de los productos, materiales y recursos se mantenga en la economía durante el mayor tiempo posible, optimizando el consumo de materiales y reduciendo al mínimo la generación de residuos. Además, es una solución a un problema que impacta directamente en el deterioro del medio ambiente y permite identificar nuevas oportunidades de negocio.

Por ello, durante 2022 Ferrovial ha lanzado su Plan de Economía Circular, presentado ante el Consejo de Administración. Sus principales líneas son:

- Impulsar la reutilización y el reciclaje de residuos, priorizando la minimización y valorización de los residuos. Se ha establecido un objetivo anual del 80% de reutilización de tierras, así como un 70% de reutilización de residuos de construcción y demolición (RCDs). A su vez, en las plantas de tratamiento de agua apuestan por la valorización de fangos de depuración con un objetivo del 80% anual de los fangos generados para uso agrícola, compostaje o secado térmico.
- Promover un uso eficiente de recursos aplicando criterios de circularidad, así como el empleo de materiales reciclados, ya sea mediante la reutilización o el reciclaje de materiales en las actividades o mediante la gestión de la cadena de suministro para adquirir materiales con contenido reciclado.
- Reducir el impacto ambiental de las actividades de la compañía. Con este objetivo, se trabaja en la adopción de los principios de la economía circular en todos los procesos, productos y servicios.

Taxonomía de la UE

Durante 2022, para cumplir con el Reglamento de Taxonomía de la UE y dar respuesta al requerimiento de cálculo de alineamiento, se han clasificado más de 800 contratos englobados en 28 actividades taxonómicas.

Para ello, en los últimos 12 meses Ferrovial ha analizado los criterios técnicos de la taxonomía a nivel de actividad, trabajando en distintos grupos según el tipo de contrato. Como resultado de estos grupos de trabajo, se ha formado a más de 500 personas para poder analizar todos los contratos vigentes durante el año.

Asimismo, se han adaptado los sistemas de gestión a nivel de contrato para dar respuesta al cumplimiento taxonómico e identificado áreas de mejora para dar respuesta desde una fase inicial a los requerimientos de la taxonomía. Además, se han incorporado a los sistemas contables las herramientas necesarias para que los sistemas puedan obtener la información relativa a taxonomía de forma automática.

Fruto del esfuerzo realizado por la compañía se ofrece a todos los grupos de interés una información taxonómica fiable, trazable y adaptada a los requerimientos normativos. Durante este ejercicio se ha trabajado a nivel sectorial en el análisis de los criterios técnicos con el fin de tener un lenguaje común.



HUELLA HÍDRICA

El agua es uno de los recursos ambientales que más impactos está sufriendo en los últimos años, con afecciones derivadas del cambio climático como el estrés hídrico, el deterioro de la calidad del agua debido a la contaminación, así como una creciente demanda de agua potable.

La Política de Agua de Ferrovial reconoce el recurso hídrico como un recurso natural limitado e irremplazable y su acceso como un derecho humano fundamental. Con el objetivo de gestionar positivamente el recurso, se pone el foco en su disponibilidad, la calidad y el impacto que se produce sobre los ecosistemas.

Ferrovial ha desarrollado una metodología para el cálculo de su huella hídrica que cuantifica el impacto de las actividades de la compañía sobre este recurso. Tiene en cuenta los siguientes aspectos:

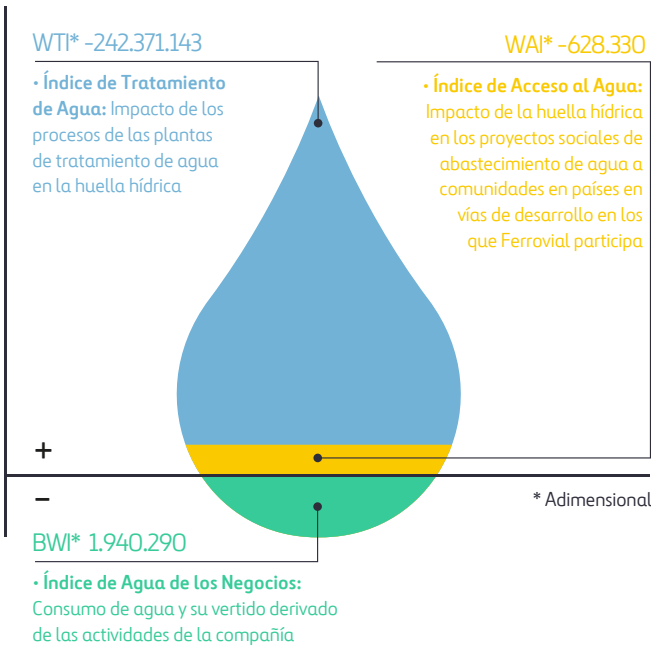
- La fuente de captación del agua, otorgando distinto peso en función de su origen.

- El estrés hídrico del país.
- El destino de los vertidos y su calidad en función del tratamiento que hayan recibido.

La metodología mide el impacto del consumo de agua y los vertidos de las actividades de la compañía (*Business Water Index - BWI*). Para este índice, se ha establecido el objetivo de conseguir una reducción del 20% en 2030, con respecto a 2017. En 2022 se ha obtenido una reducción del 29,7% con respecto a 2017 (-7,8% frente al 2021).

Asimismo, las actividades de tratamiento de agua junto con los proyectos de acción social (proyectos destinados a mejorar el acceso al agua y al saneamiento en comunidades vulnerables) definen dos índices que compensan el impacto negativo: *Water Treatment Index (WTI)* y *Water Access Index (WAI)*, respectivamente. Para garantizar esta contribución positiva, Ferrovial tiene como objetivo compensar anualmente 70 veces el BWI ($WTI + WAI > 70 \text{ BWI}$). En 2022 se ha compensado 125 veces el BWI (117 veces en 2021).

RESULTADOS HUELLA HÍDRICA 2022



Ferrovial desempeña un papel clave en la gestión hídrica, contribuyendo a solventar los principales retos sobre suministro, calidad, saneamiento y contaminación del agua, especialmente en aquellas zonas con escasez hídrica. La compañía trabaja en la implementación de tratamientos más adecuados que permitan la eliminación de contaminantes de preocupación emergente, así como las bacterias resistentes a antibióticos. Esta gestión supone una herramienta efectiva de lucha contra el cambio climático, así como muestra del compromiso con la sociedad.

Avances en la gestión ambiental de la cadena de suministro

Ferrovial comparte información con sus proveedores clave mediante el sistema de gestión ambiental implantado en sus actividades con objeto de impulsar una mejor gestión y desempeño de su cadena de suministro. En este sentido, en 2022 se ha trabajado en dos líneas:

- Elaboración de una guía de compras interna que recoge las directrices ambientales sobre especificaciones de adquisición de materiales, alineada con el Reglamento de Taxonomía de la UE.
- Lanzamiento de un programa de colaboración con proveedores para conocer y mejorar su gestión ambiental. En una primera fase, esta campaña de vinculación está centrada en la recopilación de información relativa al impacto de sus productos en términos de huella de carbono y economía circular, así como ofrecer material formativo.

CONTRIBUCIÓN POSITIVA

La actividad de tratamiento de agua junto con los proyectos de acción social ayudan a compensar el impacto del consumo de agua y vertidos que necesitan y generan las unidades de negocio.

Nota: los datos de 2021 fueron los siguientes:
WTI: -244.464.703; WAI: -624.387; BWI: 2.103.657.

DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN

Infraverse, el metaverso de Ferrovial para infraestructuras

El metaverso ha llegado a nuestras vidas. Ferrovial ha querido dar un paso adelante en el sector con la creación de su Infraverse, dedicado a las infraestructuras. Infraverse se desarrolla en un ecosistema abierto para maximizar el número de tecnologías avanzadas con entornos inmersivos e interactivos. Esto permite a Ferrovial impulsar una nueva generación de infraestructuras de transporte sostenibles y eficientes, logrando capacidades operativas avanzadas a lo largo del ciclo de vida del activo.

SIMULACIONES DEL MUNDO REAL

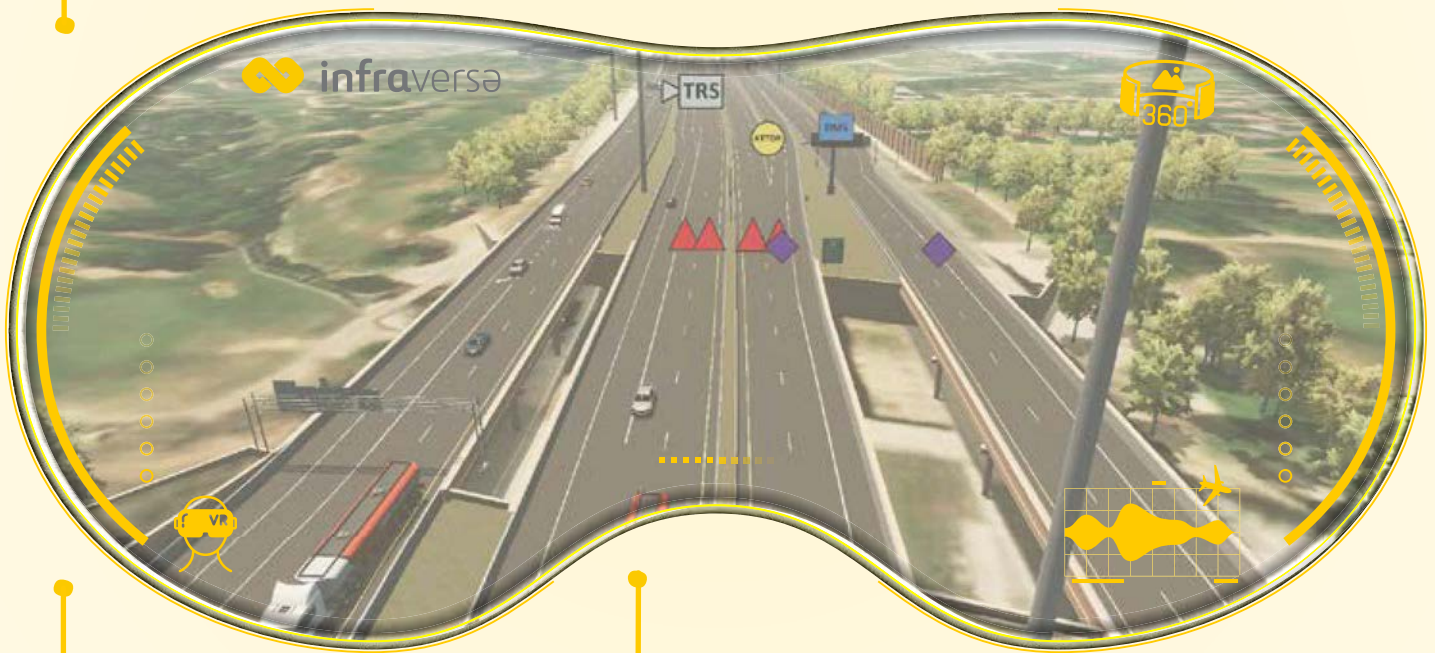
El uso de Gemelos Digitales permite simular, predecir y reproducir representaciones digitales de infraestructuras del mundo real que permiten reproducir el tráfico o la meteorología. Proporciona una representación digital a lo largo de las fases de construcción, explotación y mantenimiento.

APLICACIONES AL NEGOCIO

Infraverse aporta mejoras operativas en las revisiones de diseño y la toma de decisiones in situ. También mejora el servicio y la experiencia del usuario, así como la salud y la seguridad de los empleados.

RED DE LABS

Infraverse cuenta con una red de labs, espacios físicos donde se dispone de hardware y software, claves para experimentar una infraestructura inmersiva. Actualmente hay labs en Madrid y Londres, con planes para expandir la red en un futuro próximo.



TECNOLOGÍAS DEL METAVERSO, ECOSISTEMA ABIERTO

TECNOLOGÍAS

- Realidad virtual y realidad aumentada
- Gemelos digitales
- Internet de las cosas
- 5G
- Inteligencia Artificial
- Blockchain

CARACTERÍSTICAS

- Tecnologías en la nube para crear entornos virtuales
- Múltiples tecnologías para garantizar la interoperabilidad
- Sensación de presencia
- Interacción a través de interfaces fluidas
- Labs para ofrecer "una ventana" al Infraverse

CASOS DE USO

OPERACIONES EFICIENTES

- Teleoperaciones
- HUB para operaciones remotas
- Reducir el riesgo en zonas complejas o aisladas
- Validación de diseños basada en el impacto de la O&M
- Revisión del diseño en modelos 3D

PERSONAS EN EL CENTRO

- Integración de las comunidades en la experiencia de infraestructura
- Simulación de las condiciones de tráfico
- Ciencia del comportamiento

SOSTENIBILIDAD

- Reunir equipos globales
- Reducir el tiempo y coste de los desplazamientos
- Colaboración y conectividad a distancia
- Asistencia remota

SEGURIDAD

- Formación en realidad virtual para la salud y la seguridad
- Reducción de la exposición a riesgos

GEMELOS DIGITALES

- Simulación de infraestructuras, aeropuertos
- Simulación avanzada, redes de conexión

DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN

Transformando la compañía

Ferrovial desarrolla soluciones digitales e innovadoras que permiten conectar y transformar la compañía, generando valor y habilitando nuevas oportunidades de negocio. Para dar respuesta a estas necesidades se realiza una sólida inversión tecnológica.

INVERSIÓN EN I+D+I

74,8

millones de euros

En 2022 se ha acelerado la implantación de “Digital Horizon 24”, diseñado para fortalecer la innovación y digitalización de la compañía, y que juega un papel fundamental en su proceso de transformación. Entre los principales retos del plan está entender cómo responder a las necesidades de transformación de Ferrovial y orientar la actividad innovadora a atenderlas.

PROYECTOS DESARROLLADOS EN I+D+I

136

Con el objetivo de fortalecer el negocio a través de la digitalización, y apoyando la transformación y el crecimiento futuro, la compañía pone el foco en la automatización, la eficiencia, la competitividad, la agilidad, captura y uso efectivo de los datos, al tiempo que fomenta una cultura emprendedora y digital.

PROYECTOS CON STARTUPS

42

En este sentido, potenciar las capacidades transversales, como el uso contextualizado de datos, la ciberseguridad, el uso de plataformas, las alianzas empresariales o la revisión de procesos es clave en el proceso de digitalización de la compañía.

NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS

21

En el marco del programa *Journey to Cloud*, programa global de que canalizará todas las iniciativas en la transformación del ecosistema digital de Ferrovial, se trabaja para modernizar las plataformas nativas para mejorar su interfaz, automatizar procesos, mitigar riesgos y eliminar la obsolescencia o reducir plazos de comercialización.

PRODUCTOS DIGITALES

+15

TRANSFORMACIÓN DIGITAL ORIENTADA A IMPACTO

La transformación digital se materializa en una gestión orientada a resultados, medido a través de una nueva herramienta digital de gestión de *portfolio* que unifica todas las iniciativas de tecnología e innovación. Los impactos de transformación se cuantifican a través de las palancas de valor, resultado de todas las iniciativas transversales e iniciativas específicas que se hacen en cada negocio:

- *Digital Construction*, apoyado en el programa *Abacus* y centrado en la digitalización de los procesos de gestión y administración de obra.
- *Digital Concession*, con un enfoque centrado en el usuario final como palanca de diferenciación y creación de valor y también diversificación en nuevos negocios como energía, agua o movilidad.
- *Digital Corporation*, para digitalizar procesos como los de finanzas y control y recursos humanos.

ESTRATEGIA DE INNOVACIÓN

La actividad innovadora de Ferrovial desarrolla ventajas competitivas y garantiza un impacto sostenible mediante la transformación del negocio y la generación de nuevos productos y servicios a través de la exploración y experimentación con nuevas tecnologías. Es un proceso que comienza con la definición de las prioridades de las unidades de negocio, con el objetivo principal de obtener ventajas competitivas.

Para asegurar un impacto sostenible y alineado con Digital Horizon 24, Ferrovial ha establecido una nueva Estrategia de Innovación 2022-24 centrada en la generación de impacto sobre los siguientes ámbitos:

Ventajas Competitivas

A través de la eficiencia operativa y la gestión de riesgos, la actividad innovadora impulsa y desarrolla la implantación de nuevos productos y procesos que generen un servicio de mayor calidad a sus clientes.

En 2022 se ha impulsado *INFRAPERSE*, iniciativa para el uso eficiente de las tecnologías que componen el metaverso. Con ello se busca mejorar los procesos constructivos y de operación, dando una mejor respuesta a las necesidades del cliente.

Por otro lado, el despliegue de capacidades y herramientas digitales ha permitido optimizar procesos de diseño y gestión de nuevas infraestructuras. Se trata de soluciones que analizan la demanda simulando variables que permitan entender cada oportunidad de negocio, considerando derivadas de valor y riesgo. Además, se han explorado e implementado nuevas técnicas de diseño generativo y paramétrico, permitiendo obtener una mejor aproximación del diseño de la infraestructura de transporte y/o energía de manera mucho más eficiente.

Asimismo, la implementación y uso de herramientas digitales en la operación, como la herramienta de gestión de activos transversal, permite comprender mejor el rendimiento y la funcionalidad de los activos de forma global. Al complementar dicha herramienta con capacidades de simulación en entornos de gemelos digitales, *cloud* y plataformas de datos, Ferrovial es capaz de optimizar el funcionamiento a lo largo de todo el ciclo de vida de la infraestructura.

DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN

Innovación: liderando la transformación y la reducción de emisiones

La Innovación es un componente esencial no sólo del plan estratégico Horizon 24, sino del propósito y los valores de Ferrovial. Este año se han escalado varios proyectos a lo largo de toda la cadena de valor: gestión eficiente de activos y mejora de las soluciones digitales y centradas en el usuario con el foco en competitividad, salud y la seguridad y reducción de emisiones.

COMPETITIVIDAD

Carbon Management Solution

Plataforma digital para cuantificar las emisiones de carbono en las diferentes etapas de un proyecto de infraestructura, permitiendo controlar y reducir las emisiones.

Low Carbon Concrete

Ferrovial Construcción lidera este proyecto para analizar y testar soluciones innovadoras de hormigón. Los ensayos -que constan de las fases de optimización, reemplazo de cemento, cero emisiones y economía circular- se realizan en las obras de Ferrovial.

GESTIÓN DE RIESGOS

VR Training Simulator

Este simulador incorpora tecnología de realidad virtual para la formación en materia de seguridad y salud. Permite una exposición a situaciones de riesgo que se presentan en la realidad.

EFICIENCIA

Asset Management Platform

Plataforma de gestión de activos (carreteras, ferrocarriles, infraestructuras energéticas, plantas de tratamiento de agua). La solución está integrada con herramientas de modelado BIM, que permite la administración de los datos durante toda la vida de un proyecto.

DIVERSIFICACIÓN

Vertiports Design Challenge

Ferrovial y AECOM han desarrollado una plataforma para diseñar nuevas ideas y conceptos de vertipuertos. Equipos distintos compiten en la búsqueda de las mejores soluciones.

Smartformwork

Sistema de encofrados inteligentes que permite realizar un control de la presión y temperatura en tiempo real, facilitando la optimización de los ciclos de trabajo y logrando una mayor seguridad en los procesos de hormigonado. Representa un paso más en la apuesta por la digitalización de las obras.

NextPass by NextMove

Nextpass es el primer producto de movilidad digital de Nextmove, la nueva rama digital de Cintra US. Lanzada el día de apertura de la autopista de Ferrovial, I66-Outside the Beltway en Virginia, Nextpass es la aplicación móvil para iPhone y Android que permite pagar en cualquier carretera de peaje, puente, túnel o carril exprés del Estado de Virginia, sin necesidad de un transpondedor o etiqueta de peaje (más info en www.nextpass.io).

TRANSFORMACIÓN

Demand Analysis

Conjunto de proyectos destinados a incorporar diferentes fuentes de datos (movilidad, demografía, ruido, contaminación) en el análisis y caracterización de los modelos de demanda durante las primeras fases de un proyecto de infraestructura.

Infraverse

Herramienta de realidad virtual que prueba las reacciones reales del conductor, sin interrumpir el tráfico, modelando el impacto psicológico que ligeros cambios en la infraestructura pueden provocar en su toma de decisiones. Proporcionará valiosos datos antes de ejecutar cualquier cambio en la operación de las autopistas.

Finalmente, la sostenibilidad, considerada como uno de sus pilares fundamentales para la creación de infraestructuras de mayor calidad y resiliencia, ha propiciado la implementación de un programa de trabajo con materiales de bajo impacto en la huella de carbono que tiene por objetivo la identificación y estandarización del uso de materiales más sostenibles.

Transformación

En un mundo en constante cambio, Ferrovial se apoya en la transformación como palanca clave para adaptarse a una constante evolución de las demandas del mercado y sus clientes. En innovación, la transformación del negocio se gestiona en los centros de excelencia, centros de conocimiento en tres áreas críticas: movilidad, gestión de activos y energía y sostenibilidad.

Durante 2022 se ha puesto en marcha el Centro de Excelencia de Energía y Sostenibilidad para apoyar directamente al negocio de energía, de reciente creación. A través de él se han desarrollado proyectos como Ikongreen y la herramienta de medición de la huella de carbono.

En paralelo, Ferrovial promueve la industrialización de todo el proceso constructivo a través de la sincronización entre la producción y el ensamblaje de los componentes con la cadena de suministro y la planificación de la logística. Para ello, trabaja en proyectos que brindan capacidades de construcción modular, automatización, robotización, teleoperación y conectividad 5G. Gracias a proyectos como AIVIA se impulsa la adaptación de sus infraestructuras a contextos como los de la movilidad conectada y autónoma.

Seguir transformando los negocios de Ferrovial es una labor transversal que se aborda desde una perspectiva global y completa a todas las etapas del ciclo de vida de la infraestructura.

Diversificación y crecimiento

Mediante el lanzamiento de nuevos negocios adyacentes, y aprovechando las capacidades y conocimientos que Ferrovial posee internamente, se consigue diversificar los negocios de la compañía. Por ello, en 2022 se ha creado el proceso de *venture building*, cuyo fin consiste en el desarrollo y lanzamiento de ideas de negocio.

La creación de nuevos productos y servicios permitirá seguir incrementando el valor generado para el cliente, habilitando nuevos canales digitales y fuentes de ingreso adicionales. Es este ámbito, Ferrovial ha lanzado *NextPass*, una aplicación de pagos para las *Managed Lanes*, un nuevo método de *tolling* personalizado.

ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN ABIERTA

Ferrovial lleva años fomentando e incrementando su ecosistema de innovación abierta y red de alianzas. Este ecosistema está formado por cinco agentes que nutren, potencian y complementan los conocimientos, capacidades y talento que Ferrovial posee.

El primero de los agentes es la relación con **Universidades y Centros de Investigación**. Destaca la colaboración en investigación junto con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), a través de la iniciativa de energía (MITEL), renovada en 2021 para un tercer quinquenio y mediante la iniciativa de movilidad del MIT (MMI) a la que Ferrovial se ha unido en 2022 como miembro fundador. El objetivo de este último acuerdo es contribuir al diseño de un sistema de movilidad que sea sostenible, seguro, limpio e inclusivo.

Las **startups** y los **fondos de Venture Capital** son el segundo y tercero de los agentes clave. Durante 2022 se ha continuado con la exitosa relación con los emprendedores más brillantes de los grandes *hubs* de innovación global de Estados Unidos, Europa e Israel para conectarlos con la organización y acelerar el proceso de innovación. En este sentido, la compañía está siempre abierta a pilotar en sus infraestructuras las tecnologías y modelos de negocio más disruptivos y probar su validez en un entorno real.

En relación con los fondos de *Venture Capital*, Ferrovial ha ampliado su estrategia de inversión mediante la compra de participaciones en fondos especializados de capital riesgo cuyas tesis de inversión se centran en la construcción, la energía y la movilidad. Es el caso de Atómico, inúa siendo uno de los socios corporativos participantes en Atómico, fondo de capital riesgo de referencia en Europa, en el que Ferrovial continúa siendo uno de los socios corporativos participantes.

El cuarto agente son las **Agencias Públicas de Innovación** que se encargan de fijar la política industrial, principalmente facilitando el acceso a la financiación pública. Son programas de diferente índole que se apoyan tanto en el Plan de Recuperación y Resiliencia de España (*NextGen EU*) como en iniciativas europeas vinculadas al *EU Community Framework* (2021-2027) con instrumentos como *Horizon Europe*, *LIFE* o vehículos específicos temáticos como el *Climate KIC*, *EIT Digital*, *EIT Urban Mobility* o *InnoEnergy* además de sus homólogos en Estados Unidos. Ferrovial cuenta con una cartera de iniciativas orientadas a desplegar infraestructuras inteligentes y resilientes que permitan mejorar la eficiencia energética y sostenibilidad del territorio.

La colaboración con **grandes corporaciones** supone el quinto agente. El objetivo es buscar sinergias, complementando las capacidades de conocimiento y compartiendo buenas prácticas en la gestión de la innovación. En este ámbito, destaca el **talento interno** de Ferrovial, que permite apalancar el capital intelectual propio para idear y comercializar los proyectos de la manera más eficiente, favoreciendo la colaboración entre los empleados.

ATLAS, la herramienta de *portfolio* digital unificado

Ferrovial ha desarrollado ATLAS, la nueva herramienta digital que centraliza las iniciativas de IT e innovación, desde su conceptualización hasta la captura de su impacto final en los negocios. De este modo, ATLAS unifica esta gestión bajo un mismo estándar y proceso, facilitando su alineamiento con los planes estratégicos de las diferentes líneas de negocio y maximizando el impacto que pueden generar.

Digitalizar y unificar la gestión proporciona beneficios considerables como la homogeneidad de un mismo proceso, disponer de una fuente única de información, colaboración transparente entre equipos, así como la integración con otras herramientas digitales desplegadas en la compañía.

Asimismo, ATLAS ha permitido la implantación de un modelo de gobierno que asegura una comunicación e intercambio de información constante entre el departamento de *portfolio* y las líneas de negocio, facilitando el seguimiento de las iniciativas y la toma de decisiones estratégicas, operativas y presupuestarias relacionadas con la inversión en IT e innovación de Ferrovial.

CALIDAD

Excelencia en el servicio

Ferrovial implementa una gestión eficiente basada en la innovación y uso de nuevas tecnologías, garantizando una experiencia única a clientes y usuarios.

La Política de Calidad y Medio Ambiente articula los principios que rigen las actuaciones de la compañía para lograr los más altos niveles de excelencia operativa e innovadora en el desarrollo de infraestructuras y operación de servicios sostenibles. Estos principios ponen el foco en el sistema de gestión integrado, los requisitos regulatorios, la satisfacción de clientes y usuarios y la capacitación. Así, esta política actúa como palanca para impulsar la mejora continua, las capacidades técnicas y la eficiencia de los procesos.

SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO

La compañía tiene implantado un sistema de gestión integrado conforme a criterios de calidad, medio ambiente y energía en todos sus contratos, que funciona como herramienta para cumplir con los principios definidos en su política. La actividad certificada alcanza en 2022 el 80% según el estándar ISO 9001, 80% según ISO 14001 y 69% según ISO 50001. Además, en algunos casos, los servicios están certificados bajo otras normas por motivos de requerimientos locales.

Como parte de la gestión del sistema se realizan auditorías internas y se registran las reclamaciones en el 100% de los contratos. En 2022 se han recibido 416 reclamaciones/comunicaciones externas, de las cuales el 83% han sido cerradas satisfactoriamente.

OTRAS CERTIFICACIONES

En 2020, con renovación anual, AENOR otorgó a Ferrovial la certificación sobre sostenibilidad y contribución empresarial a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Con ella se pone en valor la Estrategia de Sostenibilidad y las acciones de la compañía en materia ESG, reforzando su sólido compromiso con los ODS.

La compañía cuenta desde 2010 con la marca de garantía Madrid Excelente, que reconoce y certifica la calidad y la excelencia en la gestión de las empresas, destacando especialmente la innovación, la sostenibilidad ambiental y social y la satisfacción del cliente.

Además, existen otros sistemas certificados conformes a normativas relacionadas con la seguridad vial, medio ambiente, responsabilidad social o negocios colaborativos, entre los que cabe destacar: UNE 19601; UNE-ISO 37001; UNE 166002; Sistema Comunitario de

Gestión y Auditoría Medioambientales (EMAS) según Reglamento (CE) nº1221/2009; BIM ISO 19650; PAS2080:2016; PAS2080:2016 EKFB; ISO 44001; ISO 45001; EMAS III; IATF 16949; UNE 216701; UNE 1176-1:2009; UNE-EN ISO 22000:2005; UNE-EN ISO 18295-1:2018; UNE 158401:2007; UNE 179002:2011; UNE-ISO 22320: 2013; UNE 15343:2008; UNE-EN ISO 13485:2018.

REQUISITOS LEGALES Y NORMATIVA TÉCNICA

La actividad de Ferrovial requiere del cumplimiento regulatorio estricto en relación con las disposiciones legales de calidad, medio ambiente y energía, tanto de ámbito regional como sectorial. Por ello, la compañía tiene implementadas soluciones digitales externas (i2i y WorldLex) e internas (DocSite) que permiten garantizar y facilitar el seguimiento de la legislación y normativa técnica de aplicación (entre otros, aquellos referidos a la contaminación atmosférica, acústica y lumínica).

Todo ello contribuye a lograr una garantía de calidad, así como una gestión eficiente centrada en el cumplimiento legislativo, la mitigación de los impactos negativos y el control de riesgos del negocio.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES Y USUARIOS

Bajo la premisa de la mejora continua, Ferrovial busca cumplir con las expectativas de clientes y usuarios, así como aumentar su grado de satisfacción con los servicios prestados y productos ofrecidos. Para ello pone en marcha un programa anual de encuestas que permite identificar los puntos fuertes y débiles de la calidad ofrecida y establecer así acciones de mejora.

- Los **clientes**, entre los que se encuentran las administraciones públicas y los promotores privados, valoran el desempeño de la actividad en relación con la fiabilidad, confianza excelencia operacional, capacidad de respuesta, innovación y sostenibilidad.
- Los **usuarios** de las infraestructuras y servicios evalúan la calidad del servicio ofrecido. Adicionalmente, se está trabajando en el desarrollo de un innovador programa de medición de satisfacción de usuarios para la recogida de indicadores de las divisiones de Aeropuertos e Infraestructuras Energéticas y Movilidad que permiten tener una visión más completa de la experiencia del usuario acerca de los servicios ofertados.





DIGITALIZACIÓN

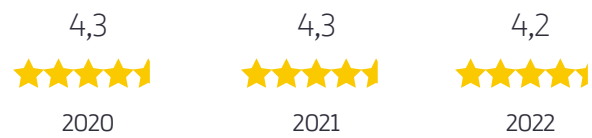
La digitalización impulsa a Ferrovial a liderar la transformación en los sectores de infraestructuras y movilidad, ofreciendo respuestas eficientes y sostenibles a las necesidades de la sociedad. Ferrovial apuesta por la innovación para maximizar el valor de los activos, lograr ventajas competitivas y mejorar la experiencia de clientes y usuarios.

A través del uso de tecnologías digitales, se están mejorando procesos, implementando nuevas metodologías y modernizando los productos. Entre otras, destacan las iniciativas *Building Information Modeling (BIM)*, *metaverso*, *Digital Twins* o *AIVIA*.

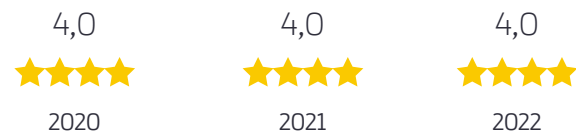
FORMACION EN CALIDAD, MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

Ferrovial promueve la sensibilización y formación en materia de calidad, medio ambiente y energía entre sus empleados y colaboradores, con el objetivo de mejorar su desempeño y capacidades, las acciones se llevan a cabo con carácter anual. Especialmente se pone el foco en la gestión de residuos, cambio climático, huella hídrica, contaminación y biodiversidad. En 2022 se impartieron más de 1.000 horas de formación a personal interno, a las que asistieron más de 4.000 empleados. En relación con el personal externo, se han impartido más de 1.800 horas.

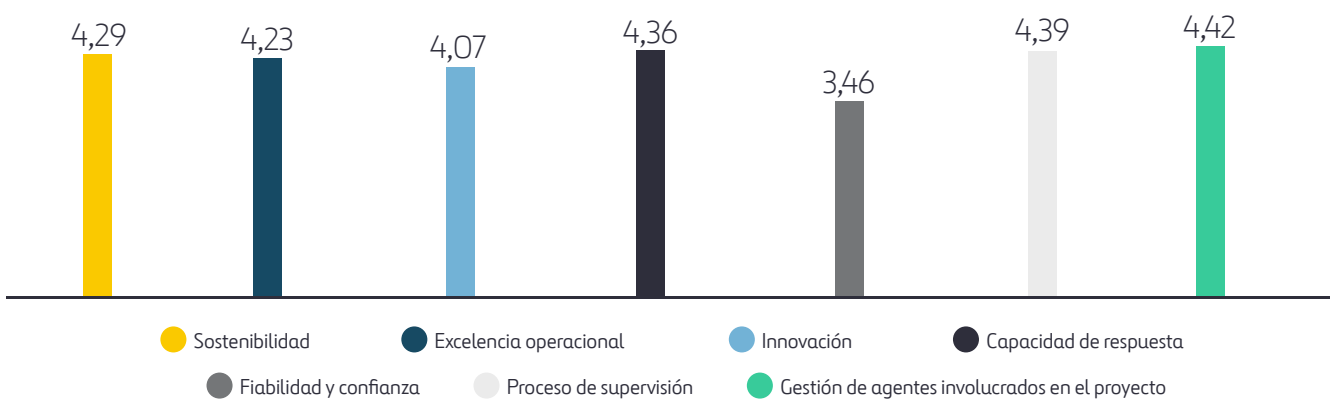
NOTA GLOBAL SATISFACCIÓN CLIENTE



NOTA GLOBAL SATISFACCIÓN USUARIO



SATISFACCIÓN DEL CLIENTE (SOBRE 5)



INTEGRIDAD

Clave para una competitividad sostenible

El Programa de *Compliance*, aprobado por el Consejo de Administración, tiene el objetivo de contribuir a la sostenibilidad de Ferrovial, promoviendo el cumplimiento de todas las leyes aplicables y del Código Ético, basándose en un sistema eficaz de gestión de riesgos.

La creciente presencia internacional de la compañía ha determinado la transformación de su Programa de *Compliance* en los últimos años, posicionándolo en la vanguardia de los sistemas de cumplimiento y de gestión de riesgos.

El Programa de *Compliance* está supervisado directamente por el Consejo de Administración de Ferrovial a través de la Comisión de Auditoría y Control, de cuyo presidente depende el Director de Cumplimiento y Riesgos, quien informa de la marcha del programa periódicamente a la Comisión y al menos semestralmente al Consejo.

PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS DE CUMPLIMIENTO

La Política de Cumplimiento describe el Programa de *Compliance* que se basa en un eficaz sistema de gestión de riesgos. Para ello, ha establecido un proceso común de evaluación, vigilancia y control de los riesgos de cumplimiento bajo el principio de "tolerancia cero" a la corrupción y, en general, hacia la comisión de actos delictivos.

El Programa de *Compliance* incluye un Modelo de Prevención de Delitos que tiene el objetivo de prevenir los riesgos de comisión de actos delictivos, especialmente, aquellos que conlleven la responsabilidad penal de la persona jurídica.

En 2022 se han renovado las certificaciones del programa de *Compliance*, de acuerdo con las normas de referencia UNE 19601 "Sistemas de gestión de *Compliance* penal" y UNE-ISO 37001 "Sistemas de gestión antisoborno", ambas obtenidas por primera vez en 2019. Asimismo, el Programa de *Compliance* incluye un Modelo de Cumplimiento Tributario certificado en 2021 y revisado en 2022 conforme a la UNE 19602.

FORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

Cada dos años, el Director de Cumplimiento y Riesgos presenta, para la aprobación de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo un plan de formación y comunicación, y evalúa periódicamente su eficacia con el fin de promover una cultura de ética e integridad y dar a conocer a toda la plantilla el Código de Ética Empresarial y las políticas y procedimientos que lo desarrollan.

En 2022 se ha desplegado en todo el Grupo, con carácter obligatorio para todos los empleados, un curso denominado *Compliance Boot Camp*, cuyo objetivo es repasar algunas de las políticas y procedimientos que desarrollan los principios recogidos en el Código de Ética, en particular, la política anticorrupción, la de lobby y contribuciones políticas, la de regalos y gastos de representación, la de patrocinios, mecenazgos y donaciones, las políticas y procedimientos de

diligencia debida de terceros y la política del canal ético y de gestión de consultas, denuncias y quejas.

Asimismo, se han impartido sesiones de formación en materia de competencia a los empleados con mayor exposición al riesgo de incumplimiento de las leyes de defensa de la competencia aplicables en las jurisdicciones donde Ferrovial desarrolla su actividad, con el objeto de proporcionar herramientas que ayuden a identificar y evitar prácticas que pudieran ser consideradas anticompetitivas. Cabe destacar la jornada "*U.S. Antitrust Law and Spanish/EU Competition Law*".

POLÍTICA ANTICORRUPCIÓN

La Política Anticorrupción de Ferrovial establece normas para el comportamiento de los empleados, directivos y administradores de Ferrovial, así como de los terceros con los que se relaciona el Grupo, bajo el principio de "tolerancia cero" ante cualquier práctica que pueda considerarse corrupción o soborno. La política exige el cumplimiento de todas las leyes anticorrupción aplicables e insta a denunciar cualquier infracción de las mismas o de la normativa interna en la materia.

Ferrovial exige un comportamiento acorde con los más altos estándares éticos a los terceros con los que se relaciona. Para ello, se sigue un proceso de diligencia debida de integridad ética de terceros conforme a las mejores prácticas internacionales, aplicando en cada caso la política o procedimiento correspondiente.

Formación en *Compliance*

En 2022 se ha dado continuidad al plan de formación online sobre el Código de Ética Empresarial y la Política de Cumplimiento (Conductas Prohibidas), además de cursos contra la corrupción y sobre protección de datos, entre otros. El volumen formativo de estos cursos, junto con los cursos de competencia, curso sobre el canal ético y el *Compliance Boot Camp*, ascendió a 5.718 horas, acumulando un total de 16.483 horas de formación en los tres últimos años. La mayoría de estos cursos se incluyen en el plan de formación obligatorio para las nuevas incorporaciones.

También durante el año 2022 se han llevado a cabo campañas de comunicación denominadas: "*Did you know?*", sobre aspectos relevantes de las políticas de cumplimiento y se han publicado dos artículos "*Spotlight on...*", resaltando la labor de algunos empleados por su colaboración en la promoción de la cultura de integridad de Ferrovial.

Canal ético

Su objetivo es facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas internas de Ferrovial. Conforme a la política de gestión de consultas, denuncias y quejas, todas las comunicaciones dan lugar a una investigación por parte del encargado de su gestión, garantizando a los informantes confidencialidad, protección legal y ausencia de represalias de cualquier tipo.

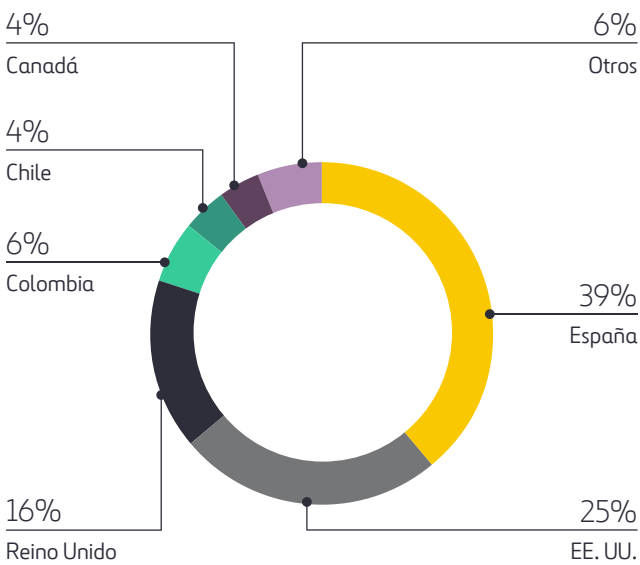
Durante el ejercicio 2022, se recibieron por los distintos canales de comunicación 130 comunicaciones (142 en 2021), de las cuales 49 llegaron por el Canal Ético (85 en 2021). El número de comunicaciones recibidas por cada 1.000 empleados asciende a 3,78 (1,9 en 2021). De las 130 comunicaciones recibidas, un 55% han sido anónimas (58% en 2021), un 49 % se consideraron sustanciadas (40%* en 2021) y se han acordado medidas correctivas en un 95% de los casos (85%* en 2021). Las medidas adaptadas son principalmente medidas disciplinarias, de formación y cambio de procesos. En 2022, las comunicaciones del Canal Ético se han investigado y resuelto en un plazo medio de 30 días (67 en 2021). Ningún caso investigado ha dado lugar a impactos significativos para Ferrovial desde el punto de vista penal, económico o reputacional.

Número de comunicaciones por 1.000 empleados	
2021	2022
1,9	3,78

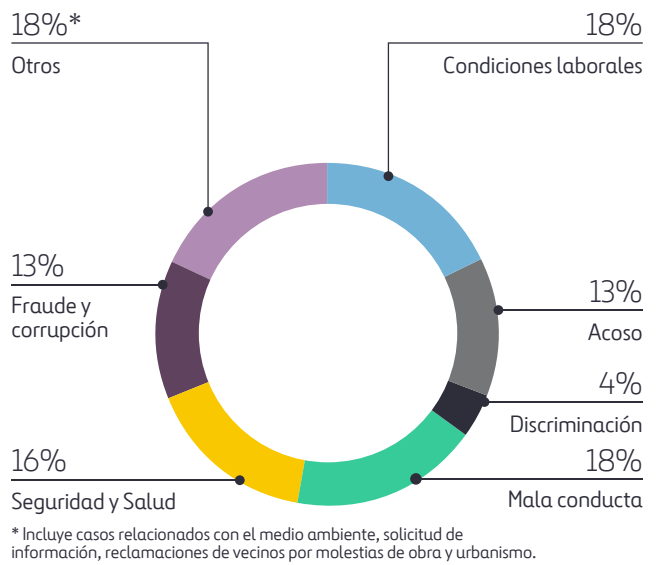
Periodo medio de resolución de las comunicaciones (días)	
2021	2022
67	30

COMUNICACIONES CANAL ÉTICO

PAÍS DE ORIGEN



TIPOLOGÍA DE LA COMUNICACIÓN



CÓDIGO DE ÉTICA

El Código de Ética Empresarial de Ferrovial obliga a denunciar cualquier incumplimiento de la legislación o de la normativa interna. Para ello, se pone a disposición el Canal Ético, un sistema confidencial y, si el remitente así lo prefiere, completamente anónimo, que garantiza a los usuarios la ausencia de represalias. Se puede acceder por teléfono, por correo postal, por la intranet o por la web de la compañía www.ferrovial.com. Asimismo, en determinadas sociedades o áreas de actividad que por su importancia lo demandan, se han establecido canales de comunicación específicos.

La Dirección de Cumplimiento y Riesgos es responsable de gestionar el Canal Ético, con el apoyo de Auditoría Interna para el análisis de las comunicaciones de alta prioridad, e informa trimestralmente a la Comisión de Auditoría y Control y anualmente al Consejo de Administración, de las comunicaciones recibidas y las gestiones llevadas a cabo.

Durante 2022, se ha realizado una campaña global de concienciación de *Compliance*, lanzada en 10 países y 290 centros de trabajo, que incluyó cartelería y recursos audiovisuales, para reforzar el conocimiento del Código de Ética y del Canal Ético entre todos los empleados del Grupo.

*Tras el cierre de las comunicaciones de 2021.

DERECHOS HUMANOS

El más importante de los derechos

Los derechos humanos se han situado en la base del funcionamiento de la sociedad, rechazando la discriminación por raza, sexo, nacionalidad, etnia, lengua o religión. Los cambios sociales exigen una puesta al día constante. Ferrovial ha actualizado su política de Derechos Humanos en 2022, alineándola con los estándares internacionales, incorporando nuevos derechos y descansando en el Consejo de Administración su supervisión.

COMPROMISO POR GRUPO DE INTERÉS



PRINCIPIOS

- RESPETAR Y PROMOVER
- PREVENIR Y MITIGAR
- RECHAZO A LA DISCRIMINACIÓN
- GARANTIZAR LA SEGURIDAD
- EVALUAR Y COMUNICAR

NUEVOS DERECHOS



CANAL ÉTICO

Accesible por teléfono, correo postal, intranet y página web. Confidencial y anónimo. La empresa protege al comunicante de cualquier represalia

MODERN SLAVERY



Modern slavery abarca el trabajo forzoso y la trata de seres humanos, provocados por situaciones de explotación, amenaza, violencia, coacción, engaño o abuso de poder

HERRAMIENTAS INTERNAS

- CÓDIGO DE ÉTICA EMPRESARIAL
- POLÍTICA DE COMPRAS
- FERROVIAL RISK MANAGEMENT (FRM)
- DUE DILIGENCE CON TERCEROS Y PROVEEDORES
- APROBACIÓN DE OPERACIONES
- FORMACIÓN, DIFUSIÓN Y SENSIBILIZACIÓN
- CANAL ÉTICO

DERECHOS HUMANOS

Un compromiso renovado

Los derechos humanos son parte fundamental de la estrategia global de sostenibilidad. En 2022 se ha renovado la política de Derechos Humanos alineada con los principales estándares internacionales y teniendo en cuenta las nuevas tendencias que amplían el enfoque de derechos humanos acercándolo a la realidad de la empresa. De esta forma se actualiza el firme compromiso de Ferrovial en la protección y respeto de derechos humanos en toda la cadena de valor de la compañía.

En 2022 el Consejo de Administración de Ferrovial ha aprobado una nueva Política de Derechos Humanos que reafirma el compromiso de la compañía de no solo respetar sino apoyar y promover los derechos humanos sino identificar, prevenir y mitigar cualquier potencial impacto negativo. Está alineada con los principales estándares internacionales como son el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la guía de la OCDE para empresas multinacionales y las normativas de la Organización Internacional del Trabajo. Por supuesto también está alineada con la normativa interna que pivota en torno al Código Ético de Ferrovial.

Uno de los pilares de la estrategia de Ferrovial es el fomento de la diversidad y la igualdad. En la política queda claramente definido el rechazo a cualquier tipo de discriminación en todas las actividades de la compañía y en todas las relaciones con sus grupos de interés. Para garantizarlo se cuenta con una Estrategia Global de Diversidad e Inclusión, con un Plan de Igualdad que se renueva periódicamente (en 2022 se ha aprobado su tercera versión) y con el protocolo interno para la Prevención del Acoso Laboral y Sexual. Además, desde 2013 Ferrovial, alineado con el ODS 5, está adherida al proyecto "Empresas por una sociedad libre de violencia de género", impulsado por el Gobierno de España. En esta línea, Ferrovial también realizó diversas acciones para sensibilizar a sus empleados el 25 de noviembre, Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer.

Para reforzar su compromiso con la diversidad, Ferrovial mantiene acuerdos con organizaciones especializadas en fomentar la incorporación e inclusión laboral de las personas con discapacidad, en los diferentes países en los que opera.

Otro de los principios claves de la nueva política es la seguridad. Por ello, Ferrovial tiene el compromiso de crear un entorno de trabajo seguro y saludable para sus empleados y contratistas y fomenta la seguridad de los usuarios de sus infraestructuras

La política renueva también el compromiso con la transparencia en todo lo relativo a la protección de los derechos humanos, y explicita respecto la anterior aprobada en 2014, el compromiso de Ferrovial con el derecho a la desconexión digital, el respeto a la confidencialidad y el derecho a la intimidad y a la privacidad y analiza las implicaciones para la compañía en las relaciones con todos sus grupos de interés:

- Empleados: trabajo infantil, trabajo forzado, *modern slavery*, tráfico de personas, acoso sexual, conciliación, desconexión digital, derecho de asociación, etc.
- Clientes: estándares de calidad, seguridad y salud.
- Comunidades: derechos de las comunidades indígenas, locales, minorías y población vulnerable. Protección del medio ambiente.

- Proveedores, contratistas y socios: procedimientos de diligencia debida en los procesos de selección. Reparación y remediación de impactos negativos.

Esta política está a disposición de todos ellos. Pero son especialmente los empleados y directivos, los responsables de asegurar el cumplimiento en todas las actividades de Ferrovial. Se ha realizado una campaña de comunicación interna para dar a conocer esta nueva política y las herramientas disponibles para garantizar su cumplimiento. Esta difusión refuerza otras acciones como los cursos sobre el Código de Ética y sobre anticorrupción que se renuevan y actualizan periódicamente y que incluyen módulos específicos para entender las posibles implicaciones sobre los derechos humanos.

El Canal Ético está a disposición de los empleados y del resto de grupos de interés. Permite a cualquier parte interesada comunicar las posibles situaciones de acoso y otras prácticas discriminatorias. Es accesible por teléfono, correo postal, intranet o la página web de Ferrovial, permitiendo realizar las comunicaciones de forma confidencial y/o anónima si así se desea. Ferrovial protege a los comunicantes o denunciantes de cualquier posible represalia. Desde 2017, el Canal Ético incorpora varios puntos relacionados con los Derechos Humanos.

El diálogo con los grupos interés es continuo. La compañía participa en distintos foros para mejorar la identificación de asuntos clave. Desde 2021, Ferrovial se ha involucrado en un programa de diálogo con inversores sobre formas modernas de esclavitud liderado por Sustainalytics. Además, en 2022 ha participado con organizaciones del tercer sector y universidades en sesiones de diálogo sobre derechos humanos y debida diligencia y sigue involucrada en plataformas, redes y grupos de trabajo como el Consejo Empresarial para el Desarrollo Sostenible de Forética, el *Lab* de Derechos Humanos de la Fundación Seres, el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial, la iniciativa Alianza CEO por la Diversidad o el Chárter de Diversidad, una iniciativa europea que se enmarca en las directivas antidiscriminación de la Unión Europea.

COMPROMISO CON LOS DERECHOS LABORALES

La preservación de los derechos laborales tiene una especial relevancia entre los compromisos de Ferrovial. Rechaza cualquier tipo de trabajo infantil o forzoso en cualquiera de sus formas, garantiza la igualdad de oportunidades y la no discriminación, la protección frente al acoso de sus trabajadores, el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva en todos los países en los que mantiene actividad y fomenta la conciliación entre la vida profesional y familiar. Sus empleados están protegidos por las regulaciones laborales de los diferentes territorios. Además, el 59,2% de la plantilla de Ferrovial está adherida a convenios colectivos.

Para atender las necesidades de sus empleados y la promoción de hábitos saludables y entornos de trabajo saludables, Ferrovial cuenta con canales de comunicación interna, y herramientas que facilitan la creación de entornos de trabajo colaborativos y dinámicos. En 2022 Ferronet, la intranet de Ferrovial, registró 2.940.043 sesiones y 4.499.139 páginas vistas.

Adicionalmente, Ferrovial ha analizado internamente que la remuneración de sus empleados se encuentra por encima del *living wage* (salario digno) en los países con mayor actividad (España, Reino Unido, Chile, EE. UU. y Polonia), entendiéndose como tal aquella retribución que debe percibir una persona o familia para satisfacer sus necesidades básicas de alimentación, vivienda, transporte, vestimenta o servicios sanitarios, entre otros. Tras este ejercicio, se puede afirmar que todos los empleados tienen una remuneración superior al *living wage* correspondiente a su país.

GARANTIZAR LA DEBIDA DILIGENCIA EN DERECHOS HUMANOS

Ferrovial se ha dotado de un conjunto de herramientas que promueven la protección y el respeto de los derechos humanos con el fin de garantizar la debida diligencia en materia de derechos humanos en la actividad de la compañía.

Dentro de estos mecanismos de diligencia debida, Ferrovial evalúa periódicamente los potenciales riesgos para los derechos humanos dentro del proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado *Ferrovial Risk Management* (FRM). El proceso FRM permite identificar y priorizar los eventos de riesgo en función de su probabilidad y de su impacto. FRM define al menos 8 categorías relacionadas con los derechos humanos que en 2022 han registrado 33 riesgos potenciales en todos los proyectos de la compañía, la mayoría de ellos relacionados con protección de datos o seguridad (79%). La mayoría de los riesgos identificados son leves o moderados (94%).

Además de valorar el riesgo, el responsable identifica para cada riesgo los controles implantados para mitigar o eliminar el riesgo, bien su impacto o su probabilidad de ocurrencia.

De igual forma, la compañía cuenta con un procedimiento de aprobación de operaciones de asignación de capital, para que en el análisis de todas las operaciones corporativas que se lleven a cabo se tenga en cuenta si pueden menoscabar los principios éticos de Ferrovial, con especial atención a los derechos humanos, aspectos sociales, de buen gobierno y ambientales.

LOS DERECHOS HUMANOS EN LA CADENA DE VALOR

Para hacer efectiva la preservación de los derechos humanos en la cadena de valor y el respeto a los estándares éticos de la compañía, Ferrovial cuenta, desde 2021, con un Código Ético para Proveedores con el fin de establecer los principios básicos que deben regir el comportamiento de los proveedores en su relación comercial con la compañía.

El Código Ético de Proveedores incluye, entre sus principios, el respeto a los derechos humanos y la abolición del trabajo infantil. El procedimiento establece los criterios generales del proceso de diligencia debida de integridad ética en la selección de un Proveedor y su seguimiento durante la vigencia de la relación comercial.

Antes de la firma del contrato, se asegurará la aceptación tanto del Código Ético de Proveedores como de la Política Anticorrupción y se realizará un seguimiento durante la vigencia de este.

Ferrovial cuenta con un procedimiento de diligencia debida de integridad ética de terceros. Este procedimiento debe seguirse con anterioridad a alcanzar un acuerdo de colaboración, de asociación, o de cualquier otra naturaleza con un tercero (no proveedor). Pretende prevenir actitudes y actuaciones contrarias a los derechos humanos en las relaciones con terceros. Para facilitar su cumplimiento en 2021 se implantó una herramienta online que facilita el proceso. En 2022, 199 terceros han sido analizados, y el 10% han tenido una valoración final del riesgo alta.

Ferrovial, vigilante ante las nuevas formas de esclavitud (*Modern Slavery Act*)

La compañía opera en países con legislaciones estables y con bajo riesgo de violación de los derechos humanos. Más del 95% de sus operaciones se desarrollan en España, EE.UU., Canadá, Polonia, Reino Unido y Australia. Sin embargo, la compañía cuenta con mecanismos adecuados para prevenir posibles riesgos relacionados con los derechos humanos.

En primer lugar, la nueva política de derechos humanos incluye específicamente la prevención de nuevas formas de esclavitud, además las filiales de Ferrovial en Reino Unido, como Heathrow, AGS o Ferrovial Construcción UK cuentan con sus propios *Modern Slavery Statement*.

Cada uno de estos *Modern Slavery Statement* formaliza el compromiso de estas sociedades de prevenir cualquier tipo de violación de los derechos humanos. Además, en cada uno de ellos se especifican los mecanismos de prevención para evitar cualquier tipo de violación de los DDHH, no solo los relacionados con *Modern Slavery*, así como los mecanismos de denuncia en caso necesario.

Con objeto de prevenir posibles vulneraciones del Código de Ética Empresarial, la compañía cuenta con procedimientos de diligencia debida de integridad ética de terceros, de proveedores y de candidatos.

Además de estos mecanismos preventivos, Ferrovial cuenta con otras herramientas para hacer seguimiento continuo una vez establecidos vínculos comerciales con un tercero o con un proveedor. En el caso de terceros, se hará un seguimiento periódico mediante una búsqueda automática de noticias adversas en medios nacionales e internacionales, así como en listas de sanciones públicas. Por su parte, en el caso de los proveedores, la compañía cuenta con la herramienta Supplier 360, que también realiza un barrido automático en búsqueda de noticias adversas de proveedores con los que se mantiene una relación comercial.



CADENA DE SUMINISTRO

Sostenibilidad en la cadena de valor

Fomentar compras sostenibles e incorporar criterios ESG en la cadena de suministro son dos de las prioridades en este ámbito para Ferrovial.

La compañía promueve la digitalización, incorpora herramientas, aplica procedimientos y desarrolla proyectos orientados a promover la sostenibilidad de su cadena de suministro mediante un conocimiento más profundo de la tipología de proveedores que ofrecen a la compañía sus productos y servicios.

Desde un punto de vista general, se analiza el grado de criticidad de todos sus proveedores, entendiendo como proveedor crítico aquel cuyo volumen de compras es significativo desde un punto de vista económico, o bien aquel cuyos suministros o servicios pudieran implicar un impacto negativo sobre la continuidad del negocio en caso de producirse una incidencia, bien por fabricar materiales o equipos críticos o ser de difícil sustitución. En base a estos criterios, a finales de 2022 en la división de Construcción había 123 proveedores críticos identificados, de los cuales 121 eran Tier-1 y 2 Tier-2.

Durante 2022 se incorporaron a la cadena de suministro de Ferrovial 15.292 proveedores, evaluándose más de 12.000, de los cuales han resultado rechazados menos del 1%. En cuanto a la facturación en proveedores, un total del 24,27% correspondió a proveedores críticos, mientras que un 97,03% provino de proveedores locales.

INTEGRACIÓN DE PRINCIPIOS ESG

Ferrovial cuenta con un Código Ético de Proveedores, integrado en el Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores. Conocerlo es un requerimiento de obligado cumplimiento para proveedores en los pedidos y contratos, y recoge los principios básicos que deben regir el comportamiento de todos los proveedores en su relación comercial con la compañía. Está alineado y complementa a otras políticas corporativas, en especial al Código de Ética Empresarial, y a las políticas de responsabilidad corporativa, derechos humanos, calidad y medioambiente y anticorrupción.

Además, los modelos de pedidos y contratos incluyen cláusulas ambientales, sociolaborales, de seguridad y salud, de cumplimiento de los Principios del Pacto Mundial, así como de ética y anticorrupción, en línea con el Código de Ética y las Políticas de Cumplimiento, garantizando de este modo el cumplimiento de los requerimientos ESG.

Los asuntos ESG son también considerados en el análisis de proveedores. En este sentido, se clasifican como proveedores de alto riesgo desde un punto de vista de sostenibilidad aquellos que suministren productos considerados de alto riesgo o de sectores caracterizados como de alto riesgo, y que fabriquen los productos suministrados en países considerados de riesgo. En el caso de Ferrovial, este listado se limita a algunos proveedores de equipos de protección individual. A finales de 2022, este listado estaba compuesto por tres proveedores en Construcción, siendo todos ellos objeto de un seguimiento especial.

La evaluación y seguimiento del desempeño de proveedores también tiene en cuenta criterios ESG. La división de Construcción dispone de una aplicación informática para la evaluación y seguimiento de cada proveedor en base a las evaluaciones realizadas desde cada obra o centro de trabajo. Incluye, entre otros aspectos, el cumplimiento en materia de seguridad y salud y PRL, Política Anticorrupción y criterios ambientales. Estas evaluaciones permiten calificar a los proveedores de forma continua, estando disponibles a nivel internacional tanto para jefes de obra como para el resto del personal autorizado que participa en el proceso de compras y gestión de proveedores. Las evaluaciones con incidencias son comunicadas en tiempo real, de modo que los responsables de compras pueden tomar decisiones con información actualizada.

El resultado de las evaluaciones puede derivar en el apercebimiento del proveedor, en el establecimiento de un plan de acción de mejora, o incluso llegar a su inhabilitación para trabajar con Ferrovial dependiendo de su gravedad, especialmente si se verifican incumplimientos de la Política Anticorrupción.

COMPRAS SOSTENIBLES

La aplicación de nuevas tecnologías y el desarrollo de proyectos de innovación es clave para conseguir una cadena de suministro ágil, eficiente y transparente, y que incorpore principios de sostenibilidad a sus procesos de selección de proveedores. Las iniciativas más destacadas son las siguientes:

- Proyecto *Low Carbon Concrete*: puesto en marcha en 2022, tiene como objetivo identificar los proyectos más innovadores a nivel mundial para el desarrollo de hormigones sostenibles (con bajos niveles de emisiones de CO₂), y que puedan contribuir también a la mejora de los procesos de prefabricación, curado u optimización de mezclas para su posible utilización en obra.

NÚMERO DE
PROVEEDORES

49.135

NÚMERO DE
PROVEEDORES
EVALUADOS

15.292

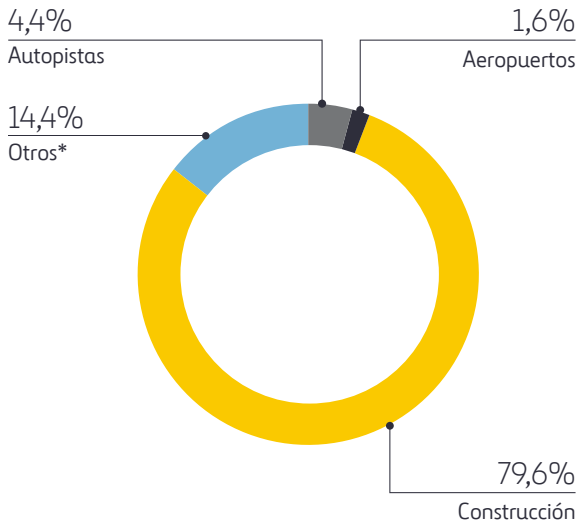
COMPRAS A
PROVEEDORES
LOCALES

97,03%



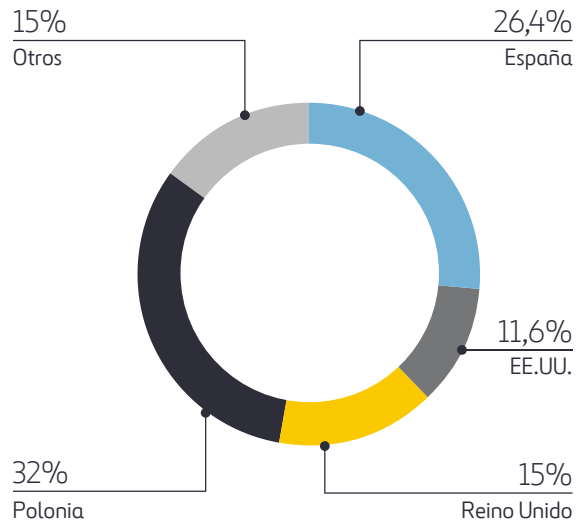
Empleados en las oficinas de Ferrovial, Madrid, España.

PROVEEDORES POR NEGOCIO



* Incluye Corporación (580) y Servicios (6.476)

PROVEEDORES POR PAÍS



- Guía de Compras Alineadas con la Taxonomía de la UE: elaborada en 2022, su propósito es aglutinar la información necesaria y establecer los principios para asesorar a los responsables de compras de los contratos en materia de compras para dar cumplimiento a los requerimientos taxonómicos.
- Compra de energía eléctrica de origen renovable: la compañía promueve la compra de energía eléctrica con garantía de origen y avanza progresivamente hacia el objetivo 100% en 2025 establecido en el Plan Estratégico Horizon 24. En 2022 el 70% de la energía eléctrica adquirida fue producida a partir de fuentes renovables.
- Flota de vehículos eficiente: la compañía también ha establecido en Horizon 24 el objetivo de reducir las emisiones procedentes de flota un 33% en 2030. Además, se siguen incorporando a la flota vehículos híbridos e híbridos enchufables produciéndose una reducción sustancial y continuada en los niveles de emisiones.
- Catálogo de Compras Verdes: durante 2022 se ha continuado actualizando e incrementando la información disponible en el catálogo con el objetivo de potenciar la compra de productos sostenibles. En Construcción, se han incorporado alternativas de suministro de productos verdes con Declaraciones Ambientales de Producto y productos con Ecolabel, así como otra información acreditativa de las mejoras en sostenibilidad, para poder ponerlas a disposición de los clientes tanto en fase de contratación como de ejecución.

Supplier360, herramienta de apoyo a la gestión de la cadena de suministro

Ferrovial cuenta con Supplier360, herramienta informática que monitoriza proveedores utilizando técnicas de analítica avanzada de datos, tratamiento de lenguaje y búsquedas en internet. Con ello se consiguen detectar riesgos potenciales, ya sean financieros, ambientales, jurídicos, laborales o reputacionales. La plataforma aporta información adicional a la ya disponible en las bases de datos de proveedores, tanto para la fase de selección, contratación o seguimiento.

A cierre de 2022 se monitorizan 724 proveedores de Ferrovial Construcción, que representan más del 60% de la facturación de proveedores en España, USA y UK. La herramienta ha reportado un total de 393.034 informaciones de estos, obtenidas de las distintas páginas de internet y plataformas a las que accede.

En 2023 Ferrovial Construcción integrará la información de Supplier360 en la herramienta de gestión de obra inSite, permitiendo el acceso a la información obtenida por la plataforma a todas las obras.

COMUNIDAD

Desarrollo de las comunidades locales

La inversión en la comunidad es un instrumento estratégico para potenciar la contribución de Ferrovial a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Sus programas sociales prestan especial atención a las personas más vulnerables.

El compromiso con la comunidad de Ferrovial es un instrumento estratégico alineado con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y con su Plan Estratégico Horizon 24. Ferrovial favorece el diálogo con las comunidades locales, tal y como se recoge en la nueva Política de Derechos Humanos, pero lleva su compromiso más allá y cuenta con programas de acción social centrados en los colectivos más vulnerables para que el desarrollo de las comunidades donde opera sea sostenible e inclusivo.

La compañía busca que su compromiso social involucre también a sus empleados a través de voluntariado o económicamente. En este sentido en 2022, 2.266 empleados han participado de una u otra forma en los programas sociales, lo que supone una aportación de 21.333 horas de voluntariado valoradas como una contribución de 707.420 euros, que se suman a 3.945.703 euros aportados en dinero. Además, la coordinación de estas actividades supone para la compañía unos costes de gestión valorados en 148.795 euros. Esta participación permite multiplicar el impacto en la comunidad a la vez que potencia las capacidades y el sentimiento de formar parte de un proyecto común.

INFRAESTRUCTURAS SOCIALES PARA UN DESARROLLO AL ALCANCE DE TODOS

Ferrovial alinea sus intervenciones sociales con su estrategia global de impulsar infraestructuras sostenibles. Por ello, sus principales programas de inversión en la comunidad desarrollan infraestructuras que facilitan a personas desfavorecidas el acceso a derechos básicos como el agua, la salud o la alimentación.

Alineado con el ODS 6, uno de los ejes principales es el desarrollo de **infraestructuras para mejorar el acceso al agua y al saneamiento** en comunidades vulnerables a través del Programa Infraestructuras Sociales. En sus 12 años en marcha ha impulsado 34 proyectos en América Latina, África y Asia que han permitido mejorar el acceso al agua en condiciones dignas a 286.213 personas en 12 países.

Estos logros han sido posibles gracias a una inversión que ya supera los 6,8 millones de euros y a la participación de 133 empleados voluntarios, que han destinado más de 10.500 horas de trabajo cualificado. Los voluntarios proporcionan asistencia técnica en el desarrollo de los proyectos.

En 2022, el programa ha desarrollado tres proyectos en Sudán, Colombia e India, en colaboración con World Vision Internacional, Acción Contra el Hambre y Cruz Roja Española, mejorando el acceso al agua y a servicios de saneamiento de 50.042 personas.

Desde hace varios años Ferrovial está trabajando en medir el impacto social de sus programas de inversión en la comunidad alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Además desde 2018, todos los



proyectos de infraestructuras sociales de acceso al agua realizan una evaluación de su impacto social con una metodología propia basada en el marco *Social Return on Investment* (SROI).

Desde 2012, Ferrovial mantiene un compromiso para mejorar las **infraestructuras que facilitan el acceso a la alimentación** a los más vulnerables en España. En las 52 intervenciones realizadas ha invertido más de 997.000 euros para contribuir al ODS 2, hambre cero, mejorando comedores sociales y almacenes de alimentos para garantizar el reparto de alimentos. En 2022, ha colaborado con Cáritas para mejorar las instalaciones de 3 comedores sociales en Bilbao, Tortosa y Las Palmas de Gran Canaria.

La compañía además desarrolla **infraestructuras para la mejora de la salud** con el Programa “Zona de Padres. Budimex para niños” mejorando las infraestructuras de las plantas de pediatría de hospitales para facilitar una recuperación más rápida de los niños hospitalizados y crear condiciones más cómodas para ellos y sus familias. En los nueve

años de existencia se han creado 39 zonas para padres, más de 250 empleados se han involucrado como voluntarios y benefician a más de 2.500 personas al año.

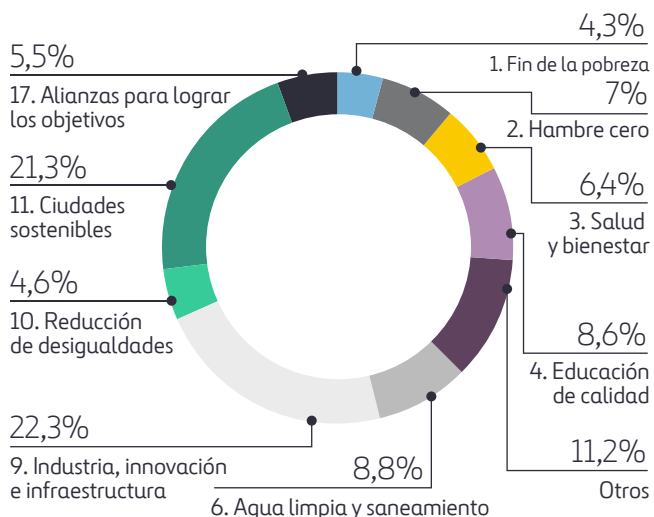
LA EDUCACIÓN, ASPECTO CLAVE PARA EL FUTURO DE LA SOCIEDAD

Ferrovial, alineado con el ODS 4, mantiene un firme compromiso con la educación de calidad, con especial atención al fomento de vocaciones STEM. Son una pieza clave para el progreso económico y social siendo especialmente relevante trabajar con las niñas para reducir la brecha de género existente en este ámbito. Este compromiso se plasma en diversos programas en los principales países en los que desarrolla su actividad.

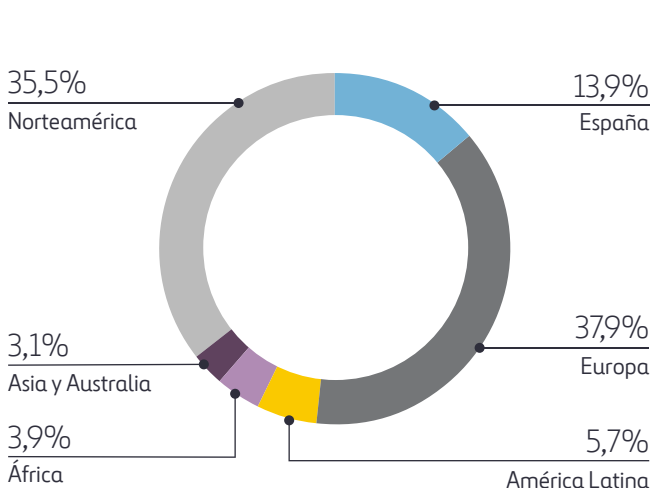
En España, Ferrovial colabora desde 2017 con el programa OrientaT de la Fundación *Junior Achievement*, en el que voluntarios de la compañía imparten talleres en centros educativos para despertar vocaciones STEM entre el alumnado y también voluntarios de la compañía colaboran con la Fundación Princesa de Girona.

Por otro lado, en Reino Unido se apoyan numerosas acciones centradas en escuelas con los empleados como protagonistas. 279 empleados han participado en actividades educativas en 2022 para que niños y

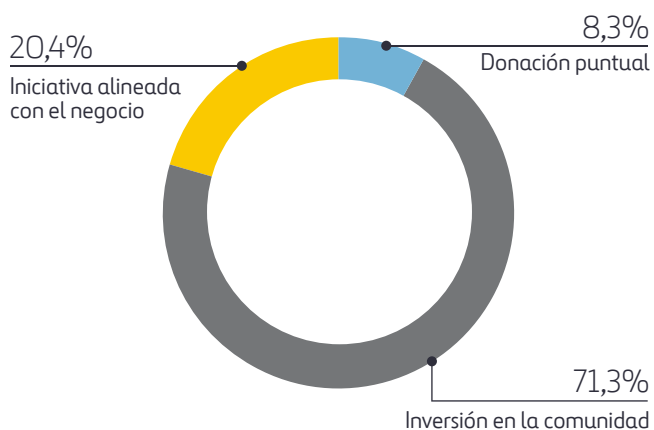
INVERSIÓN SOCIAL POR ODS



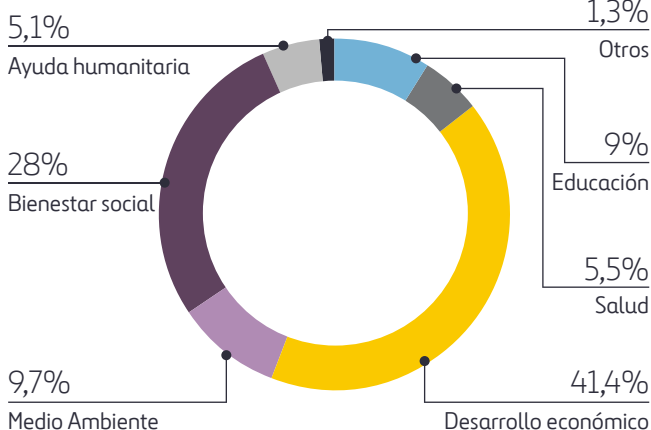
INVERSIÓN SOCIAL POR GEOGRAFÍA



PROYECTOS POR TIPO DE CONTRIBUCIÓN



PROYECTOS POR ÁREA DE ACTIVIDAD



jóvenes tengan contacto con referentes del mundo de la ingeniería, concienciar de la oportunidad que son las carreras STEM y asesorar en la transición hacia el mercado laboral.

En la misma línea, en Estados Unidos se colabora con escuelas con programas educativos, centrados en el fomento de vocaciones STEM a través de programas como el *TEXpress STEM Scholarship and Teacher Grant*, que en 2022 benefició a siete escuelas.

En Polonia, desde 2009 el programa Domofon ICE promueve la seguridad de los niños en los centros educativos, implicando también a los empleados.

La respuesta de Ferrovial a las crisis humanitarias

El compromiso de Ferrovial de respuesta a crisis humanitarias se remonta al terremoto de Haití en 2010. Lamentablemente su capacidad de respuesta y movilización se ha puesto a prueba en los últimos años con la crisis social y sanitaria generada por la COVID-19 y por la que ha provocado la guerra de Ucrania.

El objetivo de este programa es doble. Por un lado, hacer a los empleados actores activos del compromiso con la comunidad de Ferrovial y por otro ayudar a una sociedad integrada socialmente.

La respuesta de Ferrovial ante la crisis generada por la COVID-19 fue global en todos los países en los que opera la compañía. Los 8,7 millones de euros que aportó para la compra de material médico, la atención de las necesidades básicas y el apoyo a la investigación de la vacuna de la COVID-19 han seguido generando impactos positivos en 2022. La investigación que apoyó de *Baylor College of Medicine* de Houston, Texas, ha culminado con éxito, consiguiendo una vacuna de bajo coste con posibilidad de producción local.

Cuando parecía que la crisis de la pandemia empezaba a estar superada, estalló la guerra de Ucrania, especialmente relevante para para la filial Budimex en Polonia, país que ha recibido casi 3 millones de refugiados. Se ha actuado en dos ámbitos: apoyo a los empleados que son ciudadanos ucranianos, así como a sus familias; y atención humanitaria, con especial atención a los desplazados internos en Ucrania y los refugiados que llegan a Polonia. Se lanzó la campaña *Juntos Sumamos por Ucrania* entre los empleados de España, Polonia, Reino Unido, Estados Unidos y Chile, gracias a la cual se aportaron 470.000 euros, la mitad donados por los empleados. A través de Cáritas y Cruz Roja ha permitido la entrega de mandas, kits de cocina, toldos de plástico y comida no perecedera que beneficiado a más 95.000 personas.

Pero la crisis social es endémica para muchas personas. Por ello, Ferrovial mantiene un continuo apoyo a bancos de alimentos en Estados Unidos con iniciativas como *Food Drive* en Virginia, *Fighting Hunger* en Carolina del Norte o *TEXpress Annual Drive Away Hunger* en Texas.

GESTIÓN FISCAL RESPONSABLE

Transparencia y responsabilidad

Ferrovial se adhirió en 2010 al Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria española, extendiendo estas recomendaciones a todas sus actividades en el mundo a través de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria.

En febrero de 2015, el Consejo de Administración aprobó la Política Fiscal de Ferrovial, cumpliendo con lo establecido en el Artículo 529 ter de la Ley de Sociedades de Capital. La Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria, aprobada en 2021, forma parte de las Políticas de Gobierno Corporativo de Ferrovial, y es objeto de difusión a través de su publicación en la página web corporativa, así como en la intranet de la compañía. Está alineada con los estándares de fiscalidad vigentes a nivel internacional (Directrices de la OCDE), asegura un modelo de cumplimiento tributario transparente y basado en las mejores prácticas fiscales, y garantiza una correcta contribución fiscal del Grupo en cada uno de los países en los que está presente.

Recoge expresamente el compromiso general de cumplir la normativa fiscal en España y en el resto de los países en los que la compañía opera, así como desarrollar las mejores prácticas en esta materia y mantener una relación adecuada con las autoridades fiscales correspondientes, siendo responsabilidad de todos sus empleados y colaboradores cumplir con este compromiso.

Además, es objeto de desarrollo mediante diversas normas internas, procedimientos, instrucciones y circulares que conforman el Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales (SGCRF), y se beneficia de los correspondientes procedimientos de diligencia debida y resto de normas que componen el sistema de gobierno corporativo.

Los principios de la Política Fiscal son de obligatoria aplicación para todos los empleados de Ferrovial SA y de las sociedades del Grupo Ferrovial, que estén involucrados, directa o indirectamente, en la gestión de cuantos tributos resulten aplicables, en todos los países en que las entidades desarrollan su negocio o tienen presencia empresarial.

El compromiso de contribuir al desarrollo económico y social de los diferentes mercados en los que opera Ferrovial se materializa en el ámbito fiscal en el cumplimiento de todas las obligaciones tributarias que se generen como consecuencia de su actividad, de acuerdo con la normativa local e internacional que resulte de aplicación y también con los principios y valores éticos corporativos.

GOBERNANZA FISCAL, CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS

El papel del Consejo de Administración y órgano de *compliance* tributario

En cumplimiento de lo previsto en la legislación mercantil, el Consejo de Administración, determina la política de control y gestión de riesgos, incluidos los fiscales; aprueba las inversiones u operaciones que, por su elevada cuantía o especiales características, tengan especial riesgo fiscal; y determina la estrategia fiscal de la sociedad.

Al amparo de estas responsabilidades, el Consejo de Administración, a través de su Presidente, Consejero Delegado, sus Directivos y, en especial a través de la Dirección de Asesoría Fiscal, impulsa el



seguimiento de los principios y buenas prácticas tributarias.

Con ocasión de la formulación de las cuentas anuales, el Consejo es informado sobre las políticas fiscales aplicadas durante el ejercicio y, en particular, sobre el grado de cumplimiento de esta. Asimismo, es informado sobre las conclusiones derivadas de la supervisión y evaluación del funcionamiento y eficacia del SGCRF del Grupo, reflejándolo en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

En el caso de operaciones o asuntos que deban someterse a la aprobación del Consejo de Administración, este es informado previamente de las consecuencias fiscales de las mismas cuando estas constituyen un factor relevante.

Las funciones de supervisión del funcionamiento y eficacia del SGCRF se asignan a la Dirección de Cumplimiento de Ferrovial (órgano de *compliance* tributario), apoyada por la Dirección de Asesoría Fiscal, funciones que ya forman parte de su ámbito de responsabilidad de supervisión del programa de cumplimiento general y que desarrollará de manera independiente y permanente.

El papel de la Dirección de Asesoría Fiscal

La Dirección de Asesoría Fiscal del grupo es un órgano centralizado, con suficiencia económica y formado por expertos fiscales experimentados, que tiene como objetivo fundamental la gestión fiscal del Grupo de acuerdo con los principios generales y las pautas recogidas en las políticas fiscales de Ferrovial.

Desde 2017 presenta anualmente y de manera voluntaria ante la Administración Tributaria española el Informe de Transparencia fiscal, reforzando con ello la seguridad jurídica, el conocimiento mutuo y la confianza recíproca con las autoridades fiscales. La adhesión a la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas Tributarias ha sido renovada en 2022.

PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS FISCALES

Ferrovial cuenta con un Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales cuyo principal objetivo es el establecimiento de un marco de gobierno en materia fiscal que garantice que las actuaciones y operaciones del Grupo estén regidas por unos principios, valores y normas claros, alineados con el Código de Ética Empresarial y demás normas de gobernanza corporativa, que permitan a cualquier empleado, persona



Autopista Agra-Etawah, India.

o entidad que tenga relación con la compañía y al propio Consejo de Administración adoptar las decisiones adecuadas para cumplir con la legalidad tributaria, así como reforzar el compromiso que Ferrovial tiene con las partes interesadas (i.e. Administraciones Públicas, accionistas, grupos de interés, empleados, etc.) desde la vertiente tributaria.

Este marco de diligencia debida, que está sometido a un proceso de vigilancia y control anual, hace efectivo el compromiso de estricto cumplimiento de las leyes aplicables y la aplicación de los más altos estándares éticos en el desarrollo de las actividades de la compañía. La gestión y análisis del funcionamiento de este sistema está a cargo de la Dirección de Cumplimiento y Riesgos, cuya independencia y efectividad se ha reforzado, dotándola de nuevos recursos y situándola bajo la dependencia directa de la Comisión de Auditoría y Control.

También hay que destacar que Ferrovial tiene a disposición de sus empleados y de cualquier contraparte con interés legítimo un Canal Ético que puede utilizarse para comunicar cualquier incumplimiento relacionado con el Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales del grupo, así como para denunciar cualquier acto o comportamiento ilícito de naturaleza fiscal.

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO 2022 Y 2021

Las siguientes tablas reflejan las cantidades pagadas por Ferrovial en 2022 y 2021 en millones de euros, respectivamente. Se trata de cifras agregadas en función de su porcentaje de participación en los activos. Los principales activos que consolidan por puesta en equivalencia son el 43,23% de 407 ETR (Canadá); el 25% de Heathrow y 50% de los aeropuertos AGS (Reino Unido).

2022 (M€)				
Mercado	Impuestos pagados ⁽¹⁾		Impuestos recaudados ⁽²⁾	Total (M€)
	Impuesto sobre beneficios	Otros impuestos		
España	9	117	156	282
Reino Unido ⁽³⁾	4	139	686	829
América ⁽⁴⁾	71	82	57	210
Polonia	32	75	102	209
Resto de Europa y Otros ⁽⁵⁾	1	10	28	39
TOTAL	117	423	1.029	1.569

2021 (M€)				
Mercado	Impuestos pagados ⁽¹⁾		Impuestos recaudados ⁽²⁾	Total (M€)
	Impuesto sobre beneficios	Otros impuestos		
España	44	334	389	767
Reino Unido ⁽³⁾	3	116	525	644
América ⁽⁴⁾	65	32	117	214
Polonia	33	21	69	123
Resto de Europa y Otros ⁽⁵⁾	13	17	32	62
TOTAL	158	520	1.132	1.810

(1) Impuestos soportados por Ferrovial derivados de su actividad y operaciones, que representan un coste directo (por ejemplo, el Impuesto de Sociedades, el IVA no deducible, el impuesto sobre el trabajo (empleados), los impuestos locales, etc.).

(2) Impuestos recaudados por Ferrovial y pagados a las finanzas públicas por cuenta de terceros (por ejemplo, impuesto sobre el trabajo (empleados), IVA neto, retenciones, etc.).

(3) Incluye Irlanda

(4) Incluye a los Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colombia, Perú y Puerto Rico.

(5) Incluye Australia, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Países Bajos, Portugal, Qatar, Eslovaquia, Turquía, Arabia Saudí y Omán.

Certificación del sistema de gestión de Compliance Tributario

En febrero de 2021 Ferrovial, S.A. obtuvo de AENOR la certificación de su sistema de gestión de *compliance* tributario de acuerdo con la norma de referencia UNE 19602 “Sistema de gestión de *compliance* tributario”.

Esta certificación avala el compromiso de Ferrovial con el cumplimiento normativo, dando respuesta a las exigencias regulatorias de mercados, clientes, accionistas e inversores y demás grupos de interés, y posicionan a la compañía con un elevado estándar ético y de compromiso con las mejores prácticas de gobierno corporativo.

Esta certificación, con periodo de duración de tres años desde su concesión, ha sido objeto de revisión y auditoría por AENOR en enero de 2023, estimándose que el Sistema de Gestión Fiscal de Ferrovial cumple con los requisitos de la Norma y con el resto de criterios de auditoría, y se considera que se mantiene eficazmente implantado pues no se han detectado no conformidades en la presente auditoría.

CIBERSEGURIDAD

Activos protegidos

La importancia estratégica de los productos y servicios digitales (IT), de los sistemas industriales (OT), de los activos conectados a internet (IoT) y de la información que se genera y utiliza en todos los procesos y operaciones que soportan las actividades del negocio son determinantes para la creación de valor para los *stakeholders*.

100%
INCIDENTES DE
SEGURIDAD
GESTIONADOS
SATISFACTORIAMENTE

Ferrovial dispone de una estructura organizativa adecuada, un modelo de seguridad robusto y se ha dotado de los recursos necesarios para garantizar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de sus activos digitales.

ORGANIZACIÓN Y LIDERAZGO

El *Global Chief Information Security Officer* (CISO) de Ferrovial y los *Local CISO* de divisiones y filiales conforman la estructura organizativa y los recursos adecuados para implementar el programa de Ciberseguridad.

126.800
CORREOS DE
SIMULACROS
DE PHISHING
RECIBIDOS POR
EMPLEADOS

La Comunidad Global de Ciberseguridad, integrada por todos los profesionales de seguridad de las divisiones y compañías filiales, así como sus diferentes responsables de IT, da seguimiento y continuidad al desarrollo del programa de seguridad.

26.250
USUARIOS ÚNICOS
INCLUIDOS EN
SIMULACROS DE
PHISHING

La Dirección de Ciberseguridad reporta a los diferentes órganos de gobierno de Ferrovial. El *Global CISO*, reporta periódicamente al Comité de Dirección de Ferrovial, a los Comités de Dirección de las divisiones, informando generalmente sobre la estrategia y el programa de seguridad, además de los principales riesgos y amenazas de seguridad.

32.900
CORREOS
SOSPECHOSOS DE
PHISHING REPORTADOS
POR USUARIOS

El *Global CISO* participa en la Comisión de Auditoría y Control, bajo demanda de esta, proporcionando información sobre la estrategia y el programa de seguridad, sobre el nivel de control interno, sobre los principales riesgos y amenazas de seguridad y cómo están siendo gestionados. Además, reporta periódicamente al Consejo de Administración, proporcionando información acerca de la estrategia, del programa de seguridad y de los principales riesgos y amenazas de seguridad, así como sobre su gestión.

Durante 2022 se ha completado el plan estratégico de seguridad, iniciado en 2019. El programa de seguridad para 2023 se centra en desarrollar capacidades avanzadas de protección ante amenazas, mejorar la seguridad en el ciclo de vida de productos y servicios digitales y la gestión de riesgos de terceros, fomentar una adecuada cultura en ciberseguridad, así como aumentar las capacidades de detección y respuesta en entornos industriales.

MODELO

La Política Corporativa de Ciberseguridad, aprobada por el CEO, aplica a todas las divisiones y filiales. Se estructura en torno a un conjunto de principios y objetivos que refuerzan la estrategia de negocio. Se implementa a partir del Modelo de Seguridad basado en organización, personas, procesos y tecnologías, formalizado en un Cuerpo Normativo de Seguridad que toma como referencia las mejores prácticas del mercado, destacando el NIST CSF y el estándar ISO 27001 (Ferrovial está certificado desde 2012).

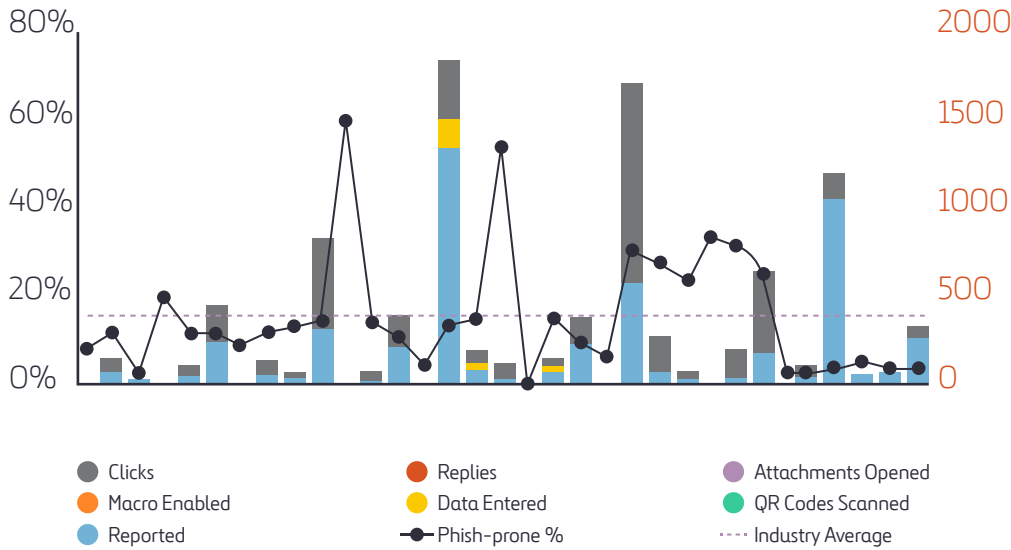
El Modelo de Ciberseguridad sigue el principio de mejora continua ISO 27001 (*Plan, Do, Check, Act*). La estrategia se implementa mediante un programa que comprende iniciativas que habilitan nuevas capacidades o mejoran las existentes. Se supervisa periódicamente por los órganos de gobierno de Ferrovial y se toman como referencia los resultados de auditorías y revisiones, el cumplimiento de los KGI y KPI de seguridad o nuevas amenazas de ciberseguridad.

La compañía está evolucionando su estrategia desplegando capacidades de protección, detección y respuesta para hacer frente a amenazas como las asociadas al conflicto ruso-ucraniano, la proliferación de ataques de *ransomware*, compromisos de la cadena de suministro o del correo electrónico (BEC), *phishing* o *smishing*. Entre otras medidas, se han potenciado las capacidades de detección, se han llevado a cabo simulaciones sistemáticas de compromiso y ataque y se han incrementado las campañas de entrenamiento y concienciación en materia de seguridad.

CULTURA

Con el objetivo de que los empleados y colaboradores se conviertan en la primera línea de defensa ante ciberamenazas, Ferrovial ha implantado un programa de cultura de ciberseguridad. Engloba diferentes iniciativas que se realizan de forma continua en la organización, como las simulaciones mensuales de *phishing* y las simulaciones periódicas de *smishing* y de *vishing*. Tras los simulacros, se mide el nivel de riesgo de sufrir este tipo de ataques y se adaptan los siguientes ciclos de formación, concienciación y entrenamiento a las necesidades específicas identificadas.

PHISHING SECURITY TESTS



También se utilizan medios como la intranet y Yammer para la publicación de noticias y píldoras relevantes en materia de seguridad, incluidas las relacionadas con las amenazas más comunes a las que se deben enfrentar los empleados y colaboradores, tanto en el ámbito profesional como en el privado.

Cabe destacar que los empleados de la Dirección de Ciberseguridad tienen objetivos específicos de seguridad dentro de su evaluación anual de desempeño.

CUMPLIMIENTO LEGAL, REGULATORIO Y CONTRACTUAL

El área de Cumplimiento de Seguridad, integrada en la Dirección de Ciberseguridad, es responsable de identificar la legislación aplicable y los requisitos de seguridad necesarios para garantizar el cumplimiento en esta materia.

Las normativas más relevantes cubiertas por el Modelo de Seguridad son, sin carácter enumerativo, las siguientes: el Reglamento General de Protección Datos (RGPD y LOPDGD), el Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF), la normativa SWIFT (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication*), la Directiva NIS, el Modelo de Prevención de Delitos tipificados en el Código Penal, el Esquema Nacional de Seguridad (ENS), la ISO 27001 y las diferentes regulaciones locales de las geografías en las que opera Ferrovial relativas a la protección de Servicios Esenciales e Infraestructuras Críticas. Cuando se identifican nuevas normas o modificaciones de los requisitos de las ya identificadas, se actualiza el Modelo de Seguridad. Asimismo, se han implantado programas específicos de cumplimiento de protección de datos, Código Penal, SCIIF e ISO 27001.

Asimismo, la Dirección de Ciberseguridad vela por el cumplimiento de los requisitos de seguridad definidos en los pliegos, licitaciones y contratos en los diferentes negocios.

DETECCIÓN, CORRELACIÓN Y CIBERINTELIGENCIA DE AMENAZAS

La compañía cuenta con dos SOC (*Security Operations Center*) que proporcionan cobertura a los eventos de seguridad que se producen en sus centros de datos, perímetros, puestos de trabajo y entornos *cloud*. Estos servicios actúan cuando reciben alertas generadas por las herramientas SIEM (*Security Information and Event Management*), al detectar los casos de uso definidos por la Dirección de Ciberseguridad.

Ferrovial dispone de capacidades de ciberinteligencia que proporcionan información de los agentes de las amenazas y sus técnicas y herramientas, lo que permite el despliegue de controles para evitar el éxito de los ataques. Además, se mantienen acuerdos formales de colaboración con agencias de ciberseguridad nacionales e internacionales con las que se comparte y recibe información relacionada con amenazas e incidentes de ciberseguridad.

RESPUESTA ANTE CIBERATAQUES

La compañía cuenta con un CSIRT (*Computer Security Incident Response Team*) que interviene cuando los eventos detectados por el SOC son susceptibles de convertirse en incidentes de seguridad. Integra capacidades de DFIR (*Digital Forensics and Incident Response*) que permiten analizar los eventos para contenerlos, mitigarlos y evitar que se repitan. Tiene especial importancia la identificación de *IoCs* (*Indicators*

20.000
ACCESOS BLOQUEADOS A IPS Y A DOMINIOS MALICIOSOS MENSUALMENTE

1.300
EVENTOS DE SEGURIDAD ANALIZADOS MENSUALMENTE

130.000
CORREOS PHISHING BLOQUEADOS MENSUALMENTE

750
INTENTOS DE ACCESO A RECURSOS CORPORATIVOS BLOQUEADOS (ORIGEN MALICIOSO/NO CONFIABLE)

of Compromise) y de TTPs (Tactics, Techniques and Procedures) para mejorar los mecanismos de protección y detección.

Las capacidades y procesos indicados se formalizan mediante procedimientos de gestión de incidentes basados en la Guía Nacional de Notificación y Gestión de Ciberincidentes (INCIBE-CERT) y el estándar ISO/IEC 27035, cuya operativa (respuesta, contención y erradicación) se concreta en un conjunto de procesos y playbooks.

Las capacidades de detección y respuesta se prueban sistemáticamente con simulaciones de Breach & Attack soportadas por tecnologías ya disponibles en el mercado.

RESILIENCIA Y CIBERRESILIENCIA

La compañía ha establecido Planes de Contingencia y Planes de Recuperación para responder y recuperarse de eventos disruptivos. El Protocolo de Gestión de Crisis involucra a diferentes direcciones y divisiones de Ferrovial, conforme a los protocolos establecidos para cada una de ellas. Los planes de respuesta y recuperación ante incidentes y eventos disruptivos se prueban al menos una vez al año.

Además, la compañía cuenta con una póliza de seguro ciber que ofrece, entre otros, diversos tipos de cobertura como la financiera, la de respuesta ante incidentes y la legal, ante eventos disruptivos y ciberincidentes que puedan producirse en el contexto de la actividad desarrollada por Ferrovial, unidades de negocio y filiales.

Ferrovial ha participado en los Ciberejercicios Nacionales 2022 organizados por el Instituto Nacional de Ciberseguridad (INCIBE) y por la Oficina de Coordinación de Ciberseguridad (OCC), poniendo a prueba la estructura, los procedimientos y las capacidades que articulan la detección, respuesta y recuperación ante ciberincidentes.

VERIFICACIÓN EXTERNA Y ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD

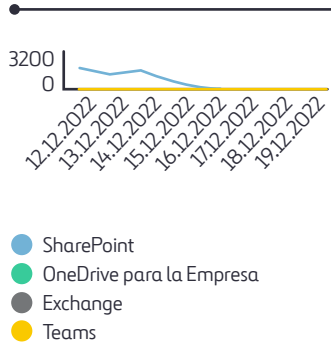
La compañía revisa de forma continua su Modelo de Seguridad para identificar áreas de mejora y vulnerabilidades. Anualmente se realizan auditorías y revisiones de seguridad, entre las que destacan:

- Auditorías asociadas a la certificación ISO 27001.
- Auditorías de seguridad en el marco de la auditoría de EEEF (ITGC e ITCC).
- Auditorías realizadas por Auditoría Interna (Tercera Línea de Defensa).
- Revisiones de seguridad *ad hoc* conforme a la planificación anual (Red Team, Pentesting, etc.)
- Ejercicios recurrentes de *breach & attack* combinado con *threat hunting*.
- Revisiones de vulnerabilidades en centros de datos, puestos de trabajo, perímetros y entornos *cloud*.
- Revisiones de vulnerabilidades en el código fuente.
- Revisiones de seguridad de proveedores (Vendor Risk Management).
- Revisión del *rating* de ciberseguridad de Ferrovial.
- Participación en ciberejercicios nacionales (INCIBE y OCC).
- Simulaciones de crisis.

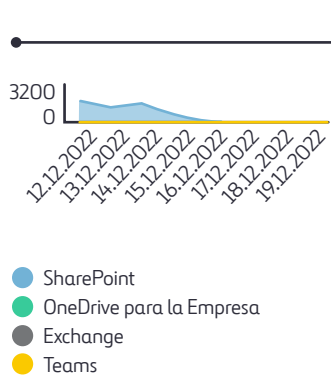
Campañas de valoración del Modelo de Seguridad.

La Dirección de Ciberseguridad agrupa, asigna, planifica y monitoriza la implementación de los diferentes planes de acción que derivan de las evaluaciones, revisiones y auditorías.

Coincidencias de directivas de DLP



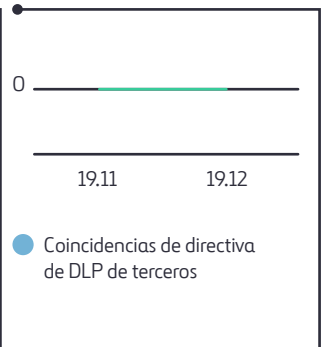
DLP



Invalidaciones y falsos positivos de DLP



Coincidencias de directiva de DLP de terceros

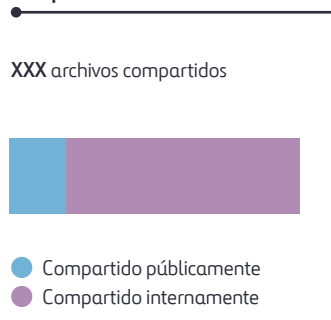


Usuarios con los archivos más compartidos

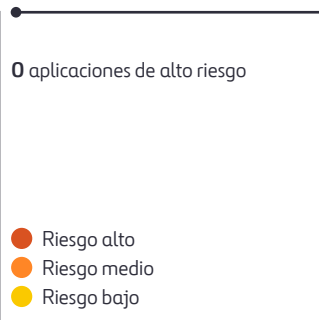
Usuarios que actualmente comparten la mayoría de los archivos de las aplicaciones en la nube

Usuario	Archivos compartidos
... .com	XXX
... .com	XXX
... .com	XXX
... .com	XXX

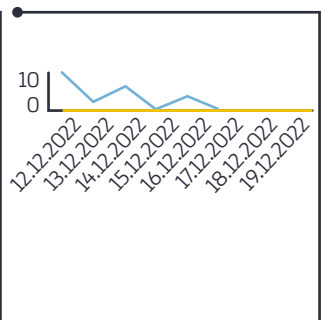
Archivos compartidos



Descubrir la TI en la sombra

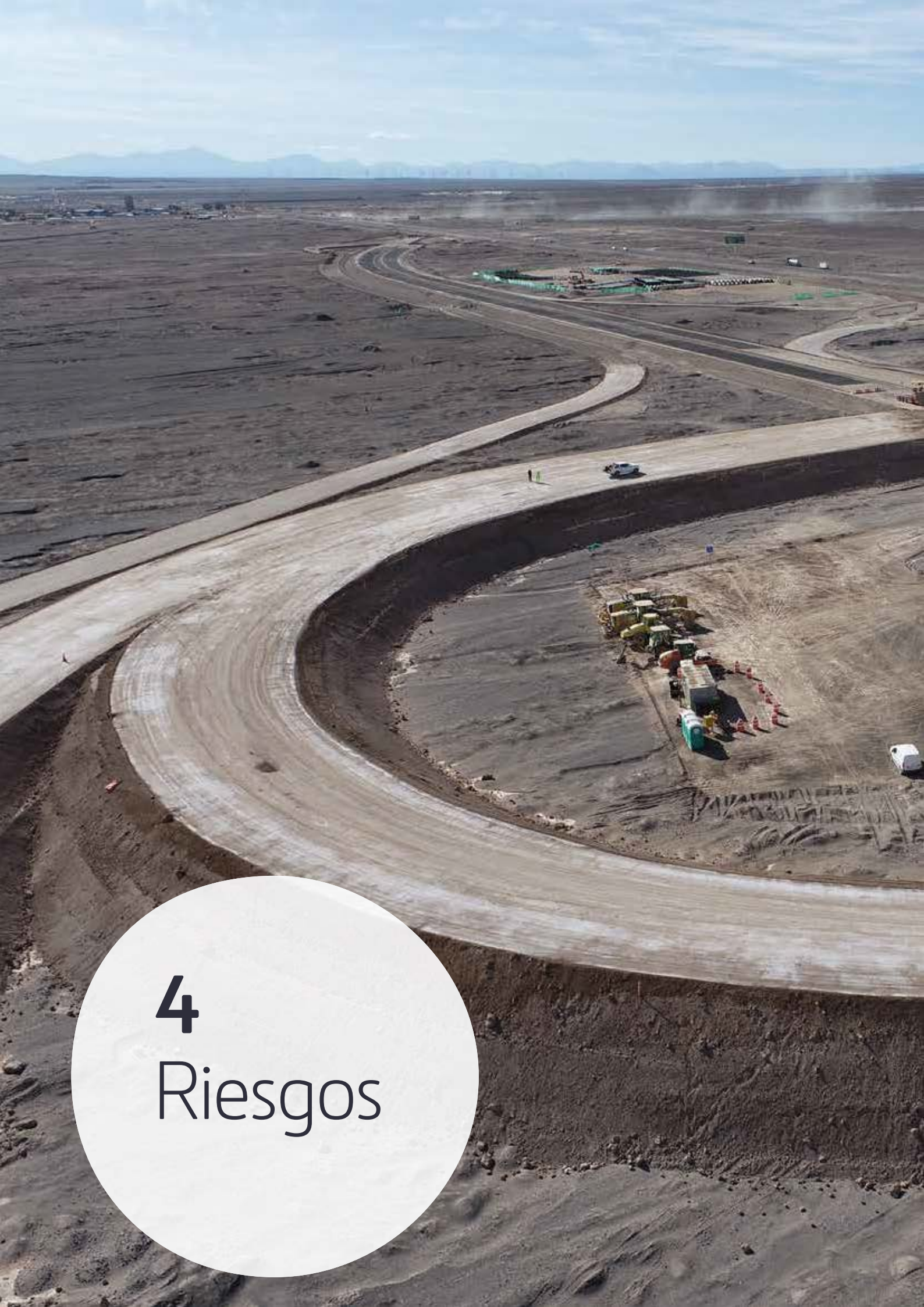


Informe de cifrado





Torre de Control, Aeropuerto Jorge Chavez, Lima, Perú.



4

Riesgos



112 Preparados ante la incertidumbre
113 Principales riesgos

RIESGOS

Preparados ante la incertidumbre

Una gestión eficaz del riesgo permite, además de detectar y gestionar los riesgos que amenazan la consecución de los objetivos empresariales, identificar y aprovechar las ventajas competitivas.

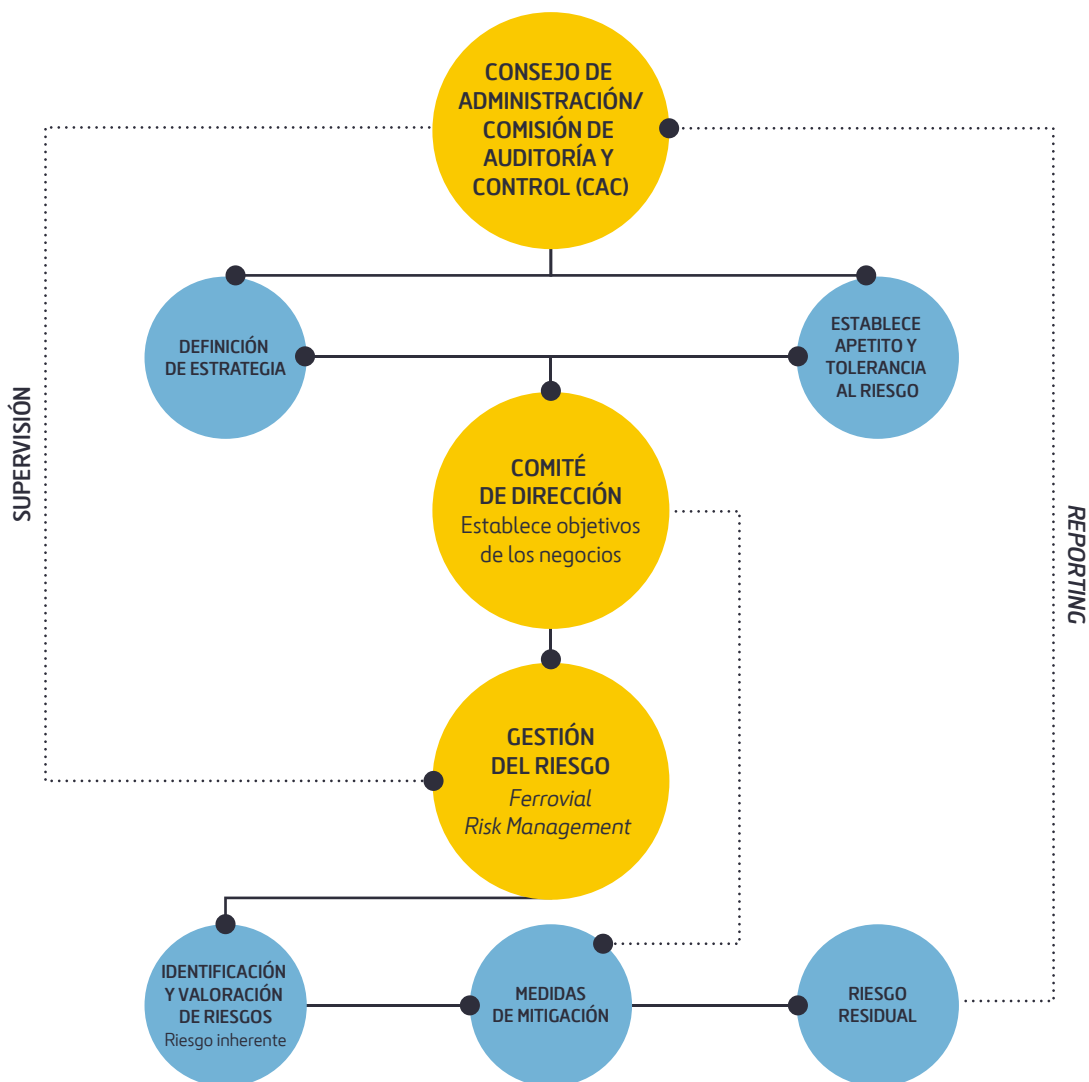
La Política de Control y Gestión de Riesgos, aprobada por el Consejo de Administración, establece el marco general de actuación para el control y la gestión de riesgos de diversa naturaleza que el equipo gestor pueda encontrarse en la consecución de los objetivos de negocio, así como el riesgo aceptable y el nivel de tolerancia por factor riesgo. El Consejo establece y revisa periódicamente el apetito al riesgo.

Mediante la aplicación de una métrica común, el proceso permite identificar con antelación los eventos de riesgo y valorarlos en función de su probabilidad de ocurrencia y de su posible impacto sobre los objetivos empresariales, incluida la reputación corporativa. De esta forma, Ferrovial puede tomar las medidas de mitigación más idóneas según la naturaleza del riesgo.

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO. FERROVIAL RISK MANAGEMENT

La compañía dispone de un proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado *Ferrovial Risk Management* (FRM), gestionado por la Dirección de Cumplimiento y Riesgos, impulsado por el Comité de Dirección e implantado en todas las áreas de negocio de la empresa, bajo la supervisión periódica de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración.

Para cada evento de riesgo identificado se realizan dos valoraciones: una inherente, anterior a las medidas específicas de control implantadas para mitigar el riesgo, y otra residual, después de implantar medidas específicas de control.



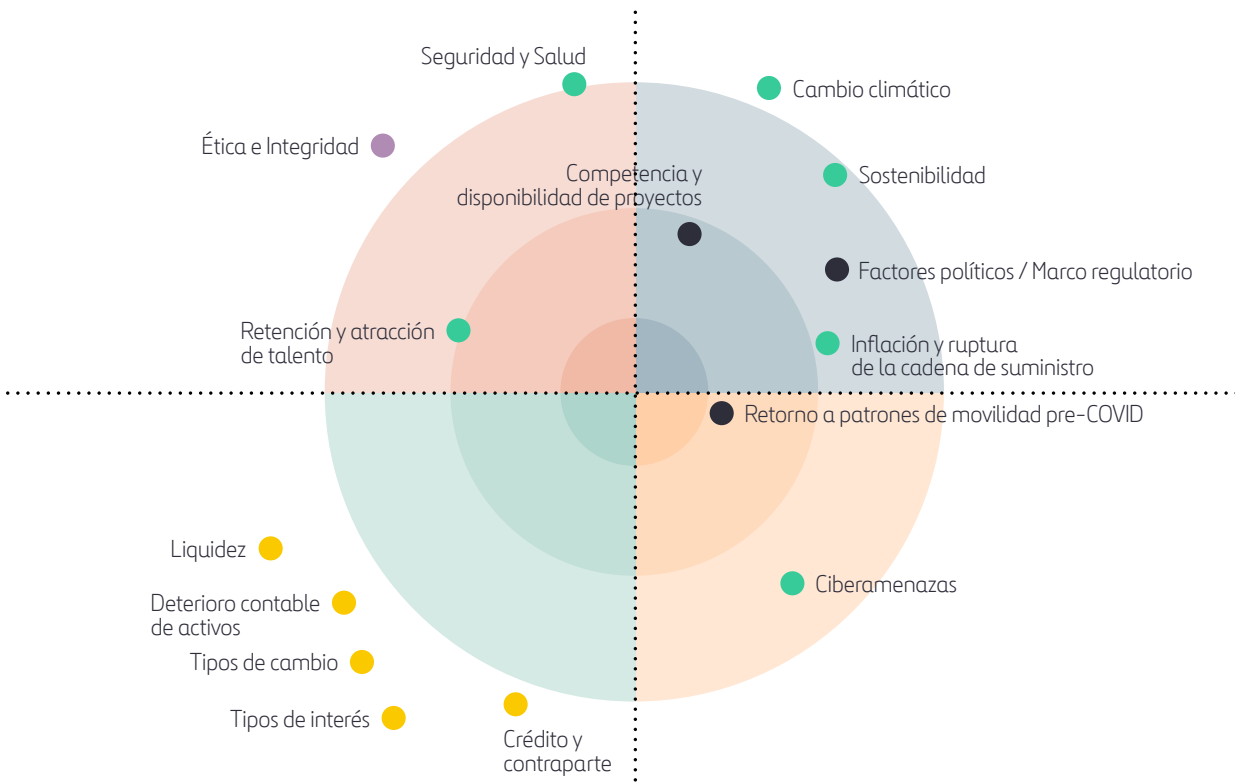
Principales riesgos

El Consejo de Administración supervisa por medio de la Comisión de Auditoría y Control el proceso de identificación y valoración de riesgos (*Ferrovial Risk Management*) gestionado por el Comité de Dirección y la Dirección de Cumplimiento y Riesgos.

El gráfico muestra los eventos de riesgo más relevantes que amenazan la ejecución de la estrategia corporativa de Ferrovial.

PERSONAS

CRECIMIENTO SOSTENIBLE



Nota aclaratoria: la mayor proximidad al punto central del diagrama indica una mayor gravedad relativa. Los eventos de riesgo que amenazan a varias prioridades estratégicas se han colocado en el cuadrante con mayor impacto relativo.

EXCELENCIA OPERATIVA

INNOVACIÓN

● **Riesgos Estratégicos:** riesgos relacionados con el mercado y el entorno en el que cada negocio se desenvuelve.

● **Riesgos Financieros:** riesgos asociados a cambios en las magnitudes financieras, al acceso a los mercados financieros, a la gestión de tesorería, a la fiabilidad de la información financiera y a los de naturaleza fiscal.

● **Riesgos Operativos:** riesgos asociados al proceso de licitación, producción, provisión del servicio y generación de ingresos y costes incurridos.

● **Riesgos cumplimiento:** riesgos relacionados con el cumplimiento de la legislación aplicable, de los compromisos con terceros y las obligaciones autoimpuestas que se derivan del Código de Ética.

A continuación, se describen los eventos de riesgo más relevantes, su potencial impacto y las principales medidas de control implantadas para mitigar su impacto y/o su probabilidad de ocurrencia.

Evento de Riesgo	Descripción	Impacto Potencial	Medidas de Control
Retorno a patrones de movilidad pre-COVID	Tras el desafío que ha supuesto la pandemia, se ha generado una aceleración de la tendencia hacia la digitalización en la interacción social (teletrabajo, comercio electrónico). Esta evolución, unida al actual contexto de desaceleración económica mundial (guerra en Ucrania, entorno inflacionista y subida de tipos de interés) pone en riesgo el retorno a escenarios de movilidad pre-COVID y, por tanto, el rendimiento y el valor de los activos de Ferrovial.	<ul style="list-style-type: none"> • Valoración de los activos. • Liquidez. • Cumplimiento de <i>covenants</i> financieros. • Márgenes y flujos en los proyectos de infraestructura en operación. • Oportunidades de negocio (retrasos en procesos de licitación). 	<ul style="list-style-type: none"> • Medidas para preservar la liquidez a corto/medio plazo. • Negociación de <i>waivers</i> financieros con acreedores. • Análisis y estudio de tendencias de movilidad a medio plazo, así como revisión de escenarios y alternativas.
Competencia y disponibilidad de proyectos generadores de valor	El mercado de proyectos de promoción y operación de infraestructuras es altamente competitivo y está expuesto a factores políticos y sociales de difícil gestión por los operadores. Estas circunstancias pueden impactar en la consecución de los objetivos de crecimiento de la compañía.	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de oportunidades de negocio. • Cumplimiento de objetivos de crecimiento. • Reducciones de márgenes por incremento del riesgo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Implantación de mejoras en los procesos de estudio y licitación de proyectos. • Análisis de nuevos mercados. • Propuestas no solicitadas. • Revisión del perfil de riesgo por tipo de proyecto.
Retención y atracción de talento	Los cambios en la motivación y expectativas de los trabajadores a raíz de la pandemia, la fuerte demanda de mano de obra cualificada y el bajo nivel de desempleo en algunas de las zonas geográficas en las que Ferrovial concentra su actividad, dificultan la atracción y retención del talento, lo que podría impactar en la competitividad de la compañía.	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de identificación y potenciación del talento en la organización. • Potenciar la atracción de talento local. • Plan de sucesión de puestos claves. • Medidas de adaptación al nuevo entorno laboral.
Inflación y ruptura de la cadena de suministro	La reactivación económica con el fin de las restricciones COVID ha supuesto un incremento de la demanda de materias primas a nivel mundial, provocando una espiral de incremento de precios y tensionando las cadenas de suministro, todo ello agravado por el conflicto en Ucrania. En este contexto, Ferrovial se enfrenta a aumentos del coste de materiales y de algunas materias primas, lo que pone en riesgo el cumplimiento de los plazos de entrega y las rentabilidades previstas.	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de márgenes por incremento de costes. • Incumplimiento de compromisos con clientes. • Cumplimiento de objetivos de crecimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • <i>Hedging</i> de materiales.
Factores Políticos/ Marco regulatorio	Los negocios de Ferrovial están sometidos a regulaciones administrativas locales. El actual contexto de crisis geoeconómica fomenta en algunos mercados políticas económicas encaminadas a primar los intereses nacionales o regionales, y/o incrementar la presión fiscal. Estas intervenciones podrían afectar a la gestión de los activos y al desarrollo de futuros proyectos. En particular, el aeropuerto de Heathrow se encuentra inmerso en la elaboración del marco regulatorio para el próximo quinquenio, cuyo resultado final podría impactar en el valor del activo.	<ul style="list-style-type: none"> • Cumplimiento de los planes de negocio. • Reducción de los procesos de licitación de proyectos en los que Ferrovial dispone de ventajas competitivas (P3). • Impacto en los flujos del proyecto y en su liquidez a corto/medio plazo. • Incremento de la carga fiscal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Monitorización constante de los procesos regulatorios y legislativos que pudieran afectar a las actividades. • Seguimiento de los movimientos políticos, con objeto de anticipar posibles impactos. • Participación en las negociaciones de los nuevos marcos de regulación.

<p>Ciberamenazas (ver sección ciberseguridad, páginas 106 y 107)</p>	<p>Con el desarrollo constante de la sociedad de la información, las empresas dependen cada vez más de la tecnología y la conectividad, lo que conlleva una creciente exposición al riesgo de ciberamenaza. El conflicto entre Ucrania y Rusia ha incrementado más aún el número de ataques y la gravedad de estos contra empresas y activos críticos (ataque a cadenas de suministro, disrupción de activo, phishing, robo de identidad digital, etc.).</p> <p>En este contexto, las infraestructuras están expuestas a estas amenazas, pudiendo impactar en la normal operación de los activos, en su capacidad para generar el valor esperado y en la reputación de la compañía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 know-how y/o propiedad intelectual e industrial. • Impacto por fraude. 	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Despliegue de capacidades avanzadas de protección.
<p>Sostenibilidad (ver sección Medio Ambiente, páginas 80 - 87)</p>	<p>De forma creciente, los inversores y fondos de infraestructuras priman aspectos Ambientales, Sociales y de Gobierno (ESG) en la toma de decisiones.</p> <p>Un eventual incumplimiento de los objetivos de Ferrovial en la lucha contra el cambio climático podría tener un impacto negativo en su reputación, los ratings de los analistas y en las decisiones de inversión de terceros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultad de acceso a la financiación. • Endurecimiento de condiciones de financiación de proyectos. • Penalización por parte de potenciales inversores. • Pérdida de posicionamiento en índices de sostenibilidad. • Daños a la reputación corporativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan Estratégico Horizon 24, centrado en la promoción, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. • Presencia en varios de los índices de sostenibilidad más reconocidos internacionalmente, entre otros: <i>Dow Jones Sustainability Index</i>, <i>FTSE4Good</i>, <i>Vigeo</i>, <i>CDP</i> e <i>ISS ESG</i>. • Desarrollo e implementación de la estrategia de sostenibilidad.
<p>Seguridad y Salud (ver sección Seguridad, Salud y Bienestar, páginas 76-77)</p>	<p>El riesgo de accidente es inherente a la naturaleza de las actividades de Ferrovial. No disponer de unas medidas de mitigación apropiadas podría poner en peligro la seguridad y salud de las personas (empleados, clientes, etc.) y, además, puede causar efectos negativos en las operaciones del Grupo.</p> <p>El incumplimiento de las políticas y procesos de seguridad y salud en la compañía podría desencadenar, además de daños físicos, un riesgo reputacional o incluso de pérdida de oportunidades de negocio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daños físicos a empleados y terceros. • Impactos operacionales por interrupción en las operaciones. • Responsabilidad civil/penal. • Daños a la reputación corporativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • La seguridad y salud en el trabajo integrada como valor fundamental de la compañía. • Implantación de una estrategia de seguridad y salud. • Implantación de sistemas de seguridad y salud. • Formación continuada para empleados. • Plan de auditoría de los sistemas de gestión. • Coberturas de responsabilidad civil y profesional.
<p>Cambio Climático (ver sección Medio Ambiente, páginas 80-87)</p>	<p>Ferrovial está expuesta a riesgos derivados del cambio climático. Por un lado, existen riesgos físicos, como eventos climáticos extremos, que pueden afectar a las infraestructuras y, por otro, riesgos de transición, porque 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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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: subidas de precios de las materias primas, aumento de tasas a los combustibles fósiles, pago por emisiones producidas, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso de identificación y valoración de los riesgos asociados al cambio climático a los que la compañía se puede ver expuesta con objeto de anticiparlos para poner en marcha programas de remediación. • Herramientas de control y monitorización. • Implementación de recomendaciones del <i>Task force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)</i>.

Ética e integridad (ver sección Integridad, páginas 94-95)	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.	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de Cumplimiento destinado a la prevención de actos contrarios a la ética e integridad. Sistema de prevención penal y antisoborno certificado (UNE-ISO 19601 e ISO 37001). Plan de formación específico para fomentar una cultura ética y prevenir irregularidades, en especial la corrupción.
Riesgos Financieros (Ver IAGC22, sección E)	Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en variables financieras, como los tipos de interés, los tipos de cambio, la inflación, el crédito, o la liquidez.	<ul style="list-style-type: none"> Pérdida de oportunidades por la disminución de la capacidad de financiación de proyectos. Reducción de márgenes netos. Cumplimiento de compromisos financieros. 	<ul style="list-style-type: none"> Políticas de gestión de riesgos financieros. Análisis y gestión activa de la exposición al riesgo de las principales variables financieras. Análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables. Gestión eficaz de alternativas financieras.

RIESGOS EMERGENTES

Por otra parte, gracias al proceso *Ferrovial Risk Management*, también se identifican, valoran y monitorizan los riesgos emergentes provocados por agentes externos con un potencial impacto relevante a largo plazo en el negocio. Entre otros destacan los siguientes riesgos:

Evento de Riesgo	Descripción	Impacto Potencial	Medidas de Control
Protección de la Biodiversidad y del Capital Natural (ver sección Medio Ambiente, páginas 80-87)	La biodiversidad desempeña un papel clave en la provisión de servicios ecosistémicos que soportan la economía y el bienestar social. La degradación de los ecosistemas y el capital natural entraña riesgos operativos, económicos y reputacionales para el desarrollo de las actividades de las empresas. En concreto, Ferrovial podría verse afectada por la pérdida de calidad de ciertos servicios ecosistémicos, tales como la falta de agua o la menor disponibilidad de ciertas materias primas.	<ul style="list-style-type: none"> Reducciones de márgenes y flujos en los proyectos. Reducción de oportunidades de negocio. Pérdida de la licencia para operar y/o paralización de actividades. Impacto reputacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Lanzamiento de la política de biodiversidad. Implementación de un sistema de gestión ambiental que contempla la biodiversidad como un aspecto clave. Desarrollo de una metodología y herramienta sobre medición de deuda del capital natural denominada INCA (<i>Integrated Natural Capital Assessment</i>).
Confrontación geopolítica mundial	El incremento de las tensiones políticas a nivel mundial a raíz de la guerra en Ucrania incrementa el riesgo de un conflicto bélico a gran escala. En este contexto los países tienden a impulsar economías regionales a expensas de la integración global, aplicando medidas restrictivas a la competencia y al comercio, sanciones, controles de la inversión, expropiaciones u otras restricciones. Todo ello, puede provocar una recesión mundial con efectos graves en la economía.	<ul style="list-style-type: none"> Cumplimiento de objetivos de crecimiento. Reducciones de márgenes y flujos en los proyectos. Reducción de oportunidades de negocio. 	<ul style="list-style-type: none"> Monitorización de los movimientos políticos con objeto de anticipar posibles impactos. Primar inversiones en jurisdicciones con estabilidad política y seguridad jurídica.



Túnel en la Northern Line Extension, Londres, Reino Unido.



5
Gobierno
Corporativo



120 Gobierno Corporativo
124 Retribuciones
126 Consejo de Administración
130 Comité de Dirección

GOBIERNO CORPORATIVO

Independencia y diversidad

Contar con un gobierno corporativo alineado con las buenas prácticas nacionales e internacionales constituye una prioridad para Ferrovial. Con ello se garantiza la integridad, necesaria para alcanzar un negocio rentable y sostenible a largo plazo, reforzando la confianza que los accionistas y demás grupos de interés tienen depositada en la compañía.

EVALUACIÓN EXTERNA DEL CONSEJO

8

años consecutivos

El Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC) ha sido formulado por el Consejo de Administración y comunicado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), formando parte del Informe de Gestión según establece la legislación mercantil. El IAGC detalla todos los componentes del gobierno corporativo de Ferrovial y está disponible en la página web de Ferrovial: www.ferrovial.com.

Ferrovial cumple, total o parcialmente, la mayoría de las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas de la CNMV (56 de las 58 que le son de aplicación), según se indica en el IAGC. En este sentido, la compañía realiza un análisis continuo para valorar la incorporación a su normativa interna de las mejores prácticas en el ámbito del buen gobierno.

DERECHOS DE VOTO EN PODER DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

28,67%

En materia de gobierno corporativo, durante 2022 el Consejo de Administración ha acordado lo siguiente:

- Proponer a la Junta General de Accionistas la modificación de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General para, entre otras cuestiones, adaptar su redacción a la modificación de la Ley de Sociedades de Capital operada por la Ley 5/2021, de 12 de abril.
- Aprobar una Política de Derechos Humanos.
- Aprobar una Política de Diversidad.
- Aprobar la modificación del Reglamento de Conducta en los Mercados de Valores.

LEAD DIRECTOR

1

Consejero Coordinador

Adicionalmente, el Consejero Delegado ha acordado durante el ejercicio la aprobación de una Política Corporativa de Ciberseguridad.

ÓRGANOS DE GOBIERNO

El IAGC describe detalladamente el funcionamiento de los órganos de dirección y el proceso de toma de decisiones en la compañía, cuyos máximos órganos de gobierno son la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración, respectivamente.

Junta General de Accionistas

Es el órgano de gobierno soberano de la Sociedad, según establecen los Estatutos Sociales. Tiene competencia para decidir sobre todas las materias que se le hayan atribuido legal o estatutariamente.

La reunión de la Junta General Ordinaria de Accionistas se celebró el 7 de abril de 2022 en segunda convocatoria. Todos los acuerdos propuestos por el Consejo de Administración fueron aprobados.

Consejo de Administración

Está compuesto por 12 miembros, lo que facilita un funcionamiento eficaz y participativo. Cuenta con una amplia mayoría de Consejeros Dominicales e Independientes (9 de 12 miembros), perteneciendo ocho a esta última categoría. La reelección de los Consejeros se produce cada tres años, frente al máximo de cuatro que marca la normativa societaria. Ello permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.

Desempeña sus funciones con unidad de propósito e independencia de criterio, dispensa el mismo trato a todos los accionistas que se hallen en la misma posición y se guía por el interés social, entendido como la consecución de un negocio rentable y sostenible a largo plazo, que promueva la continuidad y la maximización del valor económico de la empresa.

El Consejo cuenta con un Consejero Coordinador, al que la normativa interna atribuye funciones adicionales a las previstas en la ley, tales como presidir las reuniones del Consejo en ausencia del Presidente y Vicepresidente y hacerse eco de las preocupaciones de los Consejeros No Ejecutivos.

CONSEJEROS INDEPENDIENTES

66,67%

CONSEJEROS

Cada 3 años

REPRESENTACIÓN FEMENINA

33,33%

Asuntos tratados en el Consejo de Administración

Aualmente, a propuesta de su Presidente, el Consejo de Administración aprueba un programa de fechas y asuntos a tratar en cada una de las reuniones previstas para el ejercicio siguiente, sin perjuicio de otras cuestiones que puedan surgir a lo largo del año. Se detallan a continuación los principales asuntos examinados en 2022 (además de los ya comentados anteriormente en materia de gobierno corporativo):

- Reporte de los asuntos tratados en las reuniones de las Comisiones.
- Información financiera periódica.
- Situación de la tesorería.
- Sistema de control interno de la información financiera.
- Principales riesgos.
- Junta General Ordinaria de Accionistas (convocatoria, propuesta de acuerdos, informes).
- Reporte de las divisiones de negocio y áreas corporativas.
- Presupuesto anual y revisiones del Presupuesto del ejercicio en curso.

En 2022, el Consejo ha celebrado un total de seis sesiones, con una duración media aproximada de seis horas por reunión (más adelante se exponen datos individualizados de asistencia de los Consejeros a las reuniones del Consejo y sus Comisiones). Adicionalmente, el día 18 de agosto de 2022 el Consejo de Administración adoptó acuerdos por escrito y sin sesión.

Por octavo año consecutivo el Consejo ha evaluado su funcionamiento y el de sus Comisiones, contando para ello con el apoyo de un consultor externo de reconocido prestigio. Partiendo de las conclusiones y recomendaciones de dicho consultor externo, el Consejo identificó algunas posibles mejoras en relación con su funcionamiento.

Comisión Ejecutiva

Tiene delegadas todas las facultades del Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente. Está compuesta por seis miembros, de los que cuatro son Consejeros Externos, siendo dos

- Seguridad y salud, que se revisan en cada sesión del Consejo.
- Políticas fiscales seguidas durante el ejercicio anterior.
- Estrategia.
- Operaciones.
- Garantías otorgadas por las sociedades matrices.
- Eficacia del programa de cumplimiento normativo.
- Tecnología y ciberseguridad.
- Innovación y digitalización.
- Sostenibilidad (sometiendo a votación consultiva por la Junta General la aprobación del Informe de Estrategia Climática del ejercicio 2021).
- Acción social.
- Análisis del accionariado y percepción del mercado.
- Composición del Consejo.
- Programa Ferroviario Dividendo Flexible.
- Ejecución de dos programas de recompra de acciones (para reducir el capital social y en ejecución de sistemas retributivos).
- Evaluación anual del Consejo y sus Comisiones.
- Remuneración de los Consejeros (incluyendo el sometimiento a la Junta de una Política de Remuneraciones de los Consejeros).

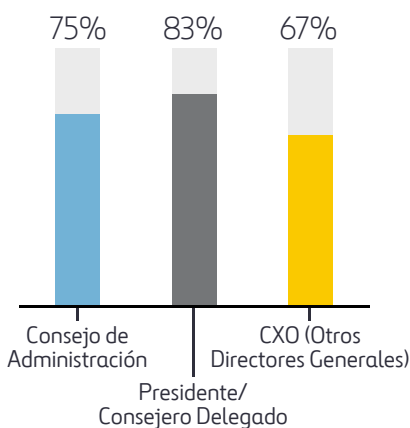
de ellos Independientes (cumpliendo así la recomendación 37 del Código de Buen Gobierno). Durante 2022 ha dado seguimiento a la información financiera del Grupo, a la evolución de los principales indicadores de negocio, al impacto de la COVID-19 en los empleados, así como a la situación de los proyectos y asuntos más relevantes del ejercicio. Igualmente ha aprobado las operaciones de su competencia en cuanto órgano delegado del Consejo de Administración.

Comisión de Auditoría y Control

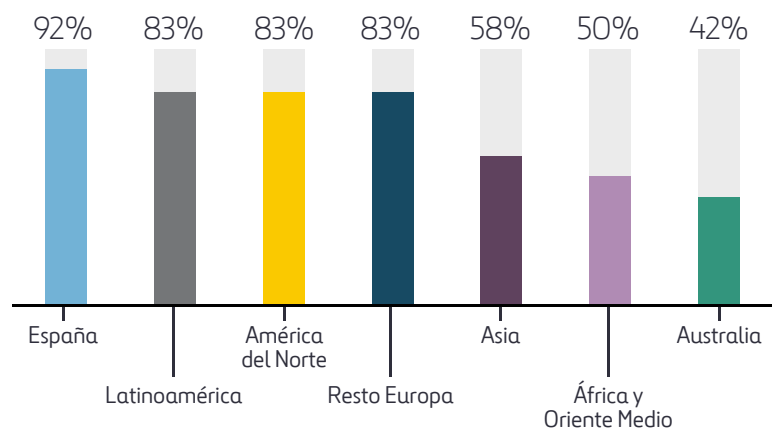
Está compuesta por cuatro Consejeros Independientes, incluido su Presidente, que han sido nombrados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos financieros y no financieros. Sus competencias se regulan en los artículos 51 de los Estatutos Sociales y 21 del Reglamento del Consejo de Administración. Poseen, en su conjunto, los conocimientos técnicos pertinentes en relación con los sectores en los que opera Ferrovial.

EXPERIENCIA DEL CONSEJO

ANTECEDENTES PROFESIONALES



EXPERIENCIA INTERNACIONAL





Durante 2022 celebró cinco reuniones. Sus actividades durante el ejercicio se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento, publicado en la página web de Ferrovial. La Comisión tiene en cuenta en su actividad y funcionamiento las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas y las de la Guía Técnica de la CNMV sobre Comités de Auditoría de Entidades de Interés Público.

Comisión de Nombramiento y Retribuciones

La componen cuatro Consejeros Externos, tres de ellos Independientes incluido su Presidente. Todos han sido nombrados teniendo en cuenta los conocimientos, aptitudes y experiencia adecuados para el desempeño de las funciones de la Comisión. Sus competencias se regulan en los artículos 52 de los Estatutos Sociales y 23 del Reglamento del Consejo de Administración (que recogen las recomendaciones de buen gobierno).

La Comisión ha celebrado cuatro reuniones en 2022. Las actividades que ha llevado a cabo durante el ejercicio se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento, publicado en la página web de Ferrovial. También existe información detallada sobre la actividad de la Comisión en el ámbito retributivo en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros, disponible también en la página

web de Ferrovial. La Comisión tiene en cuenta en su actividad y funcionamiento las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas y las de la Guía Técnica de la CNMV sobre Comisiones de Nombramientos y Retribuciones.

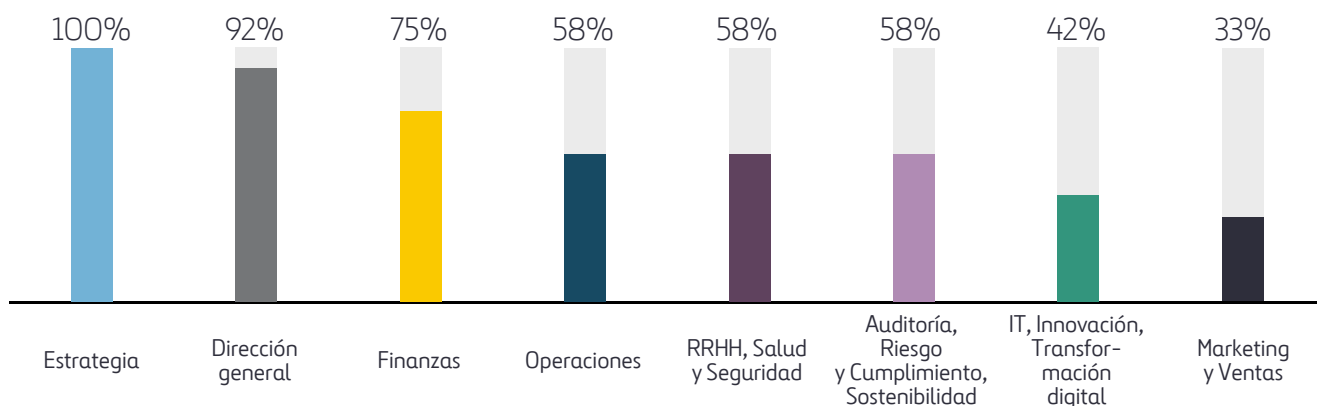
Certificación de buen Gobierno Corporativo de AENOR

Ferrovial es la primera compañía española de infraestructuras en recibir la certificación del Índice de Buen Gobierno Corporativo emitida por AENOR. Este nuevo reconocimiento se ha otorgado con base en una serie de métricas estandarizadas que miden el grado de cumplimiento en buen gobierno a partir de 9 variables, 41 indicadores y 165 criterios de evaluación.

La composición del Consejo de Administración, con una elevada presencia de miembros independientes, su autoevaluación anual, que se realiza siempre con el apoyo de un reputado consultor externo, y la implicación de los accionistas en la definición de la estrategia medioambiental de la compañía, que es sometida a votación de forma anual en la Junta General, son algunos de los aspectos que han llevado a Ferrovial a obtener la calificación máxima de G++.

EXPERIENCIA DEL CONSEJO

ÁREAS FUNCIONALES



CARGO		RAFAEL DEL PINO	ÓSCAR FANJUL	IGNACIO MADRIDEJOS	MARÍA DEL PINO	JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO	PHILIP BOWMAN	HANNE SØRENSEN	BRUNO DI LEO	JUAN HOYOS (Consejero Coordinador)	GONZALO URQUIJO	HILDEGARD WORTMANN	ALICIA REYES
CARGO		Presidente	Vicepresidente	Consejero Delegado	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal
Consejo de Administración	Ejecutivo	✓		✓									
	Dominical				✓								
	Independiente		✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Otros Externos					✓							
Consejo / Comisiones *	Consejo de Administración	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)	(6/6)
	Comisión Ejecutiva	✓P (7/7)	✓ (7/7)	✓ (7/7)	✓ (7/7)	✓ (7/7)				✓ (7/7)			
	Comisión de Auditoría y Control		✓P (5/5)				✓ (5/5)				✓ (5/5)		✓ (5/5)
	Comisión de Nombramientos y Retribuciones					✓ (4/4)		✓ (3**/4)	✓P (4/4)		✓ (4/4)		
Participación en el capital social	% capital directo e indirecto	20,42	0,01	0,01	8,21	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros datos	Fecha de primer nombramiento	09/01/1992	31/07/2015	30/09/2019	29/09/2006	03/12/2009	29/07/2016	05/04/2017	25/09/2018	02/10/2019	19/12/2019	06/05/2021	06/05/2021
	Nacionalidad	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	AUSTRALIANA	DANESA	PERUANA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ALEMANA	ESPAÑOLA
	Cargos como consejero en otras entidades cotizadas	0	1	0	0	0	2	4***	1	0	2	1	2
	Edad	64	73	57	66	75	70	57	65	70	61	56	51

Información actualizada a febrero de 2023

P: Presidente de la Comisión Ejecutiva, Presidente de la Comisión de Auditoría y Control y Presidente Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

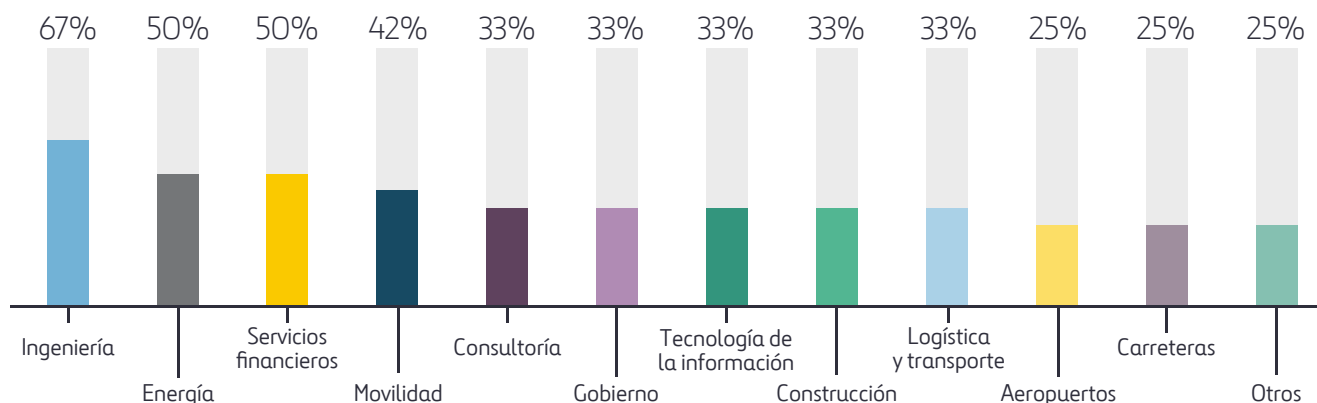
*Las cifras entre paréntesis reflejan la asistencia de cada Consejero a las reuniones del Consejo y sus Comisiones.

**Hanne Sørensen delegó la representación en la reunión de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones a la que no asistió.

*** Hanne Sørensen no se presentará a reelección en la Junta General de Accionistas de Sulzer que se celebre en 2023.

EXPERIENCIA DEL CONSEJO

INDUSTRIAS

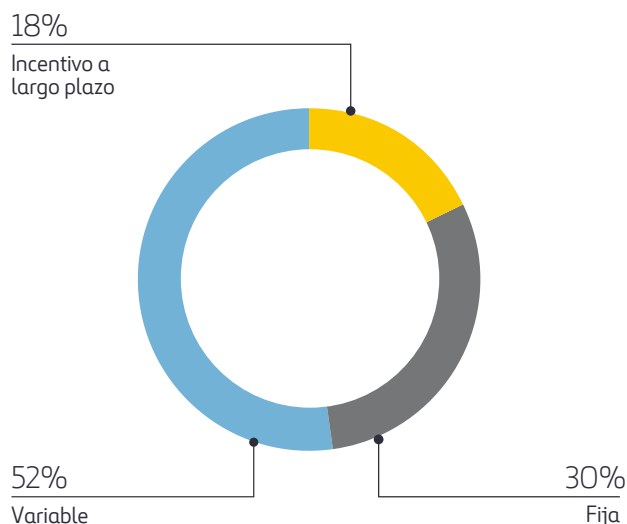


RETRIBUCIONES

Factores ESG

La retribución del Consejo de Administración de Ferrovial se determina en base a las mejores prácticas del mercado, apoyándose en estudios retributivos elaborados por asesores externos, en la normativa interna y en la normativa legal aplicable.

COMPOSICIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DEL PRESIDENTE



La Política de Remuneraciones vigente de los Consejeros de Ferrovial se basa en los siguientes principios y criterios:

- 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.
- Atracción y retención de los mejores profesionales.
- Competitividad externa en la fijación de las remuneraciones con referencias de mercado a través del análisis con sectores y compañías comparables.
- Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad.
- Logro responsable de objetivos de acuerdo con la Política de Gestión de Riesgos.
- Mantenimiento de un equilibrio razonable entre los distintos componentes de la retribución fija y variable (anual y largo plazo), que refleje una adecuada asunción de riesgos combinada con el logro de los objetivos definidos.
- Transparencia en la política y en el informe sobre remuneraciones.

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS (MILES DE €) ¹	FIJA	VARIABLE	PLANES DE ACCIONES	OTROS ²	TOTAL 2022	TOTAL 2021
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.500	2.609	883	10	5.002	4.274
Ignacio Madridejos Fernández ²	1.150	1.538	183	5	2.876	2.387
TOTAL	2.650	4.147	1.066	15	7.878	6.661

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos.

(1) Primas seguro de vida.

(2) Durante 2022, se ha imputado a D. Ignacio Madridejos, la cantidad de 8 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL DEL PRESIDENTE



RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL DEL CONSEJERO DELEGADO



COMPONENTES FIJOS

La retribución fija de los Consejeros Ejecutivos se determina atendiendo a las referencias de mercado de un grupo de comparación de 24 empresas nacionales e internacionales de sus mercados de referencia.

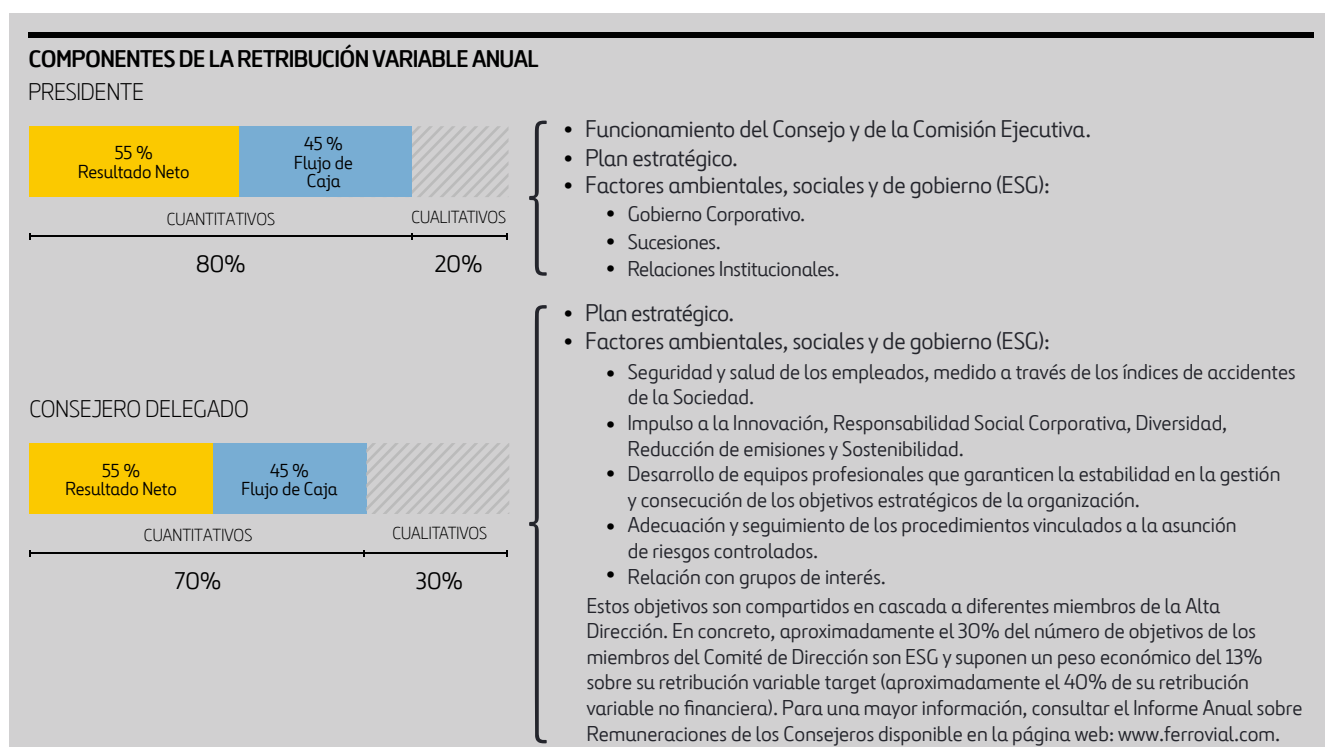
COMPONENTES VARIABLES

Solo los Consejeros Ejecutivos tienen atribuidos elementos de componente variable en la remuneración. Está compuesta por una remuneración variable anual y por planes de incentivo a largo plazo.

a) Remuneración variable anual 2022

Está vinculada al desempeño individual y a la consecución de objetivos económico-financieros, industriales y operativos concretos, predeterminados, cuantificables y alineados con el interés social y contemplados en los Planes Estratégicos. Los objetivos cuantitativos se componen de métricas que garantizan el adecuado balance entre los aspectos financieros y operativos de la gestión de la compañía. Los objetivos cualitativos y relativos a factores ambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG) están vinculados a la evaluación del desempeño individual de los Consejeros Ejecutivos.

El importe *target* de la retribución variable anual de los Consejeros Ejecutivos, es decir, aquella que se corresponde con un nivel de consecución estándar de los objetivos, es del 125% de la retribución fija para el Presidente, con un máximo del 190%. Para el Consejero Delegado se ha establecido una retribución variable *target* equivalente a un 100% de la retribución fija con un máximo del 150%.



b) Planes de Incentivo a largo plazo

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de retribución variable a largo plazo basado en planes de entrega de acciones. La política retributiva vigente establece un límite del 150 % de la retribución fija como valor del incentivo en el momento de otorgarse.

Se estructuran en ciclos plurianuales (actualmente de tres años) solapados, realizándose asignaciones de unidades cada año, que se convierten en acciones al cabo del final del ciclo (actualmente tres años). Para el plan vigente (periodo 2020-2022), se determinan con el peso relativo de las métricas de la tabla que se muestra más abajo.

Asimismo, está previsto someter a aprobación en la próxima Junta General de Accionistas, el nuevo Plan de *Performance Shares* 2023-2025, en el que se incorporará una métrica relativa a factores ESG que contempla objetivos de reducción de gases de efecto invernadero, diversidad y seguridad y salud en el trabajo.

PLAN DE PERFORMANCE SHARES 2020-2022 (Otorgamiento 2022)		% PAGO
FLUJO DE CAJA DE ACTIVIDAD (50%) ⁽¹⁾		
Máximo	≥1.635 M€	50%
Mínimo	≤849 M€	0%
RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA EN COMPARACIÓN CON UN GRUPO DE COMPAÑÍAS (50%)		
Máximo	Posiciones 1 a 3	50%
Mínimo	Posiciones 10 a 18	0%

(1) Se considerará como Flujo de Actividad la suma del Flujo de Operaciones antes de Impuestos y el Flujo neto de Inversión, excluyendo las operaciones de inversión o desinversión no comprometidas a la fecha de inicio del plan, así como los flujos de operaciones relacionados con dichas inversiones.

REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS NO EJECUTIVOS

La retribución de los Consejeros No Ejecutivos viene determinada por una asignación (fija más complementaria) y dietas. Su retribución se sitúa en la mediana de las retribuciones de los consejeros no ejecutivos del Ibex 35.

La normativa interna de Ferrovial establece que la retribución de los Consejeros Externos será la necesaria para remunerar convenientemente la responsabilidad y la dedicación que el cargo exija, sin comprometer su independencia.

Las fórmulas retributivas, consistentes en la entrega de acciones, opciones, instrumentos referenciados al valor de la acción o vinculados al rendimiento de la Sociedad se limitarán a los Consejeros Ejecutivos.

Nueva Política de Remuneraciones de Consejeros

La Junta General de Accionistas aprobó, en su reunión celebrada el pasado 7 de abril de 2022, una nueva Política de Remuneraciones de Consejeros con un 95,81% de votos a favor. Asimismo, el Informe Anual de Remuneraciones se aprobó con un 95,25% de votos a favor.

REMUNERACIÓN DE LA ALTA DIRECCIÓN

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (MILES DE EUROS)	2022	2021
Retribución fija	4.755	5.636
Retribución variable	4.822	5.033
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	1.629	1.494
Otros ⁽¹⁾	51	48
Otros ⁽²⁾	0	6.990
TOTAL	11.257	19.201

(1) Primas seguro de vida/Consejos en otras sociedades filiales.

(2) Desvinculación de tres miembros de A. Dirección en 2021 (cifra sujeta a IRPF) y un bonus de incorporación.

*No se desglosa la retribución media de la Alta Dirección por género para preservar la confidencialidad de las retribuciones dado que hay una sola mujer en este colectivo.

Más información disponible sobre la remuneración del Consejo de Administración y la Alta Dirección, y sobre la Política de Remuneraciones en la página web de Ferrovial: www.ferrovial.com.

Consejo de Administración*



RAFAEL DEL PINO

Presidente

Ejecutivo y Dominical

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid, 1981); MBA, MIT (Sloan School of Management, 1986).
- Presidente de Ferrovial desde 2000 y Consejero Delegado desde 1992. Presidente de Cintra entre 1998 y 2009.
- Miembro del MIT Energy Initiative's *External Advisory Board* y el MIT Sloan *European Advisory Board*. También forma parte del *International Advisory Board* de IESE y es miembro de la Real Academia de Ingeniería.
- Ha sido Consejero de Zurich Insurance Group, Banesto y Uralita. También ha sido miembro de MIT Corporation y de Harvard Business School *European Advisory Board*.
- Otra información: D. Rafael del Pino tiene una participación de control en el accionista Rijn Capital B.V.

ÓSCAR FANJUL

Vicepresidente

Externo Independiente

- Consejero de Ferrovial desde 2015.
- Consejero de Marsh & McLennan Companies. Patrono del Centro de Estudios Monetarios y Financieros (Banco de España), del Aspen Institute (España) y de la Fundación Norman Foster.
- Ha sido Presidente fundador y Consejero Delegado de Repsol; Presidente de Hidroeléctrica del Cantábrico; Presidente no ejecutivo de NH Hoteles y de Deoleo; Vicepresidente no ejecutivo de Holcim; Consejero de Acerinox, Unilever, BBVA, London Stock Exchange y Areva.



IGNACIO MADRIDEJOS

Consejero Delegado

Ejecutivo

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA por la Universidad de Stanford.
- Consejero Delegado de Ferrovial 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 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

Externa Dominical

- Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales (Universidad Complutense de Madrid); PDD por el IESE.
- Consejera de Ferrovial 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

Otro Externo

- Ingeniero Industrial (Universidad Politécnica de Barcelona). Graduado ISMP en Harvard Business School. Cuerpo Superior de Ingenieros Industriales del Estado (en excedencia desde 1990).
- Consejero de Ferrovial desde 2009. Consejero de Cintra entre 2004 y 2009.
- Presidente de honor de MaxamCorp Holding y patrono de honor del Museo de la Minería y la Industria.
- 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

Externo Independiente

- Licenciado con honores en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Máster en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Miembro del *Institute of Chartered Accountants in England & Wales*.
- Consejero de Ferrovial desde 2016.
- Presidente no ejecutivo de Tegel Group Holdings Limited, Sky Network Television Limited y Majid Al Futtaim Properties LLC; Consejero no ejecutivo de su sociedad matriz, Majid Al Futtaim Holding LLC y de su sociedad vinculada Majid Al Futtaim Capital LLC; y Consejero no ejecutivo de Kathmandu Holdings Limited y de Better Capital PCC.
- Ha sido Presidente de Potrero Distilling Holdings, Coral Eurobet Limited y Liberty plc; Presidente no ejecutivo de The Munroe Group (UK) Limited; 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 y Coles Myer Limited.



HANNE SØRENSEN

Externo Independiente

- Máster (MSc) en Economía y Administración de Empresas por la Universidad de Aarhus (Dinamarca).
- Consejera de Ferrovial desde 2017.
- Vicepresidenta de Holcim, Consejera no ejecutiva de Sulzer*, Tata Motors, Tata Consulting Services, Jaguar Land Rover Automotive plc y su filial Jaguar Land Rover Ltd.
- Ha sido Consejera Delegada de Damco y Maersk Tankers; Directora Comercial de Maersk Line; y Directora de Finanzas para la región de Asia de Maersk Line (Grupo A.P. Moller-Maersk). Ha sido asimismo Presidenta de ITOPF, Vicepresidenta de Hoegh Autoliners y Consejera de Delhivery, Axl e INTTRA.

* No se presentará a reelección en la Junta General de Accionistas de Sulzer que se celebre en 2023.



BRUNO DI LEO

Externo 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 desde 2018.
- Consejero no ejecutivo de Cummins y de Taiger. 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 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
Externo 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 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
Externo Independiente

- Licenciado en Ciencias Económicas y Políticas por la Universidad de Yale (Estados Unidos). Máster en Administración de Empresas (MBA) por el Instituto de Empresa (Madrid).
- Consejero de Ferrovial desde 2019.
- CEO de Talgo; Consejero de Gestamp Automoción; Presidente de la Fundación Hesperia; miembro del Patronato de la Fundación Princesa de Asturias.
- Ha sido Presidente de Abengoa y de ArcelorMittal España; miembro de la dirección general de ArcelorMittal y responsable de los sectores de Productos Largos, Acero Inoxidable, Tubos, Mercados Emergentes; Director General Financiero y responsable del sector de Distribución de Arcelor; Director General Financiero de Aceralia Corporación Siderúrgica. Anteriormente trabajó en Citibank y Crédit Agricole. También ha sido Presidente de la Fundación ArcelorMittal y de UNESID (Unión de Empresas Siderúrgicas); Consejero de Aceralia, Atlantica Yield, Aperam, Vocento y otras sociedades.



HILDEGARD WORTMANN
Externa Independiente

- Licenciada en Administración de Empresas (Universidad de Münster, Alemania); MBA por la Universidad de Londres.
- Consejera de Ferrovial desde 2021.
- 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 Financial Services AG y del *Supervisory Board* de Porsche Holdings, Porsche Austria y Porsche Retail.
- Ha sido Vicepresidenta Ejecutiva de Gestión de Producto, Vicepresidenta Ejecutiva de Marca y CEO para la región de Asia-Pacífico del grupo automovilístico BMW; Consejera no Ejecutiva del *Supervisory Board* de Cariad y varias posiciones directivas en Unilever en Alemania y Reino Unido.



ALICIA REYES
Externa Independiente

- Licenciada en Derecho, Económicas y Administración de Empresas (Universidad Pontificia de Comillas de Madrid, ICADE); Doctora (*summa cum laude*) en métodos cuantitativos y mercados financieros por la misma Universidad.
- Consejera de Ferrovial desde 2021.
- Consejera Independiente de Banco Sabadell; Consejera Independiente de KBC Group y Consejera de su filial KBC Bank; Profesora invitada del Instituto de Finanzas y Tecnología en la Facultad de Ingeniería de la *University College London* (UCL).
- Ha sido CEO para la región EMEA en Wells Fargo Securities; Consejera de TSB Bank; Responsable global de estructuración en la división de banca de inversión y Responsable global de soluciones de seguros y de derivados estratégicos de renta variable en Barclays Capital; *Country Manager* para España y Portugal en Bearn Stearns; *Chief Investment Officer* del fondo de capital riesgo del grupo Abengoa especializado en tecnología (Telecom Ventures). Anteriormente trabajó en Deutsche Bank.



SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE

Secretario

- Abogado del Estado (en excedencia); Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid.
- Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009.
- Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos reputadas firmas de abogados; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.



Alumbrado público Gran Vía de Madrid, España.

Comité de Dirección



IGNACIO MADRIDEJOS
Consejero Delegado

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA por Stanford Business School. Ha desarrollado su carrera en Estados Unidos, Europa, América Latina y África. Fue Jefe de Obra de Ferrovial Construcción entre 1990 y 1992. Consultor de McKinsey en España y Argentina entre 1993 y 1996. En 1996 se incorporó a CEMEX, donde, entre otras posiciones ha sido CEO para Egipto (1999) y España (2003), Responsable global de Energía, Seguridad y Sostenibilidad (2011), Presidente para Norte de Europa (2008) y para Estados Unidos (2015). Ha ocupado el cargo de Presidente de Oficemen, y Presidente de CEMBUREAU (Asociación del Cemento de Europa). En octubre de 2019 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial.

DIMITRIS BOUNTOLOS
Director General de Sistemas de Información e Innovación (CIIO)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Granada. Diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Stanford, ESADE e IESE. En su trayectoria como emprendedor cabe destacar su participación como fundador y socio en diferentes startups en el sector espacio, drones, employee experience, etc. como Zero 2 Infinity, Guudjob, BlueSouth e IllusionBox. Ha asumido diferentes puestos de responsabilidad en Iberia, destacando la dirección de transformación y desarrollo del Hub y la vicepresidencia de Experiencia de Cliente, también ha sido Chief Digital Officer en Latam Airlines, consejero senior del Chief Innovation Officer de la NASA, en Houston; y de transformación digital para el sector de Viajes, Transporte y Logística en la consultora McKinsey.



LUKE BUGEJA
Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos

MBA en Deakin University y Diploma en Turismo por William Angliss College (ambos en Melbourne). Ha pasado la mayor parte de su carrera en la industria de la aviación y de las infraestructuras aeroportuarias, con experiencia operativa, comercial y financiera en aerolíneas, aeropuertos y gestión de inversiones. Más recientemente, fue socio operativo de Hermes GPE y fue responsable de sus inversiones en transporte. Anteriormente, ocupó cargos ejecutivos senior en OMERS (Ontario Municipal Employees Retirement System), Ontario Airport Investments y Macquarie Bank Limited / MAp Airport. Durante un período de 14 años, ha ocupado altos cargos en Changi Airports International en Singapur y en aeropuertos en London City, Bruselas y Bristol. Cuenta con 16 años de experiencia en el negocio de las aerolíneas, habiendo trabajado en Virgin Blue y Qantas Airways. En mayo de 2021 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.



CARLOS CEREZO
Director General de Recursos Humanos

Licenciado en Filosofía por la Universidad Complutense de Madrid, Máster en Dirección de RR.HH. por el CEU y Executive MBA por el Instituto de Empresa. Se incorporó a Ferrovial en el año 2006, ocupando desde 2015 el puesto de director de Recursos Humanos y Comunicación de Ferrovial Servicios. Con anterioridad fue Director de Desarrollo Corporativo de RR.HH. y director de RR.HH. de Corporación. En 2020, fue nombrado Director General de Recursos Humanos. Antes de su incorporación a la compañía, desempeñó diversos puestos de responsabilidad en el ámbito de la consultoría de Recursos Humanos en IBM y en PWC.



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 el Reino Unido. En 2013 fue nombrado Director General de Ferrovial Servicios España, posición que ocupó hasta ser elegido Consejero Delegado de Ferrovial Construcción en noviembre de 2018.





ERNESTO LÓPEZ MOZO
Director General Económico-Financiero

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por The Wharton School de la Universidad de Pensilvania. En octubre de 2009 fue nombrado Director General Económico-Financiero de Ferrovial. Anteriormente ocupó diversos cargos directivos en el Grupo Telefónica, JP Morgan y Banco Santander. Trabajó en Obra Civil antes de obtener el título MBA. Miembro del IFRS Advisory Council (2013-2015). Es Vicepresidente de la Comisión de Auditoría y Control y miembro del Consejo de Administración de Aegon España, S.A.

GONZALO NIETO
Consejero Delegado de Infraestructuras Energéticas y Movilidad

Licenciado en Física por la Universidad Complutense de Madrid y MBA por Stern School of Business, (New York University). Se incorporó al departamento de Desarrollo de Negocio de Ferrovial Servicios en 2004. Desempeñó funciones en varias compañías de la división gestionando y desarrollando negocios en varios países de Europa, América y Oriente Medio. Antes de su incorporación a la compañía, trabajó en McKinsey y Merrill Lynch. En octubre de 2021 fue nombrado CEO de Ferrovial Infraestructuras Energéticas y Movilidad.



SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE
Secretario General

Abogado del Estado (en excedencia); Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009. Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos conocidas firmas de abogados; representante del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; y profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

MARÍA TERESA PULIDO
Directora General de Estrategia

Licenciada en Economía por Columbia University y MBA por MIT Sloan School of Management. Ha desarrollado su carrera en Estados Unidos, España y Venezuela. En 2011 se incorporó a Ferrovial como Directora de Estrategia Corporativa. Anteriormente ocupó diversos cargos en Banca en Citi, Deutsche Bank, Bankers Trust, Wolfensohn y en consultoría en McKinsey. Desde 2014 es miembro del Consejo de Administración de Bankinter, desde 2006 es parte del MIT Sloan Executive Board (EMSAEB) y del Consejo de la Fundación Eugenio Mendoza.



ANDRÉS SACRISTÁN
Consejero Delegado de Cintra

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, Andrés Sacristán se unió a Cintra en 2001. Comenzó su carrera en la compañía en la división de aparcamientos donde tras varias posiciones fue Director de Desarrollo, pasando posteriormente al área de autopistas de Cintra, ocupando el cargo de Director de Operaciones de Eurolink M4 y posteriormente Director General de la Radial 4 en España. En 2010 fue nombrado Director de España y miembro del Comité de Dirección de Cintra. Tres años después, en 2013, fue nombrado director de Europa, asumiendo además desde 2015 el negocio en los nuevos mercados de Australia y Colombia. En 2017 da el salto a Norteamérica, principal mercado de la compañía. Desde entonces, asume nuevas responsabilidades al ser nombrado Consejero Delegado de la autopista 407 ETR, en Toronto (Canadá). En 2020 Andrés Sacristán inicia una nueva etapa, asumiendo la dirección de Cintra en Estados Unidos, donde la empresa tiene cinco Managed Lanes, sus activos más innovadores. En 2021, es nombrado CEO de Cintra.



6 Evolución previsible en 2023



134 Evolución previsible en 2023

Evolución previsible de los negocios

AUTOPISTAS

En 2023 se espera que el tráfico aumente en todos los activos por encima del nivel de 2022, año en que la movilidad se vio afectada por la variante Ómicron de la COVID-19 y las restricciones reintroducidas por la provincia de Ontario (Canadá), que se suavizaron gradualmente y se eliminaron en el primer trimestre del año. El tráfico mostró una sólida recuperación mes a mes durante 2022 y se espera que siga mejorando durante 2023. En algunos activos en EE. UU. se espera que el tráfico supere los niveles pre-COVID, aunque con diferencias según geografías.

En 2022 se recibieron 388 millones de euros de dividendos, frente a los 469 millones del año anterior. En 2023 se espera que los principales activos de infraestructuras sigan distribuyendo dividendo de forma consistente según su rendimiento operativo. Además, se espera que la NTE35W comience a distribuir dividendo una vez que el segmento 3C abra al tráfico. 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 geografías es la siguiente:

- En **Canadá**, la 407 ETR se vio impactada durante el primer trimestre del año 2022 por las restricciones de movilidad impuestas debido a la oleada de la variante Ómicron. A pesar de ello, el tráfico mostró una sólida senda de recuperación mes a mes, registrándose durante el cuarto trimestre de 2022 los datos de tráfico más elevados desde el inicio de la pandemia. Durante 2023 la 407 ETR seguirá centrándose en medidas de optimización y control de costes, sin abandonar el desarrollo de su estrategia de generación de valor para el usuario. La autopista mantendrá su inversión en el *Data Lab* para conocer mejor el comportamiento de los usuarios y poder personalizar sus propuestas de valor, así como mejorar sus sistemas de gestión de clientes, lo que le permitirá ofrecer una atención más personalizada a través de planes de fidelización y ofertas individualizadas.
- En **Estados Unidos**, algunos activos superaron en 2022 los niveles de tráfico pre-COVID, a pesar de que se vieron afectadas por el impacto en la movilidad de la oleada de Ómicron en enero y febrero. Esta evolución demuestra la solidez de la solución *Managed Lanes* y la fortaleza económica de los entornos en los que opera la compañía, lo que ha permitido mitigar la pérdida de ingresos aprovechando la flexibilidad tarifaria de los contratos *Managed Lanes*. El contexto inflacionario actual implicará un incremento de los ingresos de las *Managed Lanes* de Dallas, donde el *soft cap* aumentará en 2023 respecto al año anterior. En este sentido, la apertura total de I-66 en noviembre 2022, y la esperada apertura del segmento 3C de la NTE35W en 2023, incrementarán notablemente los ingresos en el mercado estadounidense.

- En **Australia**, Cintra seguirá gestionando la autopista Toowoomba, y el proyecto *Western Roads Upgrade* que se abrió totalmente al tráfico en noviembre de 2021.
- En **India**, donde IRB *Infrastructure Developers Ltd* gestiona 22 proyectos y más de 2.500 kilómetros de autopistas de peaje en India, se espera que durante 2023 alcance hitos significativos dentro de su cartera de proyectos en desarrollo.
- En el **resto de mercados**, Cintra continuará operando los activos ya en explotación, incluyendo la autopista D4R7 en Eslovaquia, que se abrió al tráfico en su totalidad en octubre de 2021. También completará la apertura al tráfico de varios tramos de la Ruta del Cacao, en Colombia, y continuará con la ejecución de la construcción de Silvertown, en Reino Unido.

En noviembre de 2022 se lanzó NextPass, aplicación móvil para iPhone y Android que permite pagar en cualquier autopista de peaje, puente, túnel o carril exprés en Virginia, y se espera ampliar su alcance en 2023 a otros estados de EE. UU. como California, Texas o Carolina del Norte.

La compañía continuará su actividad licitadora en las regiones objetivo de la compañía (Norteamérica, Europa, Australia, Colombia, Chile y Perú), centrándose en proyectos *greenfield* complejos, dado su alto potencial de creación de valor. Cintra ha sido precalificada en dos procesos en EE. UU.: SR400 *Managed Lanes* en Atlanta (Georgia) e I-10 *Calcasieu River* (Luisiana).

AEROPUERTOS

En 2023, se espera que el tráfico aumente en todos los aeropuertos hasta alcanzar cifras cercanas a las de 2019 e incluso superiores en el caso de Dalaman.

- Heathrow: 67,2 millones de pasajeros (83% de los niveles de 2019).
- AGS: 11,1 millones de pasajeros (82% de los niveles de 2019).
- Dalaman: 5,0 millones de pasajeros (3% por encima de los niveles de 2019).

El 28 de junio, la *Civil Aviation Authority* (CAA) publicó sus Propuestas Finales para el periodo H7 en Heathrow. En ella se proponía una tasa media de 24,14 libras (IPC de 2020) para todo el periodo. Heathrow respondió a las Propuestas Finales de la CAA el 9 de agosto detallando por qué la aplicación de sus Propuestas Finales daría lugar a un aeropuerto que está muy por debajo de lo que los pasajeros esperan. Actualmente, Heathrow espera que la CAA emita la decisión final para la revisión H7 junto con las modificaciones de licencia asociadas a principios del nuevo año.

El proyecto de la Nueva Terminal 1 continuará con la ejecución de la construcción de la Fase A y las negociaciones con las aerolíneas, entre otras actividades, con vistas a la apertura de la Terminal en 2026.

Tras haber desarrollado un modelo muy exitoso y sofisticado basado en la demanda, la estrategia de vertipuertos para el ejercicio 2023 se centra en seguir creciendo y construyendo relaciones sólidas con los principales grupos de interés de la incipiente industria; continuar construyendo un equipo experimentado y versátil; y buscar la ubicación y el arrendamiento de emplazamientos en determinados mercados clave para avanzar en la red con el fin de coincidir con la certificación anticipada y el despliegue de aeronaves eVTOLs en los próximos años.

Ferrovial Aeropuertos no ha distribuido dividendos en 2022. En los próximos años, el pago de dividendos dependerá en gran medida de la recuperación del tráfico y de la evolución del negocio.

Ferrovial Aeropuertos ofrece un profundo conocimiento del sector y una consistente trayectoria en la construcción de relaciones sólidas con socios y grupos de interés. Durante 2023, Ferrovial Aeropuertos continuará analizando las oportunidades de inversión que surjan en todo el mundo, poniendo especial énfasis en aquellas identificadas como infraestructuras sostenibles y de alto valor concesional.

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD

Durante 2022 la movilidad ha recuperado niveles cercanos a los que tenía antes de la pandemia de la COVID-19, confirmándose algunas tendencias como la electrificación o la utilización de medios alternativos al vehículo propio. Estos patrones continuarán y tendrán un impacto positivo en *Zity* e *Inspiration Mobility*.

En Infraestructuras Energéticas, conviene distinguir entre generación y transmisión:

- En el área de **generación** de electricidad renovable, Ferrovial continuará con la ejecución de proyectos *greenfield* en los mercados principales, con un enfoque independiente desde el punto de vista tecnológico. La compañía seguirá buscando adquisiciones rentables que le ayuden a acelerar su crecimiento y aprendizaje en este sector.
- En cuanto a **transmisión**, la compañía continuará centrándose en la expansión de sus activos, principalmente en Chile, participando en licitaciones públicas y privadas, aprovechando su presencia actual y acelerando su integración en toda la cadena de valor.

En el ámbito de la economía circular, mantendrá la relación con sus clientes de Reino Unido, aumentando la utilización de las plantas y, con ello, tanto la generación de reciclados como de energía eléctrica renovable.

Por último, en el ámbito de los servicios auxiliares a los sectores público y privado en Chile y España, espera seguir respondiendo de forma efectiva a las necesidades de sus clientes, asegurando la confiabilidad de sus instalaciones y procesos, así como aportando mejoras en eficacia y eficiencia que les ayuden a mitigar los efectos adversos de altos niveles de inflación.

CONSTRUCCIÓN


En 2023 se prevé mantener un nivel estable de ventas con respecto al favorable dato positivo alcanzado el año anterior, apoyado en una cartera de pedidos récord gracias a las importantes adjudicaciones de 2022.

En términos de rentabilidad se mantiene el objetivo de 3,5% de EBIT marcado en el Plan Estratégico Horizon 24. En 2023 se estima una mejora en márgenes respecto al año anterior gracias a los mitigantes y medidas de gestión adoptadas por la compañía para controlar el riesgo de inflación, incluyendo contingencias específicas en la nueva contratación, favorecidas por fórmulas de revisión de precios implantadas por las administraciones públicas en países como España, Polonia o Portugal, y por la finalización de varios de los contratos con mayor exposición inflacionista, fundamentalmente en EE.UU.

Las perspectivas para 2023, por mercados, son las siguientes:

- En **España** se prevé un crecimiento en ventas con respecto a 2022 gracias al buen ritmo de contratación, con la adjudicación de varios contratos relevantes de ferrocarriles y para clientes privados, y una vez superados los retrasos en licitación derivados de la COVID-19. En el medio plazo la aplicación de los fondos europeos *Next Generation* mantendrá el impulso de la licitación, a lo que se suma la buena dinámica de iniciativas públicas ferroviarias y sanitarias, y privadas en proyectos industriales, de edificación y de energía renovable.
- En **EE. UU. y Canadá** continuará la favorable inversión en infraestructuras de transporte de los Estados y provincias, destacando el recientemente aprobado nuevo plan de carreteras de Texas para los próximos diez años, y apoyada en el *Infrastructure Investment & Jobs Act*, que duplica los fondos federales de inversión en infraestructuras de transporte, y por el Plan de Infraestructuras de Canadá. Asimismo, a medio plazo el *pipeline* continúa siendo elevado, siendo relevantes proyectos P3/DBF donde Ferrovial es líder junto a Ferrovial Construcción como constructor. Para 2023 se prevé una caída en el nivel de ventas debido a la terminación de grandes proyectos con ejecución relevante en 2022 como las autopistas I-66 en Virginia e I-285/400 en Georgia, y el menor ritmo de ejecución de las nuevas contrataciones que se encuentran en fase de diseño como la *Ontario Line* del Metro de Toronto y otras obras como la I-35 en San Antonio, que todavía se encuentra en su fase inicial de construcción.
- En **Polonia**, la licitación pública mantiene buenas perspectivas gracias a los planes nacionales de inversión de carreteras y ferrocarriles hasta 2025-26, respaldados por el nivel elevado de asignación de fondos bajo el nuevo marco financiero plurianual de 2021-27 de la UE, que garantiza estabilidad futura de la inversión en el país. En 2023 se prevé estabilidad en ventas, manteniendo la estrategia marcada por la mayor selectividad en la licitación, priorizando rentabilidad y ampliando su diversificación en sectores como energías renovables o tratamientos de residuos.
- En el **resto de los mercados internacionales** se prevé un crecimiento relevante de la facturación gracias principalmente al mayor ritmo de ejecución de los grandes proyectos de túneles adjudicados en años anteriores, como el *Silvertown Tunnel* en Londres o el Metro de Sídney en Australia, así como al recientemente adjudicado *Coffs Harbour Bypass* de Nueva Gales del Sur. Asimismo, continúan las buenas perspectivas a futuro en licitación, manteniendo un enfoque selectivo en Australia, aunque con una mayor implantación tras las últimas importantes adjudicaciones. Destacan en Reino Unido obras relevantes de túneles y ferrocarriles, y en Latinoamérica proyectos concesionales de carreteras, de líneas de transmisión eléctrica y de energía renovable junto a otras divisiones de Ferrovial.

Anexo



138	Medidas alternativas de rendimiento
142	Gestión de la sostenibilidad
144	Principios de reporte
148	Taxonomía
156	<i>Task Force on Climate-Related Financial Disclosures</i>
157	Cuadro de mando
158	Contenidos del estado de información no financiera
162	Indicadores SASB
163	Indicadores GRI standards
171	Anexo a indicadores GRI
188	Glosario de términos
191	Informe de Verificación

Medidas Alternativas de Rendimiento

La compañía presenta sus resultados de acuerdo con la normativa contable generalmente aceptada (NIIF). Adicionalmente, la Dirección proporciona en el Informe de Gestión y Cuentas Anuales Consolidadas de diciembre otras medidas financieras no reguladas en las NIIF, denominadas APM's (*Alternative Performance Measures*), según las Directrices del *European Securities and Markets Authority* (ESMA). La Dirección utiliza estos APM's en la toma de decisiones y para evaluar el rendimiento de la compañía. A continuación, se detallan los desgloses requeridos por el ESMA para cada APM sobre definición, reconciliación, explicación del uso, comparativa y coherencia. Se proporciona información más detallada en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>. Adicionalmente, en dicha página web se proporciona la reconciliación del Crecimiento Comparable, Cartera y Resultados proporcionales.

EBITDA = RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

- **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado y activos por derecho de uso de arrendamientos.
 - **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada como: Resultado bruto de explotación = Total Ingresos de Explotación - Total Gastos de Explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado y de los activos por derecho de uso que se reportan en una línea separada).
 - **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de rating y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.
 - **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
 - **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.
- por desinversiones en compañías (corresponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado").
- En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
 - Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
 - En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
 - En el caso de cambio en el modelo contable de un contrato o activo, cuando este sea material, la homogeneización se realiza aplicando el mismo modelo contable al resultado operativo del año anterior.
 - Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
 - Con respecto a los negocios de la división de Servicios que se encuentran en venta o han sido vendidos en el ejercicio actual, los cuales en la Cuenta de Resultados Consolidada se presentan como actividades discontinuadas, para un mejor seguimiento de la evolución de sus resultados, en el Informe de Gestión se presentan de forma separada sus Ventas, EBITDA/RBE y la cartera, a pesar de que estén clasificados como actividades discontinuadas.
 - Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LFL)

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos períodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado financiero de ambos periodos, de los cambios en el valor razonables de derivados y otros activos y pasivos financieros.
 - Eliminación del resultado de explotación de ambos periodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión y su reconciliación en el Anexo proporcionado en la web.

- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.
- **Comparativas:** el crecimiento comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el crecimiento comparable es el mismo que el año anterior.

AJUSTES POR VALOR RAZONABLE

- **Definición:** los ajustes a la Cuenta de Resultados Consolidada relativa a resultados procedentes de: cambios en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros, deterioro de activos e impacto de los dos elementos previos en participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia.
- **Reconciliación:** un desglose detallado de los Ajustes por Valor Razonable se incluye en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del Informe de Gestión y de las Cuentas Anuales Consolidadas).
- **Explicación del uso:** los Ajustes por Valor Razonable pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros al evaluar la rentabilidad subyacente de la compañía, al ser capaces de excluir elementos que no generan caja y que pueden variar sustancialmente de un año a otro debido a la metodología contable de cálculo del valor razonable.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los ajustes de valor razonable es el mismo que el año anterior.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos), incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio. El pasivo por arrendamientos (por la aplicación de la norma NIIF 16) no forma parte de la Deuda Neta Consolidada.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado 5.2 de Deuda Neta Consolidada de las Cuentas Anuales Consolidadas y en la sección Deuda Neta y Reporting Corporativo del Informe de Gestión.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:
 - **Deuda neta de proyectos de infraestructuras.** Es la deuda asegurada (*"ring-fenced"*) que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.

- **Deuda neta ex proyectos.** Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

- **Definición:** es la suma de la tesorería y equivalentes ex proyectos y de las líneas de crédito a corto y largo plazo comprometidas no dispuestas al final del periodo que corresponden a créditos concedidos por entidades financieras que podrán ser dispuestos por la Compañía en los plazos, importe y resto de condiciones acordadas en el contrato.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado en el apartado 5.2 de Deuda Neta Consolidada de las Cuentas Anuales Consolidadas.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la liquidez de la que la compañía dispone para hacer frente a cualquier compromiso.
- **Comparativas:** la compañía no presenta comparativas de años anteriores por no considerar relevante la información.
- **Coherencia:** se establece por primera vez el criterio para explicar la liquidez del Grupo.

CARTERA

- **Definición:** los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.
- **Reconciliación:** la cartera se presenta en las secciones Principales cifras de las secciones Servicios y Construcción del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. Sin embargo, se proporciona una conciliación con la cifra de ventas de construcción detallada en la Nota 4.4 Información relativa a saldos de balance de contratos con clientes y otros desgloses relativos a la NIIF 15 de las Cuentas Anuales Consolidadas. Dicha conciliación se realiza en base a que el valor de cartera de una obra determinada se compone del valor de contratación de la misma menos la obra ejecutada, la cual es el principal componente de la cifra de ventas. La diferencia entre la obra ejecutada y la cifra de ventas de Construcción reportada en los Estados Financieros de Ferrovial se debe a que en la última se añaden los ajustes

de consolidación suplidos, venta de maquinaria, ingresos por confirming y otros ajustes. Adicionalmente a las adjudicaciones y a la obra ejecutada, también impacta sobre el movimiento entre la cartera a origen (correspondiente al ejercicio anterior) y la cartera final (del ejercicio en curso), el impacto por tipo de cambio de las adjudicaciones realizadas en el pasado en moneda distinta al euro, las rescisiones (se da si hay finalización anticipada de un control), o los movimientos por cambio de perímetro, tal y como se muestra en las tablas al final del presente documento.

- **Explicación del uso:** La Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía, ya que la cartera para una obra determinada será la venta final de dicha obra menos la obra ejecutada neta a origen.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

VARIACIÓN DEL FONDO DE MANIOBRA

- **Definición:** es la medida que explica la conciliación entre el RBE y el flujo de caja operativo antes de impuestos. Proviene de la parte del resultado bruto no convertible en efectivo principalmente por cambios en el saldo de deudores y deudas comerciales.
- **Reconciliación:** en la Nota 5.3 Flujo de caja de las Cuentas Anuales Consolidadas, la compañía proporciona una reconciliación entre la variación del capital circulante recogido en el Balance (ver descripción en Sección 4 Capital Circulante de las Cuentas Anuales Consolidadas) y la variación del fondo de maniobra mostrado en el Estado de Flujos de Caja.
- **Explicación del uso:** la variación del fondo de maniobra refleja la capacidad de la compañía para convertir el Resultado bruto de explotación antes de impuestos en caja. Es el resultado de las actividades de la compañía relacionadas con la gestión de existencias, cobro de clientes y pagos a proveedores. Es útil para usuarios e inversores porque permite medir tanto la eficiencia como la situación financiera a corto plazo de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparables de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la variación del fondo de maniobra es el mismo que el año anterior.

RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA

- **Definición:** es la suma de los dividendos recibidos por el accionista, la revalorización/depreciación de las acciones y otros pagos como entrega de acciones o planes de recompra.
- **Reconciliación:** el retorno total para el accionista se presenta en la sección de la acción del apartado 1.1. del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores y analistas financieros, para evaluar el rendimiento que los accionistas han recibido a lo largo del año a cambio de su aportación en capital de la empresa.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el retorno al accionista es el mismo que el año anterior.

INVERSIÓN GESTIONADA

- **Definición:** la inversión gestionada se presenta en la sección de Autopistas dentro del apartado 1.2. del Informe de Gestión. Durante la fase de construcción es el valor total de la inversión a realizar. Durante la fase de explotación, este importe se incrementa por la inversión adicional. Los proyectos se incluyen una vez firmado el contrato con la Administración correspondiente (cierre comercial), fecha en la que se dispone normalmente de unas condiciones de financiación provisionales que se confirman con posterioridad tras el cierre financiero. Para todos los proyectos, incluyendo los que se integran por puesta en equivalencia, se considera el 100% de inversión, con independencia de la participación de Ferrovial. Los proyectos se excluyen con criterios homogéneos a la salida del perímetro de consolidación.
- **Reconciliación:** La inversión gestionada a cierre de diciembre de 2022 asciende aproximadamente a 21,8 miles de millones de euros (22,4 miles de millones de euros en 2021), y comprende 24 concesiones en 10 países. El desglose de la inversión gestionada por tipo de activo es la siguiente:
 - Proyectos modelo Activo Intangible CINIF 12 (en explotación), 11.532 millones de euros (11.056 millones de euros a 31 de diciembre de 2021). La inversión gestionada corresponde con el saldo de inversión bruta en estos proyectos incluida en la tabla del apartado 3.3.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas excepto por los compromisos futuros de inversión y ajustes de valor razonable: 12.547 millones de euros de I-66, NTE, NTE35W, LBJ e I-77 incluidos en Autopistas USA (10.527 millones de euros en 2021). Adicionalmente se incluyen 714 millones de euros en España (principalmente Autema) y 391 millones de euros de Azores, incluidos en Resto Autopistas.
 - Proyectos modelo Activo Intangible CINIF 12 (en construcción), no existe actualmente ningún proyecto.
 - Proyectos modelo Cuenta a Cobrar CINIF 12: no existe actualmente ningún proyecto.
 - Consolidación por puesta en equivalencia, 10.226 millones de euros (11.130 millones de euros a 31 de diciembre 2021). Incluye proyectos tanto en explotación como en construcción que se integran por puesta en equivalencia, como 407ETR y Extensiones 4.579 millones de euros de inversión gestionada al 100% (4.582 millones de euros a 31 de diciembre 2021). En el estado consolidado de situación financiera estos proyectos se integran en el epígrafe de Inversiones en asociadas, por lo que no es posible conciliar la inversión con el saldo de balance.
- **Explicación del uso:** es un dato utilizado por la Dirección para indicar el tamaño de la cartera de activos que gestiona.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la inversión gestionada es el mismo que el año anterior.

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan como la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichos proyectos, independientemente del criterio de consolidación utilizado. Esta información se prepara para las ventas y para el resultado bruto de explotación.

- Resto de divisiones: los resultados proporcionales incluyen las mismas cifras que la cuenta de resultados consolidada, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional no sería relevante.

Esta información se prepara para el resultado bruto de explotación.

- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** los resultados proporcionales pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros con el objeto de entender cuál es el peso real de las diferentes divisiones del grupo en los resultados operativos del mismo, especialmente teniendo en cuenta el peso que tienen en el valor del grupo determinados activos consolidados por puesta en equivalencia como la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow. Es un indicador que presentan otros competidores con participaciones significativas en proyectos de infraestructura consolidados por puesta en equivalencia. También permite reflejar la contribución real de obras o contratos de sociedades que se consolidan por global pero en las que no se ostenta el 100% de la participación.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales no es el mismo que el año anterior, por ello se ha adaptado el 2021 al criterio empleado en 2022. En el Informe Anual del ejercicio 2021, los resultados proporcionales seguían un criterio más simplificado, en el que sólo se consolidaban por proporcional los resultados de los proyectos de infraestructuras. La razón que ha provocado el cambio es la posible relevancia que pueda tener para los inversores conocer la contribución real de los negocios del resto de divisiones del Grupo, principalmente Construcción.

DIVIDENDOS RECIBIDOS

- **Definición:** incluye el cobro de dividendos recibidos de sociedades que se integran por puesta en equivalencia, así como los intereses cobrados de préstamos otorgados a sociedades puestas en equivalencia, clasificados dentro del epígrafe de Activos Financieros no Corrientes del Balance (Nota 3.6 “Inversiones en Asociadas” de las Cuentas Anuales Consolidadas), al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados, así como por el cobro de dividendos de los proyectos de actividades discontinuadas.
 - Adicionalmente, tal y como se explica en la nota 5.3 “Flujo de Caja” de las Cuentas Anuales Consolidadas, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el Grupo separa en esta nota los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”. En este sentido, la definición de dividendos recibidos que se considera dentro de estos “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras” se amplía al cobro de dividendos de los proyectos de infraestructuras de sociedades que se integran por consolidación global o proporcional, así como como otros conceptos asimilables a los mismos, principalmente intereses de deuda subordinada y préstamos participativos, las devoluciones de capital, deuda y préstamos, así como los préstamos recibidos de estos proyectos cuya probabilidad de devolución sea remota.

- **Reconciliación:** Los dividendos recibidos se presentan en el Estado Consolidado de Flujo De Caja de las Cuentas Anuales Consolidadas, y se presenta más información en la nota 3.5 Inversiones en Asociadas. Por último, en la nota 5.3 se presentan los dividendos recibidos como “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”, que incluyen todos los dividendos recibidos de proyectos de infraestructuras, independientemente del método de consolidación de estos.
- **Explicación del uso:** Los dividendos recibidos han sido históricamente una de las principales fuentes generadoras de caja del Grupo Ferroviario, y es un indicador muy apropiado para evaluar el rendimiento financiero y operativo de los distintos proyectos de infraestructuras en los que participa el Grupo Ferroviario.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** la definición de Dividendos Recibidos incluida en las Cuentas Anuales Consolidadas se ha modificado para especificar que incluyen los préstamos recibidos de estos proyectos cuya probabilidad de devolución sea remota.

VALOR ECONÓMICO GENERADO, DISTRIBUIDO Y RETENIDO

- **Definición:** la información sobre la creación y la distribución de valor económico proporciona una indicación básica de la manera en que una organización ha generado riqueza para los accionistas. Incluye información sobre las cifras de ingresos, costes operacionales, salarios y beneficios de los empleados, gastos financieros y dividendos e impuestos.
- **Reconciliación:** los datos de valor económico generado y distribuido se presentan en el Anexo a Indicadores GRI, indicador 201-1, siguiendo la definición establecida por este estándar. Las cifras de ingresos, costes operacionales, salarios y beneficios de los empleados, gastos financieros y dividendos e impuestos se detallan en la sección correspondiente del Informe de Gestión y de las Cuentas Anuales Consolidadas. La compañía presenta el cálculo del valor económico generado y distribuido como: Valor Económico Retenido = Valor Económico Generado [Ingresos (cifra de ventas + otros ingresos de explotación + ingresos financieros + enajenaciones de inmovilizado + beneficios por puesta en equivalencia)] – Valor Económico Distribuido [consumos y gastos + gastos de personal + gastos financieros y dividendos + impuesto de sociedades].
- **Explicación del uso:** los datos de valor económico generado y distribuido pueden resultar de utilidad para conocer las cifras económicas que la compañía ha repartido entre sus grupos de interés y qué valor económico ha quedado retenido por la compañía en forma de liquidez.
- **Comparativas:** la compañía presenta datos comparables del año objeto del informe y de los dos años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio empleado para el cálculo de este indicador es el mismo de años anteriores, y se han seguido las indicaciones del indicador 201-1 de los *GRI Standards de Global Reporting Initiative*.

Gestión de la sostenibilidad

Ferrovial entiende la sostenibilidad y la responsabilidad corporativa (RC) como un compromiso voluntario pero imprescindible para participar en el desarrollo económico, social y medioambiental de las comunidades donde opera. Las políticas de RC y sostenibilidad se fundamentan en los principios del Pacto Mundial y en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados relacionadas con la materia, inspirándose en los Objetivos de Desarrollo Sostenible para consolidar la posición de la compañía como un actor que contribuye a una economía más sostenible, innovadora, inclusiva y baja en carbono. Corresponde al Consejo de Administración velar porque se cumplan estos principios que voluntariamente ha asumido la compañía. Ambas políticas están disponibles en www.ferrovial.com.

El contenido de este Informe Anual Integrado constituye en sí mismo un informe de la Política de Sostenibilidad, que ofrece a sus grupos de interés datos pormenorizados sobre los instrumentos de apoyo de la política para hacer efectivo su cumplimiento. La estrategia en sostenibilidad, formulada en el Plan Estratégico de Sostenibilidad 2030 y las prácticas concretas en materia de sostenibilidad y RC, se mencionan en sus apartados correspondientes.

COMITÉ

El Comité de Sostenibilidad lo preside el Director de Sostenibilidad y está compuesto por representantes de las áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Infraestructuras Energéticas y Movilidad, Construcción) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad, Salud y Bienestar, SSII e Innovación, Responsabilidad Social Corporativa, Estrategia, Relación con Inversores, Cumplimiento y Riesgos, y Compras de Construcción). Con carácter anual, el presidente del comité reporta al Consejo de Administración.

El Comité de Sostenibilidad constituye el nexo entre las áreas de negocio y la corporación con la Alta Dirección, informando sobre los avances y resultados, y proponiendo acciones hacia el Comité de Dirección, así como transmitiendo hacia el resto de la compañía la aprobación de las propuestas y resultados.

El objetivo principal de este comité es definir el Plan Estratégico de Sostenibilidad y velar por su seguimiento. Sus funciones se pueden resumir en las siguientes:

- Diseñar, actualizar y, en su caso, mejorar la Estrategia de Sostenibilidad.
- Supervisar y evaluar el desempeño de la compañía en el ámbito de la sostenibilidad a partir de indicadores y planes de acción establecidos.
- Proponer grupos de trabajo sobre asuntos específicos.
- Compartir buenas prácticas de cada una de las áreas en asuntos de sostenibilidad.

- Proporcionar información para divulgar sobre sostenibilidad (tanto interna como externa).
- Analizar y evaluar las tendencias de sostenibilidad, así como los nuevos riesgos y oportunidades de negocio

PLAN ESTRATÉGICO

El Plan Estratégico es la herramienta indispensable para garantizar que la RSC y la sostenibilidad son efectivas en el cumplimiento de su misión y contribuye al desarrollo del negocio, la generación de confianza entre sus grupos de interés y el cumplimiento de los objetivos en el medio y largo plazo.

El Comité de Sostenibilidad ha impulsado el Plan, *Sustainability Strategy 2030*, elaborado teniendo en cuenta las principales macro-tendencias globales, el entorno regulatorio y normativo (Agenda 2030 de Naciones Unidas, Cambio Climático y el *European Green Deal*), los principales marcos en materia económico-financiera (*Task Force on Climate-Related Disclosures* (TCFD), *Taxonomy* y el Plan europeo *Next Generation*), los retos de carácter social (nueva agenda urbana, nuevos hábitos de movilidad, etc.), factores tecnológicos (transición energética y digitalización), factores medioambientales (cambio climático, escasez del recurso hídrico, pérdida de la biodiversidad o salud pública), los requerimientos de inversores ESG, los principales marcos de reporting (*Global Reporting Initiative*, SASB y el TCFD), así como informes de tendencias en RSC de diversas instituciones de prestigio. Además, Ferrovial ha sido reconocida por AENOR como la primera compañía en certificar su Estrategia de Sostenibilidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

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

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



Ampliación Muelle Sur Puerto de Huelva, España.

Cada año se realiza un seguimiento del grado de cumplimiento de los objetivos propuestos y su contribución a los ODS.

Los resultados totales del 2022 se presentan en el gráfico siguiente:



ÍNDICES

Ferrovial es periódicamente evaluada por analistas que tienen en cuenta el desempeño ESG de la compañía. En 2022 la compañía formó parte de los principales índices de sostenibilidad:

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

Principios de reporte

PERÍMETRO DE LA INFORMACIÓN

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes. Para obtener una información detallada de las compañías incluidas se puede consultar el perímetro en las Cuentas Anuales Consolidadas.

Durante 2022 se han producido operaciones que han supuesto cambios en el perímetro por la adquisición de compañías, adjudicación de nuevos contratos o inicio de nuevos negocios. También se han producido reestructuraciones de sociedades. En 2022 han continuado las desinversiones de la división de Servicios, destacando la venta del negocio de Servicios de Infraestructuras en España y la venta de Amey, filial en Reino Unido. También se adquirió el 60% del Aeropuerto de Dalaman, en Turquía.

Para más información consultar páginas 48-71 de Evolución de los Negocios.

PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Para el reporte se incluyen todas aquellas empresas en las que Ferrovial tiene el control económico, entendiéndose por ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta el 100% de la información. El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas, página 284. Aunque el negocio de Servicios se trata como una actividad clasificada como discontinuada desde el punto de vista financiero al estar disponible para la venta, para dar cumplimiento a los requerimientos de la ley 11/2018 de información no financiera sí incluye en su perímetro esta división, ofreciendo una visión completa de todos los aspectos e impactos del negocio. Por ello, en los casos en que se considere material se desagregarán datos de la división de Servicios.

Asimismo, siguiendo con las indicaciones de la Guía GRI *Sustainability Reporting Standards*, Ferrovial aporta información de los indicadores y aspectos materiales de “fuera de la organización”, cuando estos datos presentan la suficiente calidad, y siempre de forma separada. Ferrovial considera que los impactos más relevantes son los relativos a la autopista 407 ETR en Canadá y los aeropuertos en Reino Unido, entidades en las que su participación en el accionariado no alcanza el 50%. Algunos indicadores de interés asociados a estos activos son los referentes a las emisiones indirectas (scope 3), satisfacción de usuarios, o número de pasajeros que transitan por los aeropuertos.

TRAZABILIDAD

Ferrovial garantiza la trazabilidad de la información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa gracias a un sistema de *reporting*, con el que cuenta desde 2007, que permite obtener información detallada hasta el nivel de sociedad, facilitando consolidaciones parciales por geografías o negocios. Durante 2022 se ido revisando

periódicamente la información solicitada para adecuar el sistema a los requerimientos de información de los diferentes grupos de interés de la compañía y las recomendaciones del auditor externo e interno. El software empleado ha facilitado a las direcciones corporativas llevar a cabo la recogida trimestral de información para la gestión y reporte interno a la Alta Dirección.

En 2022, el sistema de *reporting* permitió la recogida de 487 indicadores cuantitativos y cualitativos, en 96 sociedades, gracias a la colaboración de 220 usuarios.

REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Durante 2022 se han producido una serie de cambios en el perímetro de sociedades que pueden afectar la comparabilidad de los datos contenidos en el Informe, aunque en general no son especialmente relevantes en comparación con el conjunto de la compañía. Con objeto de garantizar la máxima transparencia y comparabilidad de los datos, en el propio cuerpo del informe se indica cuando algún indicador de años anteriores se ha modificado o presenta cambios significativos que afectan a la comparabilidad de la información. Asimismo, el Informe tiene en cuenta la mayoría de las recomendaciones sobre el Estado de Información no Financiera de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

GRUPOS DE INTERÉS

Ferrovial está comprometida con la transparencia en la información al mercado, a través de una mejora continua de los cauces de comunicación con todos sus grupos de interés, sobre la base de una información corporativa innovadora que, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables medioambiental y social.

La compañía considera grupos de interés (partes interesadas o *stakeholders*) a aquellos individuos o grupos sociales con un interés legítimo, que se ven afectados por las actuaciones presentes o futuras. Esta definición incluye tanto a los grupos de interés que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores), considerados como socios en el desarrollo de los negocios, como a los externos (Administraciones, Gobiernos, medios de comunicación, analistas, sector empresarial, sindicatos, tercer sector y sociedad en general), comenzando por las comunidades locales en las que la compañía desarrolla sus actividades.

Esta relación es dinámica puesto que el entorno cambia de forma cada vez más rápida. El negocio de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones Públicas de los países en que opera. Ferrovial ostenta cargos de decisión en organismos impulsores de la Responsabilidad Corporativa a nivel nacional e internacional como Fundación SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial, Comisión de RSC de la CEOE o Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2022, Ferrovial ha ostentado la presidencia del Grupo



Español de Crecimiento Verde, el Consejero Delegado forma parte del Comité Ejecutivo de Fundación Seres, y también se nombró a una representante de la compañía secretaria general de Forética, cargo que se hará efectivo durante 2023 y 2024. Asimismo, la compañía colabora con otros organismos impulsores de la sostenibilidad en diferentes ámbitos, como *Green Building Council (GBCe)*, *Climate-KIC*, *Corporate Leaders Group*, Pacto por la Economía Circular, *EU Green Growth Group*, Fundación Empresa y Clima, *We Mean Business* o *European Climate Pact*.

Ferrovial se caracteriza por una absoluta neutralidad política, desarrollando sus actividades tanto para Administraciones Públicas como para clientes privados en los países donde opera. La compañía no realiza contribuciones económicas o en especie a partidos políticos o a candidatos electorales. Sin embargo, Ferrovial forma parte de organizaciones de representación empresarial o de fundaciones para el intercambio comercial entre países vinculadas al desarrollo de su actividad o al área geográfica en la que opera. A través de su presencia y colaboración con estas organizaciones, la compañía aspira a contribuir al progreso y al desarrollo de todos aquellos campos de acción en los que está presente. Entre estas contribuciones destaca la realizada a la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN) o el *World Economic Forum*.

informar únicamente de aquello que es material para las compañías, evitando información no relevante. También se anticipan las exigencias regulatorias europeas que entrarán en vigor próximamente.

Ferrovial considera adecuado realizar el análisis de materialidad con carácter bienal, ya que no se producen variaciones significativas de los asuntos materiales en un horizonte temporal más breve. Dado que el análisis de materialidad es un proceso continuo, este estudio complementa a los realizados en años anteriores, cuya última edición se realizó en 2020. Sin embargo en la edición de 2022 se han considerado los asuntos desde un punto de vista financiero y no financiero, aplicando el concepto de doble materialidad. Se ha consultado a los directivos de Ferrovial por el potencial impacto financiero sobre las cuentas de la compañía de los asuntos identificados (relevancia financiera), mientras que al resto de grupos de interés se les ha consultado sobre la importancia de esos mismos asuntos para una compañía como Ferrovial (relevancia no financiera).

El proceso de análisis se desarrolló en varias fases:

- Identificación y validación de asuntos. Mediante la consulta a diversas fuentes relevantes de información (GRI, SASB, Riesgos Globales del *World Economic Forum*, cobertura mediática,

	2020	2021	2022
Contribuciones a partidos políticos o candidatos	0	0	0
Actividades de lobby o asociaciones sectoriales	833.976	1.635.430	1.628.315
Asociaciones comerciales	99.785	154.875	119.700
Contribución total	933.761	1.790.305	1.748.015

ANÁLISIS DE DOBLE MATERIALIDAD

Para Ferrovial se consideran asuntos relevantes todos aquellos que pueden ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés, afectando la capacidad de satisfacer sus necesidades presentes sin comprometer a las generaciones futuras.

El análisis de doble materialidad permite a Ferrovial identificar y priorizar los asuntos más relevantes para la compañía y para los grupos de interés, considerando cuáles de ellos pueden tener un mayor impacto potencial sobre los estados financieros de la compañía.

Con este análisis se da cumplimiento a los requerimientos establecidos por los estándares de *reporting* de GRI y SASB, estándares bajo los que Ferrovial elabora su Informe Anual Integrado, que solicitan

informes sectoriales de KPMG, Deloitte y PWC, agencias de rating e inversores ESG. así como la materialidad de 2020, se identificaron las principales tendencias y asuntos más relevantes para el sector en el que opera Ferrovial. Una vez obtenido el listado inicial de asuntos, fue consensado con los principales directores corporativos y de los negocios, determinándose un listado final de 17 asuntos.

- Determinación de la relevancia financiera. Mediante una encuesta online dirigida a los directivos de la compañía, tanto de áreas corporativas como de líneas de negocio, en las principales geografías en las que opera Ferrovial (EE.UU., Canadá, Reino Unido, España, Polonia), se les solicitó valorar y priorizar los asuntos materiales identificados.

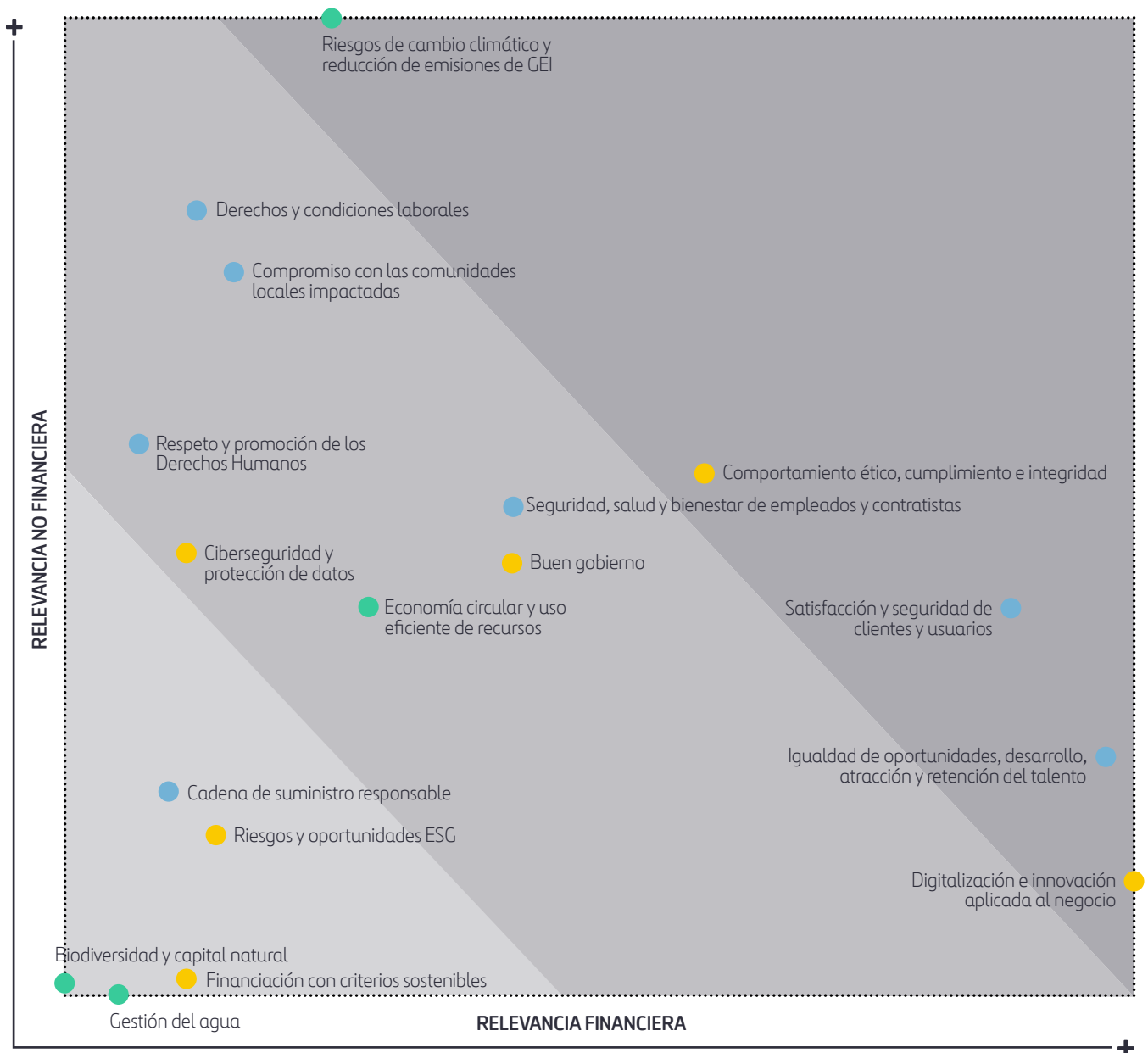
- Determinación de la relevancia no financiera. Priorización de los asuntos en base a una encuesta lanzada a los diferentes grupos de interés (proveedores, clientes, ONGs, fundaciones, organizaciones sindicales, etc.) en las principales geografías en las que opera Ferrovial.
- Priorización. Es el resultado de cruzar gráficamente relevancia financiera y no financiera, que se concreta en la matriz de doble materialidad.

De acuerdo con la relevancia financiera, tres asuntos destacan: “Digitalización e Innovación aplicada al negocio”, “Igualdad de

oportunidades, desarrollo, atracción y retención del talento” y “Satisfacción y seguridad de clientes y usuarios”. Esto quiere decir que los directivos de Ferrovial consideran que estos son los tres asuntos con mayor impacto potencial sobre los estados financieros de la compañía, siendo dicho impacto de carácter moderado o leve, en cualquier caso.

Los asuntos prioritarios desde el punto de vista no financiero son, por orden de importancia, los “riesgos de cambio climático y reducción de emisiones de GEI”, los “derechos y condiciones laborales” y el “compromiso con las comunidades locales impactadas”. Estos resultados indican que los grupos de interés consideran estos asuntos como los más relevantes en el ámbito ESG.

MATRIZ DE DOBLE MATERIALIDAD





150

150

80

TAXONOMÍA

Taxonomía Europea

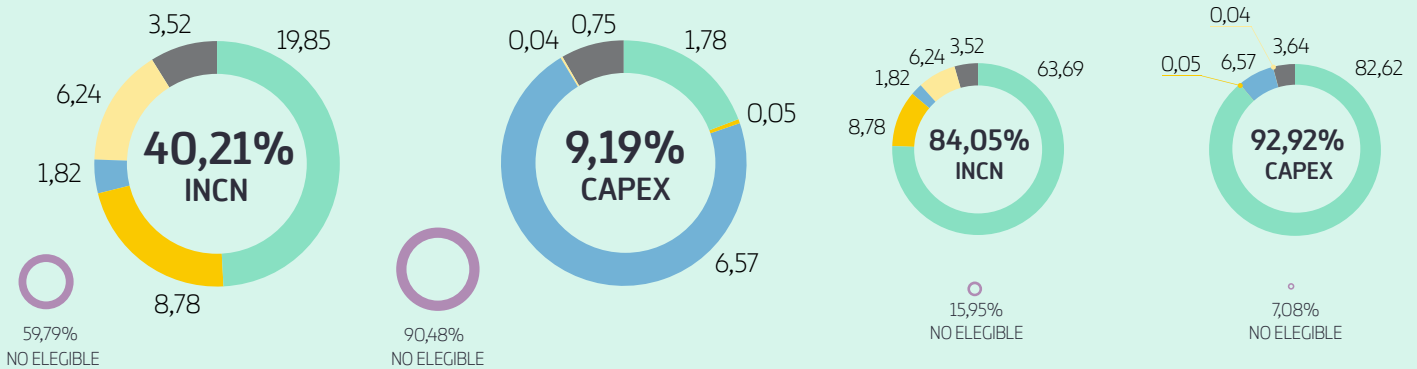
El segundo año de aplicación de la Taxonomía Europea incorpora el alineamiento de mitigación y adaptación para clasificar los negocios y actividades empresariales. El pasado ejercicio se determinó la elegibilidad. Se trata de un elemento clave para la descarbonización de la economía. Medio Ambiente es el primer componente abordado. Luego vendrán los sociales y los de gobernanza.

ELEGIBILIDAD



ESCENARIO RESTRICTIVO

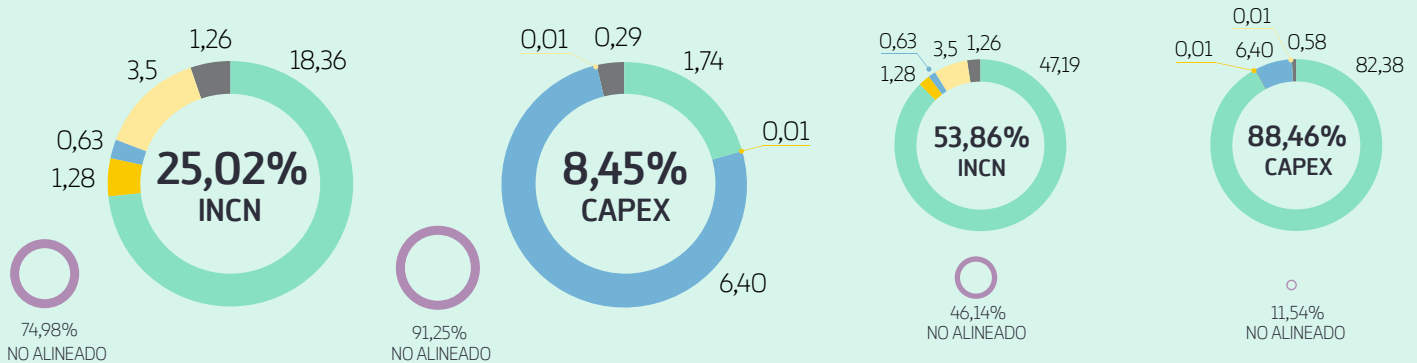
ESCENARIO SECTORIAL



ALINEAMIENTO (SOBRE EL TOTAL DEL GRUPO)

ESCENARIO RESTRICTIVO

ESCENARIO SECTORIAL



NOTA ACLARATORIA: la diferencia entre ambos escenarios viene marcada por la actividad 6.15.

Escenario sectorial: los criterios interpretativos utilizados son estrictamente los que se recogen en la guía "Taxonomía europea aplicada a proyectos de carreteras".

Escenario restrictivo: la diferencia con el escenario sectorial radica en que en este escenario restrictivo no se contemplan la actividad 6.15 ni elegible ni alineada.

LOS TRES COMPONENTES

MEDIO AMBIENTE

- Mitigación y adaptación al cambio climático
- Agua, economía circular, contaminación y biodiversidad



SOCIAL

- Diversidad, seguridad y salud, derechos laborales y derechos humanos
- Impacto social y desarrollo



GOBERNANZA

- Diversidad en el Consejo y estructura de gobernanza
- Remuneraciones de Alta Dirección



ETAPAS DE LA TAXONOMÍA VERDE



eficiencia operativa comprometida con el medio ambiente y con casos de éxito, ya en operación, como por ejemplo en Texas o Carolina del Norte. Estas soluciones innovadoras, van en línea con la necesidad de implementación de los llamados “Sistemas Inteligentes de Transporte” potenciados desde la propia Comisión Europea.

Adicionalmente, y en línea con otras actividades recogidas en la taxonomía climática, destacan nuestras buenas prácticas en la gestión de aguas residuales y potabilización, con proyectos destacables como el “*Thames Tideway Tunnel*”, en la construcción de infraestructura para el transporte ferroviario (*California High-Speed Rail*) y en el impulso de la compañía a las actividades de gestión eficiente, producción y transmisión de energía. En este último sector, la compañía ha impulsado un rápido crecimiento a través de sus filiales energéticas, en línea con la **estrategia Horizon 24** y que ha cobrado importancia con el desarrollo de la taxonomía y con otros desarrollos reglamentarios y estrategias europeas.

De esta forma Ferrovial seguirá dando respuesta a las demandas de los clientes, tanto públicos como privados, y desarrollará las herramientas necesarias para dar solución a los futuros y presentes desarrollos normativos, desarrollando y operando infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes creando valor para los grupos de interés.

Por último, el grupo Ferrovial expone los criterios técnicos que, en su opinión y en virtud de las publicaciones sectoriales disponibles a fecha del presente informe, mejor permiten dar cumplimiento a la información referida a actividades elegibles y, en su caso, alineadas, así como los resultados de su aplicación sobre la totalidad del Grupo.

PROCEDIMIENTO DE FERROVIAL

Gestión de la implementación de la taxonomía

La implantación de la Taxonomía de la UE en un Grupo de infraestructuras que opera a nivel global ha presentado diversos retos los cuales se han abordado con un enfoque integrado *top-down* llegando a nivel de unidad mínima de gestión i.e. contrato/servicio/activo.

Para ello Ferrovial ha desplegado un **Plan de Acción específico** con varias fases iniciado con un proceso de entendimiento e interpretación de los criterios de la taxonomía involucrando a las diferentes áreas de negocio, un ejercicio de formación interno y una recopilación de información de criterios taxonómicos involucrando a todas las sociedades del grupo incluidas en el perímetro de consolidación. Este perímetro de consolidación financiero ha servido para delimitar el alcance del ejercicio de taxonomía, al vincular los porcentajes de cumplimiento directamente con las cifras obtenidas en el proceso financiero de consolidación.

Como resultado de este Plan de Acción y de la necesidad de tratar la información en equipos multidisciplinares, se ha establecido un modelo de gobierno de Taxonomía formado por las direcciones Económica-Financiera, Comunicación y Responsabilidad Social Corporativa y Sostenibilidad.

Al igual que en el ejercicio anterior, la compañía ha iniciado el proceso de evaluación de taxonomía en la identificación de actividades económicas elegibles y no elegibles, teniendo en cuenta todas las Sociedades en las que tiene el control económico, entendiendo por

ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta la totalidad de la información. En relación con las sociedades vendidas durante el ejercicio de 2022, éstas quedarían fuera del alcance del análisis al trabajar con datos consolidados a cierre de año[*].

Durante ese proceso, se han identificado 26 actividades de las que Ferrovial desarrolla recogidas en el Anexo I del (RD) (UE) 2021/2139 de actividades que contribuyen a la mitigación del cambio climático.

Con el fin de asegurar la trazabilidad y realizando un esfuerzo en el cálculo de los indicadores taxonómicos para asegurar su robustez, durante este ejercicio se han implementado canales de comunicación específicos de taxonomía y se ha contado con la colaboración de los responsables de cada negocio analizado (más de 300).

Durante todo el proceso, el entendimiento desarrollado por la compañía ha estado sometido a un contraste externo, resultando en un ejercicio de entendimiento a nivel sectorial a nivel nacional y europeo, donde han surgido disparidad de enfoques sobre el reglamento de taxonomía y su aplicación dentro de las compañías. En este aspecto, cabe destacar el trabajo realizado con la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN) y con el resto de los operadores de infraestructuras, en la persecución de unas directrices claras para la aplicación homogénea de los criterios del reglamento de taxonomía.

Consideraciones financieras al cálculo del numerador y denominador de taxonomía

Debido a la atomización de la compañía, para determinar la elegibilidad de las actividades de forma exhaustiva el análisis se ha realizado a nivel de unidad mínima de gestión de las sociedades que consolidan en Grupo clasificando cada centro de beneficio bajo una sola actividad taxonómica y un solo objetivo. Este ejercicio se ha automatizado en los sistemas contables de Ferrovial lo que permite tener una mejor trazabilidad del dato. En este sentido, las áreas financieras y de sostenibilidad de las distintas sociedades del Grupo han asignado el porcentaje de INCN, CapEX y OpEX que coincide con la descripción de las actividades listadas en el Reglamento Delegado de clima en base a la tipología de contratos, obras o activo servicios [*].

Para evitar el computo de operaciones *intercompany*, dichos porcentajes han sido aplicados sobre las cifras contables consolidadas de las sociedades objeto del análisis. Esta asignación individual **permite vincular los indicadores a las cifras consolidadas de grupo que se presentan en el informe de cuentas anuales, evitando así la doble contabilidad financiera.**

Si bien Ferrovial desarrolla actividades que podrían contribuir al objetivo de adaptación al cambio climático (incluidas en el Anexo II del (RD) (UE) 2021/2139), en el análisis realizado en este primer año de alineamiento la compañía ha considerado únicamente el objetivo de mitigación del cambio climático, evitando de esta forma la doble contabilidad en el cálculo de los indicadores financieros para un mismo centro de beneficio.

Para el cálculo de los indicadores de taxonomía que se expresan en el presente capítulo, se ha recopilado información cualitativa y cuantitativa de los proyectos elegibles de acuerdo con los criterios de cada actividad taxonómica identificada para determinar las cantidades monetarias a incluir en los denominadores y numeradores requeridos.

[*] El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas.

Las consideraciones sobre las notas contables incluidas en cada indicador se desarrollan dentro del apartado “CÁLCULO Y RESULTADOS POR KPI ANALIZADO” en línea con el informe del año anterior.

Entendimiento de los criterios de la taxonomía por grupo de actividad taxonómica

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

Grupo 4: Energía

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de elegibilidad se han tenido en cuenta las obras/ servicios relacionados (incluyendo las labores de construcción y operación) en las infraestructuras destinadas a la generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica (actividad 4.1), la generación de electricidad a partir de energía hidroeléctrica (actividad 4.5) y el transporte y distribución de electricidad (actividad 4.9), identificadas como las actividades más relevantes de este grupo.

Adicionalmente se han identificado contratos y servicios relacionados con las actividades 4.2, 4.3, 4.15 y 4.20, que, si bien no suponen un impacto material en los indicadores de elegibilidad, se han analizado contrato por contrato según las descripciones del reglamento.

Ejercicio de Alineamiento

Para el cálculo de alineamiento se han tenido en cuenta los criterios de aplicación de cada una de las actividades, y se ha realizado una petición de información de los indicadores requeridos por los criterios técnicos de selección. En este grupo, destacan el proyecto de Parque Solar Casilla (actividad 4.1), donde los criterios de contribución sustancial indican que la actividad debe ser en efecto una actividad de producción eléctrica a través de energía solar fotovoltaica y los proyectos para la instalación y construcción de líneas de transmisión eléctrica en Chile (4.9), donde se han utilizado Informe de Segunda Opinión específicos para responder a los criterios de la taxonomía ambiental (al favorecer la entrada de energía renovable en la red nacional y así reducir su intensidad de carbono) y otros estándares de medición de finanzas sostenibles.

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

Grupo 5: Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de elegibilidad se han tenido en cuenta las obras/ servicios relacionados con la construcción, ampliación y explotación / renovación de sistemas de captación, potabilización y distribución de aguas (actividad 5.1 / actividad 5.2), y la construcción, ampliación y explotación de los sistemas de recogida y tratamiento de aguas

residuales (actividad 5.3). Por la naturaleza de este negocio, en muchos casos se da la posibilidad de que la gestión contractual englobe todo el ciclo integral del agua. En estos casos se ha considerado como elegible la actividad más relevante de la planta por criterio del negocio o por la actividad económica indicada contractualmente.

Los proyectos relacionados con la desalinización no han sido incluidos por el momento como actividades elegibles. Sin embargo, y dada la recomendación del Grupo Técnico de finanzas sostenibles, se estudiará su inclusión en el marco del objetivo de adaptación en los futuros desarrollos del reglamento de taxonomía.

Adicionalmente, se han identificado actividades en el ámbito de la gestión de residuos correspondientes a las actividades de recogida y transporte de residuos no peligrosos en fracciones segregadas en origen (5.5), el compostaje de biorresiduos (5.8), la Valorización de materiales de residuos no peligrosos (5.9) y la captura y utilización de gases de vertedero (5.10). Estas actividades en el ámbito de la gestión de residuos se corresponden, principalmente, con la actividad llevada a cabo por la filial del Grupo “*Thalia Waste Management*” en Reino Unido.

Ejercicio de Alineamiento

Para el cálculo de alineamiento se ha tenido en cuenta los criterios de contribución sustancial establecidos en las actividades de tratamiento y potabilización de aguas, que hacen referencia a los consumos energéticos de estos sistemas y se han contrastado con los datos de consumos energéticos de las plantas que opera Ferrovial. Este ejercicio, ha sido posible gracias a la disponibilidad del dato obtenido a partir de otros procedimientos del Grupo, como por ejemplo la medición y verificación de la Huella de Carbono.

Dada la imposibilidad de obtener un dato de consumo durante la fase de construcción, se han analizado también algunas de las plantas a través de sus datos de diseño, dándose como alineados algunos proyectos en fase de construcción siempre y cuando cumplan con el resto de los criterios DNSH y el rango de diseño esté recogido en los Criterios de Contribución Sustancial. Por otro lado, y soportado por la FAQ#9 de las notas aclaratorias de la Comisión Europea* proyectos como la construcción de canalizaciones, mejoras del sistema de canalización o mejoras en el sistema de distribución, se ha considerado que no tienen criterios de contribución sustancial de aplicación en la versión actual del reglamento, entendiéndose su cumplimiento y se estudiará su aplicación en futuros objetivos y revisiones.

En el caso de los proyectos desarrollados en el ámbito de la gestión de residuos, el cumplimiento de los criterios técnicos de selección tales como, la preparación de residuos no peligrosos para operaciones de reutilización y reciclaje, la separación de los biorresiduos compostados, utilización de gas para generación de electricidad o calor como biogás entre otros, ha sido posible gracias a la recopilación de las evidencias reportadas para el cumplimiento de la normativa ambiental en Reino Unido. Estas actividades demandan un cumplimiento cualitativo y cuantitativo en la mayoría de los casos, que ha sido posible justificar mediante evidencias contractuales y requerimientos de la administración. Las actividades desarrolladas en UK se operan conforme a los mayores estándares de calidad y se revisa su cumplimiento por la autoridad ambiental local de forma periódica.

Grupo 6: Transporte

Actividades 6.13 6.14, 6.16 y 6.17

Ejercicio de elegibilidad

Se toma como punto de partida la definición de “actividad elegible” que proporciona el Reglamento de Taxonomía, cuyas descripciones del Anexo I de mitigación se refieren específicamente a: la construcción y explotación de infraestructura para la movilidad personal, logística de la bicicleta (actividad 6.13), para el transporte ferroviario (actividad 6.14), la construcción y explotación de las infraestructuras que permiten el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos (actividad 6.15), así como el transporte por vías navegables (actividad 6.16) y las infraestructuras aeroportuarias hipocarbónicas (actividad 6.17).

Se pone de manifiesto en este punto que la FAQ#9 interpretativa, publicada por la Comisión Europea el 2 de febrero de 2022, establece que la elegibilidad no depende del cumplimiento de los criterios técnicos de selección, sino exclusivamente de la descripción de la actividad y su potencial de alineamiento, especialmente en aquellas actividades que incluyen el término “hipocarbónico”.

Ejercicio de alineamiento

- **Contribución a los criterios de contribución sustancial:** Se ha verificado la tipología de la infraestructura y su finalidad (por ejemplo, el transporte de mercancías o pasajeros, así como si existe un plan de electrificación), mediante la memoria técnica del proyecto. Adicionalmente, se han evidenciado mediante la memoria técnica del proyecto para verificar que no está dedicada exclusivamente al almacenamiento ni transporte de combustibles fósiles en las actividades 6.14, 6.16 y 6.17. Se entiende que una infraestructura de uso general, que pueda compartir usos de pasajeros y mercancías, no estará dedicada exclusivamente al transporte o almacenamiento de combustibles fósiles, por lo que se dará por cumplido el criterio en ese caso. En los casos donde se cuente con un uso exclusivo dedicado a los combustibles fósiles que no supere el 25 % del uso general de la infraestructura, se descontará esa participación de los indicadores taxonómicos. Este umbral se establece de acuerdo a la FAQ# 72 de las notas aclaratorias de Diciembre, estando en línea con otros estándares ambientales. Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de las actividades de transporte, se ha evaluado activo por activo, la disponibilidad de evidencias que soporten los requerimientos propios de cada uno de dichos apartados. En este contexto, se han solicitado documentos como: Evaluaciones de Impacto Ambiental, Planes de Vigilancia Ambiental, Reportes de Indicadores de recuperación de Residuos de Construcción y Demolición, planes de gestión de flora y fauna, además de planes medidas correctoras para la mitigación del ruido, polvo, entre otras.

Actividad 6.15

Ejercicio de elegibilidad

Una consideración independiente merece la actividad 6.15 antes citada, donde se han establecido dos interpretaciones diferentes respecto del criterio de elegibilidad, a saber:

- **Criterio literal/restrictivo.** Se interpreta que el término “infraestructura” no se refiere a la carretera en su conjunto, sino solo a aquellas partes de la misma que sirven expresamente al transporte hipocarbónico (según los criterios del Reglamento 2021/2139), esto es: la circulación de vehículos con cero emisiones, el transporte intermodal de mercancías (infraestructura de la terminal y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo), así como la infraestructura e instalaciones que se destinaran al transporte público urbano y suburbano de pasajeros. Adicionalmente, la FAQ#101 establece que podrían ser elegibles la “ingeniería y servicios de consultoría técnica” de los “sistemas de transporte inteligente” que sirven para la conexión del transporte intermodal de pasajeros, la optimización del flujo de tráfico, la reducción de la congestión, la facilitación de la eficiencia energética en el transporte por carretera, y/o los sistemas de peaje electrónico. Estos criterios no figuraban en el Reglamento de Taxonomía, por lo que no se han considerado elegibles. **Este será el criterio para reportar en las tablas de la Comisión Europea.**
- **Criterio establecido por el consenso del sector en España,** que se recoge en la guía “Taxonomía europea aplicada a proyectos de carreteras” publicada en 2022 por SEOPAN (CEOE). Este criterio difiere del anterior en dos aspectos fundamentales: (a) considera que el transporte de vehículos de cero emisiones actual no sería posible sin una carretera o autopista que habilitara su circulación, por lo que el concepto de “infraestructura” elegible englobaría el conjunto de la carretera y no solo partes de la misma; y (b) en línea con lo que se recoge en la FAQ#101, se considera que aquellas infraestructuras que integren sistemas inteligentes para la optimización de los flujos de tráfico y la reducción de la congestión serían elegibles en su conjunto, dado que los sistemas de ingeniería, por sí solos, carecerían de utilidad sin una carretera que los soporte. En el caso concreto de Ferrovial, esta descripción técnica encajaría con las denominadas “Managed Lanes”. **Este criterio no se reportará en las tablas de la Comisión Europea.**

Ejercicio de Alineamiento

Actividad 6.15

- **Criterio literal/restrictivo.** Según este criterio, solo estarían alineadas las infraestructuras e instalaciones de la carretera que sirvan para la contribución sustancial, a saber: instalaciones para la recarga eléctrica, mejoras en la conexión de la red eléctrica, estaciones de repostaje de hidrógeno, terminales y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo de mercancías, así como las instalaciones dedicadas al transporte público urbano y suburbano de pasajeros, incluidos los sistemas de señalización asociados para los sistemas de transporte por metro, tranvía y ferrocarril. Adicionalmente, dado que en sentido literal la FAQ#101 antes citada tan solo establece criterios para la elegibilidad de los sistemas de transporte inteligente, no así para el alineamiento, la interpretación literal y restrictiva de estos nuevos criterios recomendarían excluir del análisis y evaluación esta actividad, así como las infraestructuras (en su totalidad o parcialmente) que respondieran a esta definición. Por lo tanto, no hay criterios técnicos que puedan cumplirse para afirmar que esta actividad es elegible y tiene capacidad de estar alineada. Este será el criterio para reportar en las tablas de la Comisión Europea.

*DRAFT COMMISSION NOTICE (FAQs): <https://ec.europa.eu/finance/docs/law/221219-draft-commission-notice-eu-taxonomy-climate.pdf>

- **Criterio establecido por el consenso del sector en España.** A falta de otros estándares técnicos de rango superior, los criterios interpretativos utilizados para el alineamiento son estrictamente los que se recogen en la guía “Taxonomía europea aplicada a proyectos de carreteras”, publicada en 2022 por SEOPAN (CEOE), los cuales contemplan el alineamiento del conjunto de la carretera en lugar de partes de ésta, siempre y cuando se incorporen las infraestructuras e instalaciones que se detallan en los criterios de contribución sustancial.
- Adicionalmente, y por lo que se refiere a la FAQ #101 antes citada, el consenso del sector interpreta que estaría alineada el conjunto de la infraestructura que integre los “sistemas de transporte inteligentes” descritos en el párrafo anterior, por las mismas razones que se exponían más arriba. En este sentido, se identifica la solución propia de Ferrovial (“Managed Lanes”) como una solución que contribuye a la reducción de emisiones por vehículo al optimizar los flujos de tráfico y reducir el tiempo de las congestiones. Esta aseveración está apoyada por los estudios realizados por la Sociedad en sus activos de estas características en USA. Asimismo, se hace constar que en los activos concesionales de la compañía donde se encuentran en operación estos sistemas de gestión, se implementan también medidas de mitigación e incentivos al transporte público y para la circulación de vehículos cero emisiones adicionales. **Este criterio no se reportará en las tablas de la Comisión Europea.**

Se hace constar que la diferencia entre el criterio sectorial (recogido, como se ha dicho, en la guía de SEOPAN), y el más restrictivo, afecta de forma significativa a los resultados finales del FY2022 en términos de CAPEX e INCN (ver tabla más abajo). Estos nuevos criterios conllevan un cambio en los resultados de elegibilidad del ejercicio 2021 y se re-expresan bajo este nuevo criterio:

Grupo 7: Construcción de edificios y promoción inmobiliaria

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de elegibilidad se han tenido en cuenta las actividades de construcción de nuevos edificios residenciales y no residenciales (actividad 7.1) y renovación de edificios existentes (actividad 7.2). Se han descartado aquellas obras destinadas a la construcción o renovación de edificios dedicados al almacenamiento de combustible fósil o edificaciones industriales con fines petroquímicos o de refino de combustibles, aunque el reglamento no los excluya expresamente en esta actividad dentro de la descripción de elegibilidad. En los casos en los cuales se haya construido un edificio con usos compartidos, entre los cuales se encuentren los usos relacionados con los combustibles fósiles, se ha excluido el porcentaje referente a esa infraestructura del cálculo de los indicadores financieros taxonómicos.

Adicionalmente se han identificado contratos y servicios relacionados con las actividades 7.3,7.5,7.6, que, si bien no suponen un impacto material en los indicadores de elegibilidad, se han analizado contrato por contrato según las descripciones del reglamento.

Ejercicio de Alineamiento

Para el cálculo de alineamiento se ha tenido en cuenta las actividades de construcción de nuevos edificios residenciales y no residenciales (actividad 7.1) y renovación de edificios existentes (actividad 7.2). En esta actividad, se han descartado las infraestructuras destinadas al almacenamiento de combustibles fósiles desde la fase de elegibilidad.

- **Contribución a los criterios de contribución sustancial:** Los criterios de contribución sustancial de la edificación plantean una serie de problemáticas de aplicación a fecha del presente informe. Por un lado, la definición del edificio de energía casi nula que

		Resultados 2022		Resultados 2021	
		INCN	CAPEX	INCN	CAPEX
Escenario sectorial	Elegible	84,05%	92,92%	89,32%	92,92%
	Alineado	53,86%	88,46%	NA	
	Alineado sobre el elegible	64,08%	95,20%		
Escenario restrictivo	Elegible	40,21%	9,19%	39,65%	22,89%
	Alineado	25,02%	8,45%	NA	
	Alineado sobre el elegible	62,22%	91,88%		

Elegibilidad 2021: %INCN elegible 39.65% (frente a 89.32% publicado en el IAI 2021. - %CAPEX elegible 22.89% (frente a un 84.57% publicado en el IAI 2021.

Cumplimiento de los DNSH

Actividad 6.15

Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de la actividad 6.15, se ha evaluado activo por activo, la disponibilidad de evidencias que soporten los requerimientos propios de cada uno de dichos apartados. En este contexto, se han solicitado documentos como: Evaluaciones de Impacto Ambiental, Planes de Vigilancia Ambiental, Reportes de Indicadores de recuperación de Residuos de Construcción y Demolición, planes de gestión de flora y fauna, además de planes medidas correctoras para la mitigación del ruido, polvo, entre otras.

plantea la taxonomía es una figura instaurada en el código técnico de la edificación en su versión posterior a 2020, por lo que una gran parte de los proyectos de edificación actuales no lo tienen considerado desde la fase de diseño e imposibilita la comprobación de la reducción exigida por el reglamento. Es por esto, que se han centralizado los esfuerzos en aquellos proyectos de edificación posteriores a dicha fecha y de características o requerimientos singulares, resultando en un bajo grado de alineamiento en la actualidad. Para estos proyectos se ha apoyado el análisis en la información recopilada por otras certificaciones de edificación sostenible y se ha realizado una revisión de las medidas de Ahorro Energético estipuladas en los códigos de edificación que adapten

los requerimientos de la Directiva 2010/31/UE de Eficiencia Energética de los Edificios.

Por otro lado, el resto de los criterios de contribución sustancial, suponen un reto para los constructores en el sector. Muchos de los requerimientos vienen determinados desde la fase de diseño y, por lo tanto, o bien no se dispone de esa consideración o bien no es posible acceder a las evidencias necesarias.

Desde la compañía se está trabajando en el sistema para la captación de las evidencias necesarias y se han realizado unas formaciones específicas con los departamentos involucrados en edificación, por lo que se espera que se vaya aumentando su grado de alineamiento según se vayan desarrollando herramientas en el sector para ello.

Las buenas prácticas en las prácticas constructivas de la compañía permiten el cumplimiento de muchos de los criterios DNSH especificados en las actividades de edificación. Sin embargo, algunos de estos criterios, identificados fuera del alcance de la etapa de construcción, y en algunos casos se han determinado como de no aplicación de acuerdo con la FAQ #9 de las notas aclaratorias, publicadas el 19 de diciembre de 2022 por parte de la Comisión Europea con el objetivo de poder avanzar en el análisis. Como, por ejemplo, se ha asumido que el DNSH de biodiversidad no aplica en los casos de nueva construcción en ambientes urbanos y construidos sobre suelo edificable en virtud de la citada FAQ. Especialmente relevante, el análisis realizado de las sustancias contaminantes descritas en el Apéndice C del Reglamento Delegado y la integración de estos criterios en los procedimientos internos y de compras de la compañía. Es por esto, que el cumplimiento de los criterios de taxonomía, y a falta de criterio sectorial, **solo pueden darse en proyectos singulares de edificación**, que en muchos casos exigen requerimientos más exigentes a los dispuestos en las normas constructivas y, que, en la mayoría de los casos, están respaldados por certificaciones sectoriales como BREEAM, LEED o WELL.

Grupo 8 : Información y comunicación

Ejercicio de elegibilidad

Se han identificado contratos y servicios relacionados con la actividad 8.1, que, si bien no suponen un impacto material en los indicadores de elegibilidad, se han analizado contrato por contrato según las descripciones del reglamento.

Ejercicio de alineamiento

Para que los procesos de datos, hosting y actividades relacionadas puedan hacer una contribución significativa a la mitigación del cambio climático, deben cumplir dos criterios técnicos principales:

- Aplicación de las prácticas previstas en la versión más reciente del Código de Conducta Europeo sobre eficiencia energética de los Centros de Datos, así como su verificación por parte de un tercero al menos cada tres años.
- Uso de refrigerantes en el sistema de refrigeración del centro de datos que tengan el potencial de calentamiento global (PCG) por debajo de 675.

En su borrador de preguntas frecuentes de diciembre de 2022, la Comisión Europea proporcionó aclaraciones sobre los criterios de

cumplimiento y verificación del código de conducta en relación con una determinada actividad. Según esta respuesta, a principios de 2023 se implementará un marco de evaluación para complementar el código de conducta, con el fin de establecer un marco para la verificación externa del cumplimiento de las prácticas establecidas en dicho código.

Ferrovial ha considerado que no es posible informar sobre el cumplimiento de los criterios técnicos en relación con el ejercicio 2022, ya que el marco correspondiente aún no está disponible.

Bloque de interpretaciones transversales:

DNSH adaptación:

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

Esta metodología contempla los diferentes tipos de infraestructuras que la compañía desarrolla y opera en todo el mundo. El análisis se realiza en el corto (2025), medio (2030) y largo (2050) plazo en diferentes escenarios climáticos (RCP 4.5 y RCP 8.5). El procedimiento considera el marco de riesgo definido por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés), que pone el foco sobre el análisis de la peligrosidad, la exposición y las vulnerabilidades de los activos en los distintos horizontes temporales y escenarios climáticos.

ADAPTARE es la herramienta informática desarrollada que automatiza esta metodología y facilitará el análisis y la interpretación de la información.

Así, Ferrovial da cumplimiento al DNSH de adaptación recogido en el Reglamento de Taxonomía de la Unión Europea.

Fruto del trabajo realizado en 2022, la organización ha recogido el análisis de riesgos climáticos físicos de sus actividades en un plan incluyendo un programa de acciones correctivas para mitigar el impacto de los riesgos significativos.

Salvaguardas sociales:

Ferrovial cumple con las salvaguardas mínimas establecidas en los artículos 3 y 18 del Reglamento de Taxonomía en relación con derechos humanos, corrupción, fiscalidad y competencia justa. En este sentido, un cuerpo de políticas (Política de Derechos Humanos, Política Anticorrupción, Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria y Política en Materia de Competencia, entre otras) determina la posición corporativa en estos asuntos.

La compañía cuenta con procedimientos de diligencia debida de integridad ética de proveedores, clientes, socios y candidatos con el fin de prevenir la comisión de actos delictivos, y lleva a cabo actividades formativas periódicas para dar a conocer entre su plantilla, especialmente a la Alta Dirección, todos los procedimientos y políticas corporativas.

Además, Ferrovial no ha recibido ninguna condena o sanción en firme por violación de los derechos humanos, corrupción o soborno, evasión fiscal o por no respetar las leyes de la competencia.

CÁLCULO Y RESULTADOS POR KPI ANALIZADO

Con todo lo anterior expuesto y con el propósito de dar cumplimiento a los requerimientos de reporte del RD (UE) 2021/2178, los datos publicados en las tablas de la Comisión Europea y que se presentan a continuación, siguen los siguientes criterios para el cálculo de los correspondientes porcentajes:

Porcentaje de INCN:

- Cálculo del numerador elegible: suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas identificadas en los descriptivos del Anexo I de Mitigación con los valores de INCN consolidados de las sociedades analizadas.
- Cálculo del numerador alineado: suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas identificadas en los descriptivos del Anexo I de Mitigación y que se estén desarrollando en cumplimiento de los criterios de contribución sustancial, los criterios DNSH y las salvaguardas sociales ajustados a los valores de INCN consolidados de las sociedades analizadas.
- Cálculo del denominador: valor contable del INCN total de Ferrovial, en referencia a los ingresos totales de explotación de la nota 2.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

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 sociedades analizadas que han incluido las inversiones en activos fijos que estén relacionados con activos o procesos asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía.
- Cálculo del numerador alineado: suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas con los valores de CapEX asociados a las sociedades analizadas que han incluido las inversiones en activos fijos que se estén desarrollando en cumplimiento de los criterios de contribución sustancial, los criterios DNSH y las salvaguardas sociales.
- Cálculo del denominador: se ha calculado como el CapEX total de las sociedades de Ferrovial dentro del alcance del análisis, que incluye las adiciones de activos tangibles e intangibles durante el ejercicio antes de depreciaciones, amortizaciones y posibles nuevas valoraciones, incluidas las resultantes de revalorizaciones y deterioros de valor, correspondientes al ejercicio pertinente, excluyendo los cambios de valor razonable. Se incluyeron también las adiciones a los activos tangibles e intangibles que resulten de combinaciones de negocios. Adiciones reflejadas en los estados financieros en las notas 3.2 Activos intangibles, 3.3 Inversiones en proyectos de Infraestructuras en concreto la 3.3.1 Activos modelo intangible, 3.4 Inmovilizado material y la 3.7 Derechos de uso por activos en arrendamiento y pasivos asociados. Asimismo, para el cálculo del CapEX únicamente se han considerado los costes contabilizados de acuerdo con las normas internacionales de información financiera (NIIF) adoptadas por el reglamento (CE) n.º 1126/2008:
 - NIC 16 Inmovilizado material, párrafo 73, letra e), incisos i) e iii);
 - NIC 38 Activos Intangibles, párrafo 118, letra e), inciso i);
 - NIIF 16 Arrendamientos, párrafo 53, letra h).

Porcentaje de OpEX:

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

Cuando los gastos operativos no sean materiales para el modelo de negocio de las empresas no financieras, la norma permite no reportar los costes directos no capitalizados referenciados anteriormente, si se analiza y se explica la falta de materialidad de los gastos operativos en su modelo de negocio.

Ferrovial ha procedido al cálculo comparativo de sus costes operativos totales y los gastos "taxonómicos". Del total de costes operativos totales del ejercicio 2022 (6.824,277 millones de euros), el denominador del OpEx, tal y como se especifica en el Reglamento, representa un 5,14% (351,023 millones de euros), por lo que se ha considera inmaterial para su reporte. Por este motivo, los datos incluidos en la tabla OpEx (pág 159) son reportados como igual a cero, con arreglo al punto 1.1.3.2. del Anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178. Para el cálculo del denominador del OpEx, se han tenido en cuenta todos los costes directos a nivel de grupo en relación con el mantenimiento y las reparaciones del inmovilizado material, así como los costes de arrendamientos a corto plazo., Los costes referenciados con "otros gastos" directos relacionados con el mantenimiento diario del inmovilizado material, no han sido incluidos en el numerador por lo que han sido excluidos del cálculo del denominador.



Taxonomía

Volumen de negocios

Actividades económicas	Códigos (2)	Cifra de Negocio Absoluta (3)	Proporción de la Cifra de Negocio (4)	Criterios de contribución sustancial										Criterios de ausencia de perjuicio significativo («No causa un perjuicio significativo»)					Proporción del volumen de negocios que se ajustan a esta taxonomía, año 2022 (18)	Proporción del volumen de negocios que se ajustan a esta taxonomía, año 2021 (19)	Categoría (actividad facilitadora) (20)		Categoría (actividad de transición) (21)
				Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos (7)	Transición hacia una economía circular (8)	Prevención y control de la contaminación (9)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos (13)	Transición hacia una economía circular (14)	Prevención y control de la contaminación (15)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)	%	F			T		
				%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N							
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																							
A1. ACTIVIDADES ELEGIBLES Y ALINEADAS																							
4-ENERGÍA																							
4.1. Generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica	4.1	0,8	0,01	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	S	N/A	S	S	0,01	N/A				
4.3. Generación de electricidad a partir de energía eólica	4.3	9,8	0,13	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	N/A	S	S	0,13	N/A				
4.9. Transporte y distribución de electricidad	4.9	29,6	0,39	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	S	S	S	S	0,39	N/A	F			
4.20. Cogeneración de calor/frío y electricidad a partir de bioenergía	4,20	7,3	0,10	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	N/A	S	S	S	0,10	N/A				
5-SUMINISTRO DE AGUA, ACT. SANEAMIENTO, GESTIÓN RESIDUOS Y DESCONTAMINACIÓN																							
5.1. Construcción, ampliación y operación de sistemas de recolección, tratamiento y suministro de agua	5.1	127,4	1,69	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	N/A	N/A	S	S	1,69	N/A				
5.3. Construcción, ampliación y explotación de sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales	5.3	136,9	1,81	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	N/A	S	S	S	1,81	N/A				
5.5. Recogida y transporte de desechos no peligrosos en fracciones separadas en la fuente	5.5	7,8	0,10	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	S	N/A	N/A	S	0,10	N/A				
5.8. Compostaje de bioresiduos	5.8	6,5	0,09	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	N/A	S	S	S	0,09	N/A				
5.9. Valorización de material de los desechos no peligrosos de material de los desechos no peligrosos	5.9	20,0	0,26	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	N/A	N/A	S	S	0,26	N/A				
5.10. Captura y utilización de gases de vertedero	5.1	0,6	0,01	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	N/A	S	S	S	0,01	N/A				
6-TRANSPORTE																							
6.13. Infraestructura para la movilidad personal, logística de bicicletas	6.13	7,3	0,10	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	0,10	N/A	F			
6.14. Infraestructura para el transporte ferroviario	6.14	1.218,5	16,14	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	16,14	N/A	F			
6.16. Infraestructura que permite el transporte hipocarbónico por vías navegables	6.16	28,7	0,38	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	0,38	N/A	F			
6.17. Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6.17	131,7	1,74	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	1,74	N/A	F			
7-CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS Y PROMOCION INMOBILIARIA																							
7.1. Construcción de edificios nuevos	7.1	86,9	1,15	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	1,15	N/A				
7.2. Renovación de edificios existentes	7.2	9,6	0,13	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	N/A	S	0,13	N/A		T		
7.3. Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	7.3	46,6	0,62	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	N/A	S	N/A	S	0,62	N/A	F			
7.5. Instalación, mantenimiento y reparación de instrumentos y dispositivos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	7.5	11,8	0,16	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	N/A	N/A	N/A	S	0,16	N/A	F			
7.6. Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7.6	1,5	0,02	100	0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	N/A	N/A	N/A	S	0,02	N/A	F			
Volumen de negocios de actividades elegibles y alineadas (A.1)		1.889,2	25,02															25,02	N/A				

A2. ACTIVIDADES ELEGIBLES Y NO ALINEADAS			
4-ENERGÍA			
4.1.Generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica	4.1	20,1	0,27
4.2.Generación de electricidad mediante la tecnología de energía solar de concentración	4.2	3,2	0,04
4.3.Generación de electricidad a partir de energía eólica	4.3	0,1	0,00
4.5.Generación de electricidad a partir de la energía hidroléctrica	4.5	63,7	0,84
4.9.Transporte y distribución de electricidad	4.9	0,3	0,00
4.15.Distribución de calefacción urbana / refrigeración urbana	4.15	0,5	0,01
4.20.Cogeneración de calor/frío y electricidad a partir de bioenergía	4.2	2,5	0,03
5-SUMINISTRO DE AGUA, ACT. SANEAMIENTO, GESTIÓN RESIDUOS Y DESCONTAMINACIÓN			
5.1.Construcción, ampliación y operación de sistemas de recolección, tratamiento y suministro de agua	5.1	30,1	0,40
5.2.Renovación de los sistemas de recogida, tratamiento y suministro de agua	5.2	1,6	0,02
5.3.Construcción, ampliación y explotación de sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales	5.3	174,8	2,31
5.4.Renovación de la recogida y el tratamiento de aguas residuales	5.4	0,0	0,00
5.5.Recogida y transporte de desechos no peligrosos en fracciones separadas en la fuente	5.5	132,4	1,75
5.8.Compostaje de bioresiduos	5.8	4,0	0,05
5.9.Valorización de material de los desechos no peligrosos de material de los desechos no peligrosos	5.9	0,0	0,00
6-TRANSPORTE			
6.13.Infraestructura para la movilidad personal, logística de bicicletas	6.13	43,6	0,58
6.14.Infraestructura para el transporte ferroviario	6.14	39,6	0,52
6.16.Infraestructura que permite el transporte hipocarbónico por vías navegables	6.16	17,5	0,23
6.17.Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6.17	12,2	0,16
7-CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS Y PROMOCION INMOBILIARIA			
7.1.Construcción de edificios nuevos	7.1	527,3	6,98
7.2.Renovación de edificios existentes	7.2	39,4	0,52
7.3.Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	7.3	9,9	0,13
8- INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN			
8.1.Proceso de datos, hosting y actividades relacionadas	8.1	24,4	0,32
Volumen de negocios de actividades elegibles y no alineadas (A.2)		1.147,2	15,19
Total (A.1 + A.2)		3.036,4	40,21
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		4.514,3	59,79
Total (A + B)		7.550,8	100,0

25,02	N/A		
-------	-----	--	--

5.8.Compostaje de bioresiduos	5.8	0,0	0,00				
6-TRANSPORTE							
6.13.Infraestructura para la movilidad personal, logística de bicicletas	6.13	0,0	0,00				
6.14.Infraestructura para el transporte ferroviario	6.14	-0,2	0,01				
6.16.Infraestructura que permite el transporte hipocarbónico por vías navegables	6.16	-0,5	0,03				
6.17.Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6.17	0,0	0,00				
7-CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS Y PROMOCION INMOBILIARIA							
7.1.Construcción de edificios nuevos	7.1	-0,7	0,04				
7.2.Renovación de edificios existentes	7.2	0,0	0,00				
7.3.Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	7.3	-7,9	0,46				
8- INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN							
8.1.Proceso de datos, hosting y actividades relacionadas	8.1	-0,1	0,01				
CAPEX de actividades elegibles pero no medioambientalmente sostenibles (no alineadas con la taxonomía) (A.2)		-12,9	0,75			8,45	N/A
Total (A.1 + A.2)		-159,0	9,19				
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA							
CAPEX de actividades elegibles pero no medioambientalmente sostenibles (no alineadas con la taxonomía) (A.2)		-1.570,1	90,81				
Total (A + B)		-1.729,0	100,0				

Opex

Actividades económicas	Códigos (Z)	Cifra de OpEX Absoluta (3)	Proporción de OpEX (4)	Criterios de contribución sustancial										Criterios DNSH ("No causa un perjuicio significativo")		Proporción del OpEX que se ajusta a taxonomía, año 2022 (18)	Proporción del OpEX que se ajusta a taxonomía, año 2022 - 1 (19)	Categoría (actividad facilitadora) (Z0)	Categoría (actividad de transición) (Z1)
				Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos (7)	Transición hacia una economía circular (8)	Prevención y control de la contaminación (9)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos (13)	Transición hacia una economía circular (14)	Prevención y control de la contaminación (15)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas (16)				
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A1. Actividades medioambientalmente sostenibles (Alineadas con la taxonomía)																			
OPEX de actividades ambientalmente sostenibles (Alineadas con la taxonomía) (A.1)			0,0	0,00															
A2. Actividades elegibles pero no medioambientalmente sostenibles (no alineadas con la taxonomía)																			
OPEX de actividades elegibles pero no medioambientalmente sostenibles (no alineadas con la taxonomía) (A.2)			0,0	0,0															
Total (A.1 + A.2)			0,0	0,0															
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
OPEX de actividades no elegibles (B)																			
Total (A + B)			350,8	0,0															

Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD)

Los contenidos de este Informe Anual Integrado están alineados con las recomendaciones del TCFD. Puede consultarse en este índice la ubicación de los contenidos sugeridos por la iniciativa:

	CONTENIDOS	UBICACIÓN
GOBIERNO	Describir la visión general de la junta directiva sobre los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima.	Apartado Estrategia Climática (pág 80-81). Apartado Gobierno Corporativo (pág 120-123).
	Describir el papel de la dirección a la hora de evaluar y gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 112-116). Apartado Estrategia Climática (pág 80-81).
ESTRATEGIA	Describir los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima que ha identificado la organización a corto, medio y largo plazo.	Capítulo Estrategia (pág 26-27). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 83-85). Capítulo de Riesgos (pág 112-116).
	Describir el impacto que tienen los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima sobre los negocios de la organización, la estrategia y la planificación financiera.	Apartado de Estrategia Climática (pág 80-81) y en cada uno de los apartados relacionados cada una de las divisiones de Ferrovial (pág 32-45).
	Describir la resiliencia de la estrategia de la organización, teniendo en cuenta diferentes situaciones climáticas futuras entre las que se incluye una situación de 2 °C o menos.	Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 83-85).
RIESGOS	Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 112-116). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 92-93).
	Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 112-116). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 83-85).
	Describir cómo se integran los procesos para la identificación, la evaluación y la gestión de riesgos relacionados con el clima con la gestión general de riesgos de la organización.	Capítulo de Riesgos (pág 112-116). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 83-85).
	Describir las métricas que utiliza la organización para evaluar los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima y el proceso de gestión de riesgos.	Capítulo de Riesgos (pág 112-116). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 83-85).
MÉTRICAS	Desglosar las emisiones de GEI, Scope 1, Scope 2 y, si se considera apropiado, las Scope 3, y los riesgos asociados.	Capítulo de Medio Ambiente (pág 91). Anexo de indicadores GRI Standards (pág 171).
	Describir los objetivos que maneja la organización para gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima y el rendimiento respecto a esos objetivos.	Capítulo de Medio Ambiente (pág 80-87).

Cuadro de mando ESG

Economic	2020	2021	2022
Ingresos (M€)	6.532	6.910	7.551
Flujo operaciones excluidas concesionarias (M€)	839	607	584
Dividendo pagado a accionistas (M€)	377	469	578
Impuestos pagados (M€)	1.785	1.810	1.569
Cartera Construcción (M€)	10.129	12.216	14.473
Inversión en I+D+i (M€)	52,0	59,6	74,8
Environmental	2020	2021	2022
Emisiones absolutas Scope1 (tCO2eq)	435.975	399.387	381.341
Emisiones absolutas Scope2 (tCO2eq)	39.651	30.536	33.045
Emisiones absolutas Scope3 (tCO2eq)	3.713.041	3.772.032	3.995.293
Emisiones relativas Scope1+2 (tCO2eq/M€)	72,01	67,48	42,91
Consumo de agua (Mm3)	4,22	4,28	4,22
Consumo energético total (GJ)	4.318.664	3.691.361	3.223.422
Consumo de electricidad de origen renovable (%)	-	74	70
Ingresos elegibles según Taxonomía UE (%)	-	39,65	40,21
Ingresos alineados según Taxonomía UE (%)	-	-	25,02
CapEX elegible según Taxonomía UE (%)	-	22,89	9,19
CapEX alineado según Taxonomía UE (%)	-	-	8,45
Actividad certificada ISO 14001 (%)	87	89	80
Actividad certificada ISO 50001 (%)	-	-	69
Social	2020	2021	2022
Plantilla a cierre	80.119	63.070	24.191
Plantilla media	84.306	78.534	34.350
Índice de rotación total (%)	17,58	24,37	41,17
Horas de formación (horas/empleador)	8,55	9,98	14,40
Inversión en formación (€/empleador)	113,67	209,63	264,20
% brecha salarial (salario medio)	-	24,65	3,24
Número de accidentes fatales de empleados propios	5	2	3
Número de accidentes fatales de contratistas	9	6	2
Índice de frecuencia de empleados	9,2	8,8	3,2
Índice de gravedad	0,26	0,28	0,10
Inversión en la comunidad (M€)	11,6	4,2	4,8
Beneficiarios en agua potable y saneamiento	229.639	238.869	286.213
Governance	2020	2021	2022
Representación femenina en el Consejo de Administración (%)	16,70	33,30	33,30
Independencia en el Consejo de Administración (%)	58,33	66,60	66,70
Satisfacción de clientes (sobre 5)	4,30	4,30	4,20
Satisfacción de usuarios (sobre 5)	4,00	4,00	4,00
Experiencia de pasajeros HAH (sobre 5)	4,18	4,23	3,97
Actividad certificada ISO 9001	87	89	80
Compras a proveedores locales (%)	91,52	96,23	97,03

(1) En dividendo flexible y recompra de acciones.

(2) Impuestos soportados, pagados y recaudados (criterio de caja).

(3) Dato acumulado desde el año 2008 (31 proyectos realizados en Colombia, Perú, México, Tanzania, Etiopía, Uganda y Ghana).

Contenidos del estado de información no financiera

Contenido de la Ley 11/2018		Estándar GRI*	Ubicación / información adicional	
Modelo de Negocio	Descripción del modelo de negocio del grupo	Breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá su entorno empresarial, su organización y estructura, los mercados en los que opera, sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	2-1, 2-6	Capítulo Ferrovial en dos minutos (Pág 12-23). Capítulo Estrategia y creación de valor. (Pág 26-28)
Políticas	Políticas aplicadas por el grupo	Políticas que aplica el grupo, que incluya los procedimientos de diligencia debida aplicados de identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos, y de verificación y control, así como las medidas que se han adoptado.	103-2 c) i	Capítulo Integridad. (Pág 94-95)
Principales riesgos	Principales riesgos relacionados con las cuestiones vinculadas a las actividades del grupo	Principales riesgos relacionados con las cuestiones vinculadas a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.	3-3, 102-30, 201-2.	Capítulo Riesgos. (Pág 112-116)
		Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad	2-69, 102-31	Capítulo Medio Ambiente, (Pág 80-87) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 307)
		Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	3-3, 2-69 y 102-30	Capítulo Calidad. (Pág 92-93)
		Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	2-12	Actualmente 276 personas (346 en 2021) trabajan en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que implica un gasto aproximado de 16,06 millones de euros (14,22 en 2021)
Contaminación	Aplicación del principio de precaución		3-3	Capítulo Riesgos. (Pág 112-116) Capítulo de Medio Ambiente (Pág 80-87)
		Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	307-1	Ver nota 6.3. de las Cuentas Anuales Consolidadas.
		Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de CO2 que afectan gravemente al medio ambiente.	103-2, 302-4, 302-5, 305-5, 305-7	Capítulo Medio Ambiente (Pág 80-87) y Anexo a indicadores GRI Standards (GRI 305-7)
		Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de cualquier forma de contaminación atmosférica (incluido ruido y contaminación lumínica)	416-1	Capítulo Calidad. (Pág 92-93)
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención de residuos, reciclaje, reutilización y otras formas de recuperación y eliminación de desechos		103-2, 301-1, 301-2, 301-3, 303-3, 306-1, 306-2, 306-3	Capítulo Medio Ambiente. (Pág 92) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 306)
		Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	No aplica	Debido a la naturaleza de las actividades de Ferrovial, este indicador se considera no material.
Información sobre cuestiones medioambientales	Uso sostenible de los recursos	Consumo y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	303-1, 303-2, 303-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Huella Hídrica. (Pág 87) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 303)
		Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	301-1, 301-2, 301-3	Tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 301). Capítulo Medio Ambiente, apartado Economía Circular, (Pág 86)
		Consumo, directo e indirecto; Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética, uso de energías renovables	302-1, 302-2, 302-3, 302-4, 302-5	Tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 302)
		Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como actividad de la empresa (incluidos bienes y servicios que produce)	305-1, 305-2, 305-3, 305-4	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática y Shadow Carbon Pricing (Pág 80-87), y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 305)

Cambio climático	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	103-2, 201-2, 305-5	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática y Shadow Carbon Pricing (Pág 80-85)
	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones GEI y medios implementados a tal fin	103-2	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática (Pág 80-85)
Protección de la biodiversidad	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	304-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad (Pág 86) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 304)
	Impactos causados por las actividades u operaciones de áreas protegidas	304-1, 304-2 y 304-4	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad (Pág 86), apartado Biodiversidad
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	2-6, 102-8, 405-1	Capítulo Personas, (Pág 76-77) Tabla de Indicadores GRI Standards (2-7)
	Número total y distribución de modalidades de contratos de trabajo	2-7.	Tabla de Indicadores GRI Standards (2-7)
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	2-7.	Tabla de Indicadores GRI Standards. Se ofrecen datos a cierre. Los sistemas de información de Ferrovial no permiten la segregación de contratos por edad ya que no se considera una información material.
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	401-1	Tabla de Indicadores GRI Standards (401-1)
	Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional	405-2	Tabla de Indicadores GRI Standards (405-2)
	Brecha salarial	405-2	Tabla de Indicadores GRI Standards (405-2)
	Remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	202-1	Tabla de Indicadores GRI Standards
	Remuneración media de los consejeros y directivos (incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción disgregada por sexo)	2-19, 2-20, 201-3	Capítulo retribuciones (Pág 124-125) Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.6
	Implantación de políticas de desconexión laboral	402-1	Ferrovial cuenta con una Política interna para el ejercicio del derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral, cuyo objeto es regular la política interna de Ferrovial respecto al derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral de sus profesionales, así como sus modalidades de ejercicio y las acciones de formación y de sensibilización del personal sobre un uso razonable de las herramientas tecnológicas, en el contexto del ejercicio de tal derecho
	Empleados con discapacidad	405-1	El número de empleados con discapacidad en 2022 ascendió a 107 (1.481 en 2021)
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Organización del tiempo de trabajo	2-7.	La compañía cuenta con las herramientas para adecuar la gestión del tiempo de trabajo a las necesidades de negocio y las demandas de los empleados, con el objetivo de mejorar tanto la competitividad empresarial como el bienestar de su plantilla permitiendo que se genere una cultura de compañía orientada a resultados. Además, se facilita la adopción de medidas de flexibilidad y conciliación en función de las necesidades de cada empleado atendiendo a sus ciclos vitales. Capítulo Personas, (Pág. 76-77)
	Organización del trabajo	Número de horas de absentismo	403-9
Salud y seguridad	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio responsable de estos por parte de los progenitores	401-3	Ferrovial cuenta con una política interna de Flexibilidad y Conciliación, a la que tienen acceso todos los empleados y cuyo objetivo principal es impulsar un adecuado equilibrio entre la vida personal y profesional de sus empleados, a la vez que fomenta la corresponsabilidad
	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	103-2, 403-1, 403-3	Capítulo Seguridad y Salud (Pág 76-77)

	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por género.	403-9, 403-10	Tabla de Indicadores GRI Standards. Ferrovial no hace distinción de sus índices de accidentalidad por género, ya que las medidas de seguridad y salud se aplican por igual en la compañía, sin hacer diferencias entre géneros.
Relaciones sociales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 96-97)
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	2-11.	Tabla de Indicadores GRI Standards (2-11)
	Balance de los convenios colectivos (particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo)	403-1, 403-4	El número de convenios colectivos de empresa firmados en 2022 fue de 147 (1.052 en 2021). En los convenios colectivos antes indicados existen disposiciones, artículos, capítulos o incluso títulos específicos que regulan diferentes obligaciones en materia de prevención de riesgo laborales, (Seguridad y Salud en el trabajo), dándose con ello cumplimiento y adaptación a la regulación en cada país. En la negociación colectiva mantenida durante el año 2021 las materias y obligaciones relativas a la seguridad y salud en el trabajo se han renovado, o incluso mejorado en algunos casos, como consecuencia del compromiso existente en Ferrovia por el bienestar de sus trabajadores y su seguridad y salud en el trabajo
Formación	Mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación	2-30	144-146
	Las políticas implementadas en el campo de la formación	404-2	Capítulo Personas (Pág 76-77)
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	404-1	Tabla de Indicadores GRI Standards (404-1)
Accesibilidad	Accesibilidad universal de las personas	103-2	Con el fin de promover la integración laboral, todos los centros de trabajo se adaptan para ser espacios accesibles atendiendo a los compromisos con la estrategia de inclusión así como a demandas particulares que pudieran existir atendiendo a la diversidad de la plantilla
Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 96-97)
	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres)	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 96-97)
	Medidas adoptadas para promover el empleo	103-2, 404-2	Capítulos Personas, Derechos Humanos y Comunidad, (Pág 76-77, 96-97 y 102-103)
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, integración protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 96-97)
	Protocolos contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	103-2, 406-1	Capítulo Personas (Pág 76-77) y Derechos Humanos (Pág 96-97)
Información sobre respeto a los derechos humanos	Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de Derechos Humanos	414-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 96-97)
	Prevención de los riesgos de vulneración de los Derechos Humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	410-1, 412-1	Capítulo Integridad (Pág 94-95)
	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	102-17, 419-1, 411-1	Capítulo Integridad (Pág 95) y Capítulo Derechos Humanos (Pág 96-97)
	Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 96-97)
	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	103-2	Capítulo Integridad (Pág 94-95)

Información relativa a la lucha contra la corrupción y la lucha contra el soborno	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	103-2	Capítulo Gestión Fiscal Responsable (Pág 104-105)	
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	103-2, 201-1, 203-2, 415-1	Capítulo Comunidad (Pág 102-103). Las aportaciones a entidades sin ánimo de lucro en 2022 ascendieron a 1,76 millones de euros (1,58 millones de euros en 2021)	
	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local, poblaciones locales y el territorio	203-1, 203-2, 204-1, 413-1, 413-2	Capítulo Comunidad (Pág 102-103)	
Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	2-28, 413-1	La mayor parte de los proyectos desarrollados por Ferrovial requieren de la realización previa de un estudio de impacto ambiental. Además, en determinados casos, su ejecución lleva aparejados ciertos impactos sobre las comunidades locales donde se llevan a cabo. En estas circunstancias, la compañía fomenta un diálogo bidireccional, comunicando a los afectados las posibles implicaciones de cada una de las fases, y también en la habilitación de canales de comunicación para recoger quejas, sugerencias o denuncias. La compañía también realiza una consulta bienal a sus grupos de interés como parte de su estudio de materialidad, y además tiene a disposición de cualquier persona, en su página web, el Canal Ético	
	Las acciones de asociación o patrocinio	102-13, 203-1, 201-1	Todos los proyectos de donación, patrocinio, mecenazgo y asociación son objeto de análisis bajo la normativa interna que establece el Procedimiento para la aprobación y seguimiento de proyectos de Patrocinio, Mecenazgo y Donación. En 2022 las acciones de patrocinio estuvieron vinculadas con el fomento de las artes, la cultura, la innovación o la educación. La compañía forma parte de SEOPAN y de diversas asociaciones del sector de la construcción y las infraestructuras en el ámbito nacional e internacional	
Información sobre la sociedad	Inclusión de la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	103-3	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 100-101)	
	Subcontratación y proveedores	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	2-6, 308-1, 308-2, 407-1, 409-1, 414-1, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 100-101)
		Sistemas de supervisión y auditorías y resolución de las mismas	308-1, 308-2, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 100-101). En 2022 fueron evaluados 12.189 proveedores (12.062 en 2021).
	Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	416-1, 416-2, 417-1	Capítulo Autopistas (Pág 32-33) y capítulo Innovación (Págs 89, 91)
		Sistemas de reclamación y quejas recibidas y resolución de las mismas	2-26, 418-1	Capítulo Calidad (Pág 92-93) e Integridad (Pág 94-95). En 2022 se registraron 416 (363 en 2021) reclamaciones de clientes, de las cuales el 83% (95% en 2021) fueron resueltas en el año.
Información fiscal	Los beneficios obtenidos país por país	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.8.1	
	los impuestos sobre beneficios pagados	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.8.1	
	Las subvenciones públicas recibidas	201-4	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.1	
Requerimientos del Reglamento de Taxonomía (UE) 2020/852			84, 148-155	

* Para identificar la información relativa a cada indicador GRI deben utilizarse las tablas de Indicadores GRI Standards (pag 167).

Indicadores Sustainability Accounting Standards Board (SASB)

A continuación, se presentan los indicadores de Sustainability Accounting Standards Board (SASB) correspondientes al sector Engineering and Construction Services.

ASUNTO	INDICADOR	CÓDIGO SASB	REFERENCIA / RESPUESTA DIRECTA
Impactos ambientales del desarrollo de proyectos	Número de incidentes de incumplimiento de permisos, normas y reglamentos ambientales	IF-EN-160a.1	Ver indicador GRI 2-27
	Procesos para evaluar y gestionar los riesgos ambientales asociados con el diseño, la ubicación y la construcción de los proyectos	IF-EN-160a.2	Ver apartado Medio Ambiente, páginas 80-87
Integridad y seguridad estructural	Gastos incurridos por reparación de defectos y e integridad estructural	IF-EN-250a.1	500,500,36 euros
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales relacionados con incidentes relacionados con defectos e integridad estructural	IF-EN-250a.2	64,914,40 euros
Seguridad y salud de trabajadores	1) Índice de incidentes registrables (TRIR) y 2) índice de accidentes mortales para a) empleados directos y b) contratistas	IF-EN-320a.1	Ver Anexo a indicadores GRI, indicadores 403-9 y 403-10
Impacto del ciclo de vida de edificios e infraestructuras	Número de (1) proyectos certificados según una norma de sostenibilidad y (2) proyectos activos que buscan dicha certificación	IF-EN-410a.1	Ver Anexo a indicadores GRI, indicador CREB
	Proceso para incorporar las consideraciones de eficiencia energética e hídrica de la fase operacional en la planificación y el diseño de proyectos	IF-EN-410a.2	Ver apartado Medio Ambiente, páginas 80-87
Impacto climático de las actividades	Importe de cartera de 1) proyectos relacionados con hidrocarburos y 2) proyectos de energía renovable	IF-EN-410b.1	La cartera de proyectos relacionados con hidrocarburos asciende a 7,17 millones de euros, correspondientes a gasoductos principalmente. En cuanto a la cartera de proyectos de energía renovable, principalmente energía solar fotovoltaica, ascendió a 31,22 millones de euros.
	Importe de las cancelaciones de cartera asociados a proyectos relacionados con hidrocarburos	IF-EN-410b.2	No se han registrado cancelaciones de cartera asociadas a proyectos de hidrocarburos
	Importe de cartera asociada a proyectos no energéticos relacionados con la mitigación del cambio climático	IF-EN-410b.3	Ver apartado Taxonomía (páginas 84 y 148-155)
Ética empresarial	1) Número de proyectos activos y 2) cartera en los países que ocupan los 20 lugares más bajos 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 la posición inferior del Índice de Percepción de la Corrupción
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales relacionados con acusaciones de: 1) soborno o corrupción y 2) prácticas anticompetitivas	IF-EN-510a.2	Ver Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.5.
	Descripción de las políticas y prácticas para la prevención de (1) soborno y corrupción, y (2) el comportamiento anticompetitivo en los procesos de licitación de proyectos	IF-EN-510a.3	Ver apartado Integridad, páginas 94-95

Indicadores GRI Standards

Estándar GRI	Página/referencia	Alcance
GRI 2: Contenidos Generales 2021		
1. La organización y sus prácticas de presentación de informes		
2-1 Detalles organizacionales	14-15, 26-27 Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-2 Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad	Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-3 Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto	El periodo objeto del informe es el ejercicio 2022, siendo su presentación con carácter anual. El punto de contacto se indica en la contraportada del Informe	Ferrovial
2-4 Actualización de la información	144	Ferrovial
2-5 Verificación externa	195-199	Ferrovial
2. Actividades y trabajadores		
2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	12-23, 26-27, 94-95 Notas 1.1., 1.2. y 1.3. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-7 Empleados	12-23, 74-75 y Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
2-8 Trabajadores que no son empleados	74-75	Ferrovial
3. Gobernanza		
2-9 Estructura de gobernanza y composición	120-123 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno	120-123 Apartado C.1.19 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-11 Presidente del máximo órgano de gobierno	120-123 Apartados C.1.2 y C.1.3 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-12 Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos	120-123, 144-147 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-13 Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos	120-123, 144-147 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-14 Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad	120-123	Ferrovial
2-15 Conflictos de interés	94-95 Apartado D.6 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-16 Comunicación de inquietudes críticas	94-95, 144-145	Ferrovial
2-17 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	El Consejo de Administración es informado periódicamente de los temas relacionados con la gestión medioambiental y seguridad y salud de la compañía así como el seguimiento del Plan estratégico en materia de Responsabilidad Corporativa. Además, el Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas, aprobar políticas en diversas materias.	Ferrovial
2-18 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	Apartado C.1.18 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-19 Políticas de remuneración	124-125	Ferrovial
2-20 Proceso para determinar la remuneración	124-125	Ferrovial
2-21 Ratio de compensación total anual	124-125	Ferrovial
4. Estrategia, políticas y prácticas		
2-22 Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenibles	9, 26-27	Ferrovial
2-23 Compromisos y políticas	28, 80-87, 112-116	Ferrovial
2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	94-95	Ferrovial
2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	94-95, 96-97	Ferrovial

2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	94-95	Ferrovial
2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	El importe de las sanciones ambientales más significativas abonadas en el ejercicio 2022 por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 147.585€ (17.002€ en 2021), correspondiente a cinco expedientes impuestos durante el ejercicio 2022, y 21.361 € correspondientes a un expediente impuesto en ejercicios anteriores (33.961 € en 2021). Las principales sanciones están relacionadas con el uso de material inadecuado en un terraplén y al almacenamiento de residuos en áreas no adecuadas. En el ejercicio 2022 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (0 en 2021). Notas 6.3 y 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial	Ferrovial
2-28 Afiliación a asociaciones	144-145	Ferrovial

5. Participación de los grupos de interés

2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés	2, 142-156	Ferrovial
2-30 Convenios de negociación colectiva	96, Anexo a indicadores GRI y Tabla de contenidos Ley de Información no financiera.	Ferrovial

Estándar GRI	Indicador y descripción	Página/referencia	Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	145-146	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	26-27, 145-146	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	26-27, 145-147	Ferrovial

CONTENIDOS TEMÁTICOS

Desempeño económico			
GRI 201: Desempeño Económico 2016	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	Ver Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	80-87, 112-116 Adicionalmente, Ferrovial informa públicamente sobre los riesgos y oportunidades en el informe CDP. La información relativa a 2022 estará disponible a lo largo de 2023	Ferrovial
	201-3 Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación	Nota 6.6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial Nota 6.2 de Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial	Ferrovial
	201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	Nota 6.1 de Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial Nota 6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial	Ferrovial
Presencia en el mercado			
GRI 202: Presencia en el mercado 2016	202-1 Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local	La relación entre el salario inicial y el salario mínimo local en los países con presencia significativa por género (Hombre/Mujer) es la siguiente: España: 1,2 / 1,2 (1,12 / 1,12 en 2021) Reino Unido: 1,57 / 1,40 (1,74 / 1,46 en 2021) Estados Unidos: 1,66 / 1,66 (1,66 / 1,66 en 2021) Polonia: 1 / 1 (1 / 1 en 2021) Chile: 1 / 1 (1 / 1 en 2021)	Ferrovial
	202-2 Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local	En 2022, la proporción de directivos locales ha sido del 96% (83,9% en 2021)	Ferrovial
Impactos económicos indirectos			
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	102-103	Ferrovial
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	14-15, 32-35, 102-103	Ferrovial
Prácticas de adquisición			
GRI 204: Prácticas de adquisición 2016	204-1 Proporción de gasto en proveedores locales	100	Ferrovial
Anticorrupción			
GRI 205: Anticorrupción 2016	205-1 Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción	94-95	Ferrovial
	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	94-95	Ferrovial
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	94-95	Ferrovial

Competencia desleal			
GRI 206: Competencia desleal 2016	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal, las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En el ejercicio 2022, se encontraban abiertos dos expedientes y litigios relacionados con las prácticas monopólicas (dos en 2021). Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial	Ferrovial
GRI 207: Fiscalidad	GRI 207-1 Enfoque fiscal.	104-105	Ferrovial
	GRI 207-2 Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos.	104-105	Ferrovial
	GRI 207-3 Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal.	104-105	Ferrovial
	GRI 207-4 Reporte país por país.	105 Anexo tablas GRI Standards	Ferrovial
Estándar GRI	Indicador y descripción	Alcance	
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	145-146	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	80-87	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	80-87	Ferrovial
Materiales			
GRI 301: Materiales 2016	301-1 Materiales utilizados por peso o volumen	Ver Anexo a Indicadores GRI.	Ferrovial
	301-2 Materiales reciclados consumidos	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	301-3 Productos reutilizados y materiales de envasado	La actividad de Ferrovial no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes.	Ferrovial
Energía			
GRI 302: Energía 2016	302-1 Consumo energético dentro de la organización	Ver Anexo Indicadores GRI.	Ferrovial
	302-2 Consumo energético fuera de la organización	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	302-3 Intensidad energética	La intensidad energética es de 333,81 GJ/M€. (379,11 GJ/M€ en 2021). Se han recalculado los datos de 2021 debido a la desconsolidación de parte de la actividad de Servicios	Ferrovial
	302-4 Reducción del consumo energético	El consumo energético con respecto a 2021 ha disminuido un 12,67% (467.938 GJ)	Ferrovial
	302-5 Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	80-87	Ferrovial
Agua			
GRI 303: Agua y efluentes 2018	303-1 Interacción con el agua como recurso compartido	80-87	Ferrovial
	303-2 Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua	80-87	Ferrovial
	303-3 Captación de agua	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	303-4 Vertido de aguas residuales	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	303-5 Consumo de agua	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
Biodiversidad			
GRI 304: Biodiversidad 2016	304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	En 2022, Ferrovial trabajó en 34 nuevos proyectos (5 en 2021) sometidos a Declaración de Impacto Ambiental (o figuras equivalentes), según el marco legal de cada país.	Ferrovial
	304-2 Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	Los impactos más significativos en la biodiversidad han sido contemplados en las respectivas Declaraciones de Impacto Ambiental o figuras equivalentes, según el marco legal de cada país, de las actividades que así lo requieren. Asimismo, se llevan a cabo actuaciones de compensación en aquellos casos en los que así haya sido requerido según lo dispuesto en dichas declaraciones o figuras equivalentes.	Ferrovial
	304-3 Hábitats protegidos o restaurados	Ferrovial realiza la restauración ecológica de los habitats afectados por la construcción y operación de sus infraestructuras de acuerdo con lo establecido por la normativa vigente en cada país, introduciendo siempre que es posible mejoras sobre los requisitos mínimos así como criterios de restauración ecológica que aseguren unos mejores resultados a largo plazo.	Ferrovial
	304-4 Especies que aparecen en la Lista Roja de la UICN y en listados nacionales de conservación cuyos habitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial

Emisiones			
GRI 305: Emisiones 2016	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	81. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	81. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	81. Ver Anexo Indicadores GRI. Las emisiones del Scope 3 están limitadas al alcance descrito en la tabla 305-3 del Anexo Indicadores GRI	Ver Anexo Indicadores GRI
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	La intensidad de emisiones de efecto invernadero es de 42,91 tCO ₂ /M€ en 2022, (67,48 tCO ₂ /M€ en 2021)	Ferrovial
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	81-82. Ver Anexo Indicadores GRI.	Ferrovial
	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	Este dato no se considera material debido a que Amey ya no tiene control operacional sobre los centros que usan equipos de refrigeración, que emplean refrigerantes basados en gases fluorados o sustancias que agotan la capa de ozono.	Ferrovial
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
Efluentes y residuos			
GRI 306: Residuos 2020	306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos	86	Ferrovial
	306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	86	Ferrovial
	306-3 Residuos generados	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
	306-4 Residuos no destinados a eliminación	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
	306-5 Residuos destinados a eliminación	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
Evaluación ambiental de proveedores			
GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores 2016	308-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	100-101	Ferrovial
	308-2 Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	100-101 En Construcción, se ha analizado el impacto negativo en el plano ambiental, como riesgos potenciales y trabajos deficientes. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. En la división de Servicios, se llevan a cabo auditorías presenciales a una muestra de proveedores.	Ferrovial
Estándar GRI	Indicador y descripción		Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	145-146	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	78-81	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	78-81	Ferrovial
Empleo			
GRI 401: Empleo 2016	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	74-75. Los beneficios sociales de cada país y negocio, se ofrecen por igual a los empleados con jornada completa y con jornada parcial pero, en algunos casos, es necesario tener una antigüedad mínima de un año para acceder a determinadas prestaciones sociales.	Ferrovial
	401-3 Permiso parental	Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación que garantiza los derechos del trabajador al respecto y, por ello, no se gestiona de forma específica esta información.	Ferrovial
Relaciones trabajador-empresa			
GRI 402: Relaciones trabajador-empresa 2016	402-1 Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales	Ferrovial sigue los periodos de preaviso establecidos en la normativa laboral o los recogidos, en su caso, en los convenios aplicables a cada negocio, no habiéndose definido periodos mínimos de preaviso a nivel corporativo.	Ferrovial

Salud y Seguridad en el trabajo				
GRI 403: Salud y Seguridad en el trabajo 2018	403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	76-77	Ferrovial	
	403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	76-77	Ferrovial	
	403-3 Servicios de salud en el trabajo	76-77	Ferrovial	
	403-4 Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	76-77	Ferrovial	
	403-5 Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	76-77	Ferrovial	
	403-6 Fomento de la salud de los trabajadores	76-77	Ferrovial	
	403-7 Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados mediante relaciones comerciales.	El riesgo de desarrollar enfermedades en el trabajo se detecta en las evaluaciones de riesgos realizadas por el departamento de Seguridad y Salud y se controla mediante la vigilancia de la salud, en la que se definen y aplican los protocolos correspondientes en función de los riesgos a los que están expuestos los trabajadores.		Ferrovial
	403-8 Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo.	Ver Anexo Indicadores GRI		Ferrovial
	403-9 Lesiones por accidente laboral	Ver Anexo Indicadores GRI		Ferrovial
	403-10 Dolencias y enfermedades laborales	Ver Anexo Indicadores GRI		Ferrovial
Formación y enseñanza				
GRI 404: Formación y enseñanza 2016	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
	404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	Todos los programas de formación y desarrollo se encaminan a la mejora de la empleabilidad del candidato, en los casos en los que se establecieron planes de prejubilación o reorganizaciones (i.e.ERTE) se pueden negociar planes específicos de formación como otros planes de acompañamiento al empleo (outplacement).	Ferrovial	
	404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	74 El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional de Ferrovial es de un 30.44% (29.41% en 2021)		Ferrovial
Diversidad e igualdad de oportunidades				
GRI 405: Diversidad e igualdad de oportunidades 2016	405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	Ver Anexo Indicadores GRI Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2022	Ferrovial	
	405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
No discriminación				
GRI 406: No discriminación 2016	406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	95 Se informa de las denuncias recibidas a través del Canal Ético	Ferrovial	
Libertad de asociación y negociación colectiva				
GRI 407: Libertad de asociación y negociación colectiva 2016	407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	100-101	Ferrovial	
Trabajo infantil				
GRI 408: Trabajo infantil 2016	408-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	100-101	Ferrovial	
Trabajo forzoso u obligatorio				
GRI 409: Trabajo forzoso u obligatorio 2016	409-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	100-101	Ferrovial	
Prácticas en materia de seguridad				
GRI 410: Prácticas en materia de seguridad 2016	410-1 Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	Los vigilantes de seguridad de la sede de Ferrovial son contratados a través de una empresa que ha certificado que dichas personas han recibido la formación correspondiente.	Sede Ferrovial	
Derechos de los pueblos indígenas				
GRI 411: Derechos de los pueblos indígenas 2016	411-1 Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	Durante el ejercicio 2021 y 2022, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas.	Ferrovial	

Comunidades locales			
GRI 413: Comunidades locales 2016	413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	102-103	Ferrovial
	413-2 Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	Durante 2021 y 2022, no se han detectado situaciones en las que las actividades de Ferrovial hayan generado efectos negativos significativo en las comunidades locales.	Ferrovial
Evaluación social de los proveedores			
GRI 414: Evaluación social de los proveedores 2016	414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	100-101	
	414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	100-101	
Política pública			
GRI 415: Política pública 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	145	Ferrovial
Salud y seguridad de los clientes			
GRI 416: Salud y seguridad de los clientes 2016	416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios	76-77	Ferrovial
	416-2 Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	En el ejercicio 2022 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (0 en 2021). Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2022 de Ferrovial	Ferrovial
Marketing y etiquetado			
GRI 417: Marketing y etiquetado 2016	417-1 Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios	76-77	Ferrovial
	417-2 Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios	En 2021 y 2022, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
	417-3 Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En 2021 y 2022, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
Privacidad del cliente			
GRI 418: Privacidad del cliente 2016	418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	En 2021 y 2022, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial

PRINCIPIOS DE REPORTE

Norma AA1000 AP2018

La norma se basa en cuatro principios fundamentales:

- **Inclusividad:** Se analiza si la compañía ha identificado y comprendido los aspectos relevantes de su desempeño sostenible y presenta una información suficiente en calidad y cantidad. Para más información véase el apartado Asuntos Materiales de este capítulo.
- **Relevancia:** la información debe ser la requerida por las partes interesadas. Es decir, asegura que se informa de todos aquellos aspectos materiales cuya omisión o distorsión pudiera influir en las decisiones o acciones de sus grupos de interés. Para más información véase la Tabla de Indicadores GRI Standards.
- **Capacidad de respuesta:** a lo largo del presente informe se incluye la información relativa a la respuesta dada por Ferrovial a las expectativas de los grupos de interés.
- **Impacto:** la compañía monitoriza el impacto de su actividad sobre su entorno, no solo en términos económicos sino también desde un punto de vista social y ambiental. Además lleva a cabo una evaluación del retorno de la inversión de sus programas de acción social. Para más información, consultar los apartados En dos minutos, medio ambiente y comunidad.

Guía GRI STANDARDS

Los principios de la Guía GRI aplicados:

Definición del contenido de Informe:

- **Materialidad:** aspectos que reflejen los impactos significativos, sociales, ambientales y económicos de la organización o que podrían ejercer una influencia sustancial en las decisiones de los grupos de interés.
- **Participación de los grupos de interés:** identificar a los grupos de interés y describir en la memoria cómo ha dado respuesta a sus expectativas e intereses.
- **Contexto de sostenibilidad:** presentar el desempeño dentro del contexto más amplio de la sostenibilidad.
- **Exhaustividad:** la cobertura debe permitir que los grupos de interés puedan evaluar el desempeño de la organización informante.

Definición de la calidad del Informe:

- **Equilibrio:** el informe debe reflejar tanto los aspectos positivos como negativos del desempeño de la compañía.
- **Comparabilidad:** la información debe ser comparable en el tiempo y con otras empresas por parte de los grupos de interés.
- **Precisión:** la información publicada tiene que ser precisa y detallada.
- **Claridad:** la información se debe exponer de una manera comprensible y accesible para todos.
- **Fiabilidad:** los datos deben ser de calidad y establecer la materialidad de la compañía.

Anexo a indicadores GRI

2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales

Debido a la diversidad de actividades que realiza Ferrovial, la tipología de cadena de suministro es distinta para cada uno de los negocios. En torno al 80% de los proveedores se concentran en Construcción, registrándose en ellos los mayores volúmenes de pedidos.

En el área de Construcción la gran mayoría de las compras tienen como destino las obras en ejecución en cada momento. Una mínima parte va a las oficinas, departamentos y servicios que dan soporte a la ejecución de las mismas. La cadena de suministro está integrada por suministradores (fabricantes y distribuidores) y subcontratistas.

Las características específicas de la cadena de suministro de Construcción son: elevado número de proveedores; grado de subcontratación importante, que varía dependiendo del tipo y dimensión de la obra y del país en el que se realiza; elevado porcentaje de proveedores locales, al estar el sector está muy ligado al país/zona en el que se ejecuta cada obra; tipología de proveedores muy variada, desde grandes multinacionales con implantación global y altamente tecnificadas, hasta pequeños proveedores (principalmente subcontratistas) locales para trabajos menos cualificados; y necesidad de adaptación a los requerimientos de cada mercado local.

En 2022 se ha producido la desinversión de gran parte del negocio de Servicios, lo que ha modificado la composición de la cadena de suministro de Ferrovial en su conjunto, reduciéndose el número de proveedores y de pedidos.

2-7 Empleados

Número de empleados a cierre por tipo de jornada y género

	Total		2021	2022
Jornada Completa	23.598	Hombres	37.156	19.660
		Mujeres	12.953	3.938
Jornada Parcial	593	Hombres	3.237	480
		Mujeres	9.724	113

Número de empleados a cierre por tipo de contrato laboral y género

	Total		2021	2022
Contrato Temporal	5.670	Hombres	7.494	4.960
		Mujeres	3.820	710
Contrato Indefinido	18.521	Hombres	32.899	15.180
		Mujeres	18.856	3.341

Número medio de empleados por género, tipo de contrato y categoría profesional

Categoría	Fijos		Eventuales		Total	Total 2022	Total 2021	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres				
Manager y categoría superior (Executive, Senior Manager, Head of Department, etc)	2.490,7	616,6	121,3	19,7	2.612,0	636,3	3.248,3	5.034,4
Senior Professional / Supervisor	2.551,7	991,5	56,8	29,3	2.608,4	1.020,8	3.629,2	3.645,5
Professional	5.621,8	1.953,5	446,3	262,8	6.068,1	2.216,4	8.284,4	9.424,5
Administratives / Support	506,4	789,4	138,3	152,3	644,6	941,7	1.586,3	1.888,4
Blue Collar	11.703,4	2.291,4	3.391,6	215,2	15.095,0	2.506,6	17.601,6	58.541,4
Total	22.874,0	6.642,5	4.154,1	679,3	27.028,1	7.321,7	34.349,8	78.534,2

Pueden consultarse los datos de 2021 en el Informe Anual Integrado 2021, página 169.

Número de empleados a cierre por región y género

	2021			2022		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
España	15.059	15.640	30.698	4.502	911	5.413
Estados Unidos	4.480	674	5.154	3.579	599	4.178
Canadá	705	60	765	548	67	615
Reino Unido	9.939	4.222	14.161	867	293	1.160
Polonia	4.557	1.442	5.999	4.568	1.534	6.102
Chile	4.211	408	4.619	4.468	376	4.844
Alemania	913	4	917	880	4	884
Colombia	155	96	251	202	106	308
Portugal	126	61	187	119	60	179
Turquía	0	0	0	158	23	181
Australia	42	18	60	97	45	142
Puerto Rico	92	9	101	94	15	109
Francia	19	8	27	19	7	26
Eslovaquia	38	22	60	15	4	19
Perú	4	4	8	5	4	9
Túnez	1	0	1	1	0	1
Brasil	2	1	3	1	0	1
Arabia Saudí	39	2	41	7	0	7
Omán	6	0	6	5	0	5
Países Bajos	2	1	3	4	1	5
Italia	0	2	2	0	2	2
Lituania	4	2	6	1	0	1
Irlanda	0	1	1	0	0	0
TOTAL	40.394	22.677	63.070	20.140	4.051	24.191

2-21. Ratio de compensación total anual*

	2020	2021	2022
TOTAL Ferrovial	143,60	142,84	112,08
EE.UU.	8,59	8,61	8,99
España	29,41	24,93	13,18
Polonia	30,21	17,95	17,26
Reino Unido	25,59	22,99	10,58
Chile	16,34	16,69	16,31

Ratio del incremento porcentual de la compensación total anual*

	2020	2021	2022
TOTAL Ferrovial	-0,69 %	-5,85 %	-0,49 %
EE.UU.	-1,64 %	-0,66 %	-0,94 %
España	-2,22 %	18,64 %	-0,13 %
Polonia	1,71 %	38,81 %	0,65 %
Reino Unido	-2,26 %	2,34 %	2,89 %
Chile	-0,07 %	18,54 %	0,75 %

*El alcance es del 93,23% de la plantilla media.

2-30. PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS EN LOS ACUERDOS DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA

	Total plantilla	Empleados representados	% 2022	% 2021
España	5.413	5.402	99,8 %	99,3 %
EE.UU.	4.178	0	0,0 %	6,8 %
Canada	615	0	0,0 %	19,9 %
Reino Unido	1.160	53	4,6 %	27,0 %
Polonia	6.102	4.875	79,9 %	81,8 %
Latinoamérica	5.270	3.869	73,4 %	62,8 %
Resto de países	1.453	127	8,7 %	10,1 %
TOTAL	24.191	14.326	59,2 %	68,1 %

201-1. Valor económico directo generado y distribuido

VALOR ECONOMICO GENERADO (M€)	2020	2021	2022
a) Ingresos:			
Cifra de ventas	6.532	6.910	7.551
Otros ingresos de explotación	2	1	2
Ingresos financieros	43	24	104
Beneficios puesta en equivalencia	-424	1.198	180
TOTAL	6.169	8.133	7.837
VALOR ECONOMICO DISTRIBUIDO (M€)	2020	2021	2022
b) Consumos y gastos (1)			
Consumo	990	1.085	1.197
Otros gastos de explotación	3.926	3.922	4.182
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	1.212	1.293	1.446
d) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas	119	190	132
Operaciones de autocartera (2)	259	434	446
Gastos financieros	243	334	320
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades	-34	-9	30
TOTAL	6.715	7.249	7.753
VALOR ECONOMICO RETENIDO (M€)	-546	884	84

(1) Los gastos de acción social del Grupo, registrados en el epígrafe Otros Gastos de Explotación se detallan en el Capítulo Comunidad.

(2) Reducción de capital mediante amortización de acciones en autocartera. Para más información consultar nota 5.1. Patrimonio Neto de las Cuentas Anuales Consolidadas.

207-4. Fiscalidad: reporte país por país

La siguiente tabla refleja las cantidades pagadas por Ferrovial en 2021 en euros.

Se publican los datos relativos a 2021 y no los de 2022, en coherencia con la obligación de comunicación del Informe de País por País a la Agencia Tributaria española (en el mes de noviembre de cada año se comunica el informe correspondiente al año previo)

Jurisdicción ¹	Número de empleados ²	Ingresos ³			Resultado antes de Impuesto sobre Beneficios ³	Impuesto sobre Beneficios (pagado) ³	Impuesto sobre Beneficios (devengado) ³	Activos Tangibles ³
		Terceros	Vinculados	Total				
Alemania	917	4741	0,00	4741	6,38	-0,95	-0,99	0,05
Arabia Saudí	2	7,27	0,34	7,60	-0,40	0,00	0,00	0,07
Argentina	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Australia	72	35,52	0,95	36,47	-3,01	-0,50	0,00	1,88
Bolivia	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Brasil	4	0,57	0,00	0,57	0,04	-0,15	-0,13	0,01
Canadá	774	269,39	4,40	273,79	185,27	0,01	-0,42	4,47
Chile	4.641	323,16	0,46	323,62	12,86	-10,13	-2,21	113,79
Colombia	33	43,89	0,01	43,90	-2,47	-0,77	0,00	4,21
EAU	0	0,00	0,00	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00
Eslovaquia	19	126,83	0,19	127,02	-17,48	-0,31	-0,11	0,43
España	28.083	3.366,49	248,79	3.615,28	17,84	-33,37	-13,06	821,49
EE. UU.	5.314	3.869,47	25,81	3.895,28	1.123,69	5,78	-0,53	10.671,03
Francia	29	24,51	0,00	24,51	3,28	-3,95	-0,87	0,05
Grecia	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
India	0	0,02	0,00	0,02	0,29	-0,01	0,00	0,00
Irlanda	2	0,01	3,47	3,49	6,96	-2,45	-0,67	0,00
Italia	2	0,34	0,00	0,34	0,24	-0,05	0,00	0,00
Lituania	6	19,88	0,00	19,88	13,78	0,00	0,00	0,00
Luxemburgo	0	1,99	0,00	1,99	0,40	0,00	0,00	0,00
Marruecos	0	0,00	0,00	0,00	0,48	0,00	-0,01	0,00
México	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nueva Zelanda	0	0,05	0,00	0,05	0,04	0,00	0,00	0,91
Omán	6	-0,22	0,01	-0,21	0,11	0,00	0,00	0,00
Países Bajos	11	7,85	12,35	20,20	-1.217,21	-2,28	-1,58	0,00
Perú	12	13,84	0,10	13,94	-0,31	-0,40	-0,41	0,23
Polonia	6.000	1.791,98	0,06	1.792,04	103,31	-65,97	-45,79	197,13
Portugal	186	124,49	1,54	126,03	-16,03	-0,65	-1,41	275,21
Puerto Rico	105	21,91	0,30	22,21	1,13	-0,27	-0,93	1,57
Qatar	0	0,00	0,00	0,00	0,42	0,00	0,00	0,00
Reino Unido	14.208	3.529,34	3,77	3.533,12	-70,00	0,06	-1,59	131,42
República Checa	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
República Dominicana	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Túnez	1	0,00	0,00	0,00	-1,78	0,00	0,00	0,00
Uruguay	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	60.427	13.625,98	302,55	13.928,54	148,16	-116,37	-70,69	12.223,96

(1) En las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2022, Anexo II, se detallan las entidades integrantes del grupo mercantil, su residencia, así como las actividades que desarrollan.

(2) En cuanto al número de empleados, se ha efectuado un cálculo aproximado del número total de empleados en equivalencia a tiempo completo. La información es homogénea en todas las jurisdicciones y no se modifica de un año a otro.

(3) Para los ingresos, resultados e impuestos en moneda extranjera se utiliza el tipo de cambio medio del ejercicio y para los activos tangibles el tipo de cambio de cierre del ejercicio.

Impuesto sobre Beneficios: tipo legal vs tipo efectivo por jurisdicción

La siguiente tabla refleja la explicación cualitativa de las diferencias existentes entre los tipos impositivos legales y efectivos en el Impuesto sobre Beneficios respecto a las jurisdicciones en las que Ferrovial ha pagado dicho Impuesto en 2021 y 2020. A diferencia de la tabla anterior, la siguiente tabla sólo refleja lo relativo a las cantidades pagadas en concepto de Impuesto sobre Beneficios por sociedades consolidadas por integración global.

2021				
Impuesto sobre Beneficios				
Jurisdicción	Tipo legal	Tipo efectivo	Diferencia	Explicación
Alemania	15 %	15 %	0 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Arabia Saudí	20 %	0 %	20 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Australia	30 %	0 %	30 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Canadá	27 %	0 %	26 %	El tipo efectivo es inferior al nominal por incluirse en su base de cálculo ingresos exentos (dividendos).
Chile	27 %	17 %	10 %	Existen sociedades con resultado positivo en Construcción que no generan gasto corriente por ajustes negativos que generan pérdida fiscal y por el uso de pérdidas fiscales no activadas.
Colombia	31 %	0 %	31 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
EAU	0 %	0 %	0 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Eslavaquia	21 %	-1 %	22 %	Aunque existe pérdida global, FC Slovakia genera impuesto a pagar.
España	25 %	73 %	-48 %	No existe gasto en el grupo consolidado fiscal español debido a las pérdidas fiscales. El gasto que se muestra es por las sociedades de Servicios que tras la desinversión tributan en régimen individual (perímetro Aurora).
EE. UU.	21%*	0 %	21 %	País en pérdidas en el grupo consolidado fiscal federal, solo se devenga gasto por la provisión del impuesto estatal.
Francia	28 %	27 %	1 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Grecia	29 %	0 %	29 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
India	30 %	0 %	30 %	Existen pérdidas fiscales de ejercicios anteriores
Irlanda	25 %	10 %	15 %	La tasa sale distorsionada por la inclusión de las provisiones de cartera en el resultado.
Italia	28 %	0 %	28 %	Se incurre en pérdida fiscal y por ello no se genera impuesto corriente.
Lituania	15 %	0 %	15 %	Existen pérdidas fiscales de ejercicios anteriores.
Luxemburgo	17 %	0 %	17 %	Existen ajustes fiscales que hacen que no exista base imponible.
Marruecos	30 %	2 %	28 %	A pesar de las pérdidas se registra gasto por el impuesto mínimo.
México	30 %	0 %	30 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Nueva Zelanda	28 %	0 %	28 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Omán	15 %	0 %	15 %	El tipo efectivo es inferior al nominal debido a la inclusión en su base de cálculo de pérdidas de ejercicios anteriores.
Países Bajos	25%**	-6 %	31 %	La tasa sale distorsionada por la inclusión de las provisiones de cartera en el resultado y gasto por actas de inspecciones fiscales de ejercicios anteriores.
Perú	30 %	-131 %	161 %	En Perú cada Consorcio es un sujeto pasivo del impuesto independiente de las Sucursales. No se pueden compensar pérdidas de unas con los beneficios de otros.
Polonia	19 %	44 %	-25 %	El tipo efectivo es muy superior al tipo nominal por incluir en su base de cálculo gastos no deducibles fiscalmente que constituyen diferencias permanentes.
Portugal	22,5 %	-9 %	31 %	A pesar de la pérdida antes de impuestos, se genera gasto por impuesto corriente por la limitación de deducibilidad fiscal de gastos financieros y la limitación en el uso de pérdidas fiscales.
Puerto Rico	29 %	83 %	-54 %	La tasa del ejercicio sale distorsionada porque existen empresas con beneficios y con pérdidas que no pueden compensar beneficios ya que no existe consolidación fiscal.
Qatar	10 %	0 %	10 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Reino Unido	19 %	-2 %	21 %	A pesar de las pérdidas globales generadas en el ejercicio, se registra impuesto a pagar por las empresas que están fuera del sistema de group relief o por la limitación en el uso de las pérdidas fiscales.
República Dominicana	27 %	0 %	27 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Túnez	25 %	0 %	25 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.

* Se considera el tipo impositivo federal/nacional.

** Los primeros 245,000 euros se gravan al tipo impositivo del 15%.

301-1. Materiales utilizados por peso o volumen*

	2020	2021	2022
Papel (kg)	325.575	349.310	204.486
Madera (m3)	14.832	85.027	8.744
Betún asfáltico (t)	182.067	464.342	106.329
Hormigón (t)	6.145.987	7.178.860	6.177.323
Acero corrugado (t)	173.370	182.651	128.921
Áridos (t)*	-	-	9.509.101
Cemento (t)*	-	-	168.752
Aglomerado asfáltico (t)*	-	-	765.162

*La verificación de estos tres materiales quedó fuera del alcance en 2020 y 2021.

301-2. Materiales reciclados consumidos*

	2020	2021	2022
Total de material reciclado (t)	893.607	1.023.529	1.130.955

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

302-1. Consumo energético dentro de la organización*

		2009	2020	2021	2022	
Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (total) (GJ)	Estacionarias					
		Diésel	711.628	1.488.822	1.163.035	829.084
		Fuel	344.186	100.551	77.191	50.848
		Gasolina	13.447	6.228	7.514	6.114
		Gas Natural	410.435	102.146	36.261	46.923
		Carbón	0	268.802	309.389	272.166
		Queroseno	4.097	1.559	807	1.294
		Propano	1.629	361	389	2.921
		LPG	175	2	64	3.149
		Móviles				
		Diésel	1.901.642	878.858	743.048	677.998
		Fuel	0	1	0	0
		Gasolina	630.058	572.221	561.008	619.728
		Gas Natural	0	0	0	0
	Etanol	0	0	0	118	
	LPG	57	3.258	2.529	0	
	TOTAL	4.017.355	3.422.809	2.901.233	2.510.344	
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (GJ)	Corporación	5.359	3.837	3.926	3.879	
	Autopistas	230.072	18.901	16.398	14.749	
	Aeropuertos	66.292	66.292	66.292	66.325	
	Construcción	761.769	201.102	118.353	122.636	
	Infraestructuras Energéticas y Movilidad	30	0	0	0	
	Servicios	110.331	1.318	1.729	11.661	
	TOTAL	1.173.853	291.451	206.697	219.250	
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (GJ)	Corporación	0	0	0	0	
	Autopistas	2.393	30.749	29.988	31.001	
	Aeropuertos	0	0	0	0	
	Construcción	599	474.164	354.105	335.227	
	Infraestructuras Energéticas y Movilidad	0	0	0	0	
	Servicios	25.772	99.492	199.337	127.600	
	TOTAL	28.764	604.405	583.430	493.828	

Consumo energético por región (GJ)	Origen no renovable	Origen renovable
España	308.517	319.483
Estados Unidos	811.422	28.609
Reino Unido	516.446	140.688
Polonia	648.339	5.049
Latinoamérica	299.670	0
Otros	145.200	0
TOTAL	2.729.594	493.828

ENERGÍA PRODUCIDA (GJ)	2020	2021	2022
Energía eléctrica generada en plantas de tratamiento de agua	110.829	143.106	136.123
Energía eléctrica generada en secado térmico	368.328	408.248	221.837
TOTAL	479.157	551.354	357.960

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

302-2. Consumo energético fuera de la organización*

	2020	2021	2022	
Consumo de Energía adquirida según fuentes primarias (GJ)	Carbón	38.991	36.720	37.304
	Gasoil	11.896	11.334	11.338
	Gas	40.077	38.080	38.181
	Biomasa	4.260	3.956	3.958
	Residuos	1.152	1.102	1.095
	Resto	142.955	135.256	134.242
	TOTAL	239.332	226.447	226.117

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

303-3. Extracción de agua*

	2020		2021		2022	
	Extracción total de agua de todas las zonas	Extracción total de agua de todas las zonas con estrés hídrico	Extracción total de agua de todas las zonas	Extracción total de agua de todas las zonas con estrés hídrico	Extracción total de agua de todas las zonas	Extracción total de agua de todas las zonas con estrés hídrico
Red de suministro (m3)	1.063.757	721.030	1.040.901	571.143	647.490	477.089
Agua dulce superficial (m3)	309.450	309.450	293.066	293.066	576.586	576.586
Agua subterránea (m3)	619.655	16.383	615.597	12.325	656.245	52.973
Agua de lluvia (m3)	0	0	0	0	6.580	6.580
Agua de origen residual (m3)	1.601	0	0	0	0	0
Agua pretratada en Cadagua (m3)	2.543.636	2.543.636	2.657.762	2.657.762	2.581.448	2.581.448
Agua reciclada - reutilizada (m3)	29.984	29.984	6.179	6.179	39.270	39.270
TOTAL (m3)	4.568.083	3.620.483	4.615.786	3.540.474	4.507.620	3.733.947

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

303-4 Vertidos de agua*

	2020		2021		2022	
	Vertido total de agua en todas las zonas	Vertido total de agua en todas las zonas con estrés hídrico	Vertido total de agua en todas las zonas	Vertido total de agua en todas las zonas con estrés hídrico	Vertido total de agua en todas las zonas	Vertido total de agua en todas las zonas con estrés hídrico
TOTAL (m3)	350.176	278.859	331.188	246.607	292.796	217.067

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

Nota: Los datos de vertido se han calculado a partir de indicadores estándares de vertido para ciertas actividades publicados por diversas fuentes, no constituyendo mediciones reales de vertido.

303-5. Consumo de agua*

	2020	2021	2022
Consumo total de agua (m3)	4.217.907	4.284.599	4.214.823
Consumo de agua de zonas con estrés hídrico (m3)	3.341.624	3.293.868	3.516.880

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

304-4. Especies que aparecen en la Lista Roja de la UICN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones

Estado de conservación de las especies	Lista Roja UICN	Lista regional
En peligro crítico de extinción (CR)	4	
En peligro de extinción (EN)	8	
Vulnerable (VU)	7	
Casi amenazada (NT)	12	
Preocupación menor (LC)	55	
Otras categorías		26
TOTAL	86	26

305-1. Emisiones directas de GEI (Scope 1) (tCO₂ eq)*

POR NEGOCIO	2009 (año base)	2020	2021	2022
Corporacion	375	151	166	53
Autopistas	6.593	2.586	2.353	2.918
Aeropuertos	1.296	1.296	1.296	1.296
Construcción	163.232	192.541	169.735	144.998
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	41	13	13	14
Servicios	252.999	239.387	225.824	232.062
TOTAL	424.536	435.975	399.387	381.341

POR FUENTE	2009 (año base)	2020	2021	2022
Móviles	181.965	104.940	94.256	92.990
Estacionarias	212.095	282.897	249.735	225.834
Fugitivas	185	136	243	125
Difusas	30.291	48.002	55.153	62.391
TOTAL	424.536	435.975	399.387	381.341

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

305-2. Emisiones indirectas de GEI al generar energía (Scope 2) (tCO₂ eq)*

	2009 (Año base)	2020	2021	2022
Corporacion	521	365	373	319
Autopistas	20.006	1.936	1.745	1.631
Aeropuertos	7.624	7.624	7.624	7.624
Construcción	88.143	29.641	20.692	22.845
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	4	0	0	0
Servicios	14.291	85	102	626
TOTAL	130.588	39.651	30.536	33.045

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

Emisiones de GEI (Scope 1 + Scope 2) (tCO₂ eq/facturación (M€))

	Año base (2009)	2020	2021	2022
Emisiones relativas (tCO ₂ eq/M€)	162,36	72,01	67,48	42,91

305-3. Otras emisiones indirectas de GEI (Scope 3) (tCO₂ eq)*

Las actividades, productos y servicios incluidas en el Scope 3 son las siguientes:

- Purchased goods and services: Incluyen las emisiones relacionadas con el ciclo de vida de los materiales comprados por Ferrovial que han sido utilizados en productos o servicios que la empresa ofrece. Esto se limita a las emisiones derivadas de la compra de madera, agua y otros materiales relevantes (hormigón y asfalto) descritas en el indicador 301-1. No se incluyen datos de subcontratistas.
- Capital goods: Incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la compañía en el año, en función de la información recogida en las Cuentas Anuales Consolidadas.
- Fuel and energy related activities: dentro de este apartado se considera la energía que es necesaria para producir los combustibles y electricidad que la empresa consume y la pérdida de electricidad en el transporte.
- Upstream transportation and distribution: incluye las emisiones procedentes del transporte y la distribución de los principales productos adquiridos en el ejercicio.
- Waste generated in operations: Las emisiones en este apartado están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa.
- Business travel: Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa: tren, avión y taxis reportados por la principal agencia de viajes con las que trabaja el grupo en España.
- Employee commuting: Incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus puestos de trabajo en las oficinas centrales en España.
- Investments: De las inversiones participadas se contabilizan las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos y autopistas sobre las que no se tiene control operacional. Todos los aeropuertos llevan a cabo una verificación externa independiente de sus emisiones, a fecha de publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes a 2022 por lo que se han considerado las emisiones de 2021. Estas asunciones suponen un 16,7% de las emisiones de esta categoría.
- Use of sold products: Ferrovial calcula las emisiones procedentes del uso de las infraestructuras de transporte terrestre gestionadas por Cintra.
- End of life treatment of sold products: Esta categoría incluye exclusivamente las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de reporte. Se han tenido en consideración exclusivamente las emisiones derivadas de los productos (madera, asfalto y hormigón) reportados en la categoría Purchased goods and services.
- Upstream leased assets: Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de los clientes en los que Amey lleva el mantenimiento y limpieza y gestiona el consumo.

	2012 (Año base)	2020	2021	2022
Purchased goods and services	1.756.724	1.021.375	1.144.190	867.951
Capital Goods	569.407	411.535	191.884	761.835
Fuel and energy related activities	124.282	76.367	65.458	69.525
Upstream transportation and distribution	560.420	476.642	552.731	454.426
Waste generated in operations	191.948	127.603	94.059	122.540
Business travel	5.065	1.159	1.964	3.805
Employee commuting	792	1.645	1.673	1.245

Upstream leased	1.405	0	0	0
Downstream transportation and distribution	0	0	0	0
Processing of sold products	0	0	0	0
Use of sold product	686.941	392.929	473.640	498.782
End of life treatment of sold products	57.368	23.152	59.894	19.224
Downstream leased assets	0	0	0	0
Franchises	0	0	0	0
Investments	2.113.068	1.180.634	1.186.539	1.195.960
TOTAL	6.067.420	3.713.041	3.772.032	3.995.293

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

Biogenic CO2 (tCO2/eq)	2009 (año base)	2020	2021	2022
Construcción	768	128.792	62.404	60.240
Servicios	704.104	899.476	611.752	822.703
TOTAL	704.872	1.028.268	674.156	882.943

305-5. Reducción de las emisiones de GEI*

	2020	2021	2022
Compra de electricidad renovable (t CO2eq)	29.814	38.010	36.952
Por la actividad de triaje (t CO2eq)	184.390	168.505	169.067
Por la captación de biogás en plantas de tratamiento de agua (t CO2eq)	406.842	553.059	529.337
Por generación de energía en plantas de tratamiento de agua (t CO2eq)	45.533	52.435	29.326
TOTAL	666.579	812.010	764.682

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

305-7. Óxidos de nitrógeno (NO_x), óxidos de azufre (SO_x) y otras emisiones significativas al aire

	NO _x (Tn)	CO (t)	COVNM (t)	SO _x (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	40,37	15,99	3,80	51,35	10,11
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	380,12	1.934	214,78		27,71
Emisiones procedentes de Electricidad	16,01	6,22	0,12	25,08	1,36
	NO _x (g/Kg)	CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	SO _x (g/kg)	Partículas (g/Kg)
Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción	1.260,69	3.834,33	388,84	0	46,28

Pueden consultarse los datos de 2021 en el Informe Anual Integrado 2021, página 178.

306-3. Residuos generados*

306-4. Residuos no destinados a eliminación*

306-5. Residuos destinados a eliminación*

Tipo de residuo	Tratamiento	2020	2021	2022
Residuos de construcción y demolición**	VALORIZACIÓN (t)	3.098.930	3.285.924	3.294.545
	Reutilización (t)	893.607	1.023.529	1.130.955
	Reciclaje (t)	1.916.678	2.262.394	2.163.590
	Otras valorizaciones (t)	288.645	0	0
	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido (t)	1.037.325	947.068	844.348
	Vertedero (t)	1.030.087	947.068	844.348
	Incineración (t)	N/A	N/A	N/A
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	7.238	0	0

	VALORIZACIÓN (t)	286.326	256.917	330.758
	Reutilización (t)	0	0	0
	Reciclaje (t)	72	192.133	263.331
	Otras valorizaciones (t)	286.253	64.783	67.427
Residuos no peligrosos	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido (t)	105.801	12.433	37.630
	Vertedero (t)	109	4.427	18.327
	Incineración (t)	0	582	19.303
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	105.691	7.424	0
	VALORIZACIÓN (t)	873	3.070	2.789
	Reutilización (t)	0	0	0
	Reciclaje (t)	16	2.189	1.907
	Otras valorizaciones (t)	857	881	882
Residuos peligrosos	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido (t)	11.867	6.011	4.748
	Vertedero (t)	N/A	N/A	N/A
	Incineración (t)	N/A	N/A	N/A
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	11.867	6.011	4.748
	VALORIZACIÓN (t)	3.386.129	3.545.910	3.628.092
	Reutilización (t)	893.607	1.023.529	1.130.955
	Reciclaje (t)	1.916.766	2.456.717	2.428.828
	Otras valorizaciones (t)	575.756	65.664	68.309
TOTAL	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido (t)	1.154.992	965.512	886.725
	Vertedero (t)	1.030.196	951.495	862.674
	Incineración (t)	0	582	19.303
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	124.796	13.435	4.748
TOTAL		4.541.121	4.511.422	4.514.817

**El objetivo de reutilización de RCDs es del 70%, habiéndose alcanzado un 80% en 2022.

Tierras	2020	2021	2022
Tierras movidas (m ³)	14.342.867	21.550.537	17.671.012
Tierra reutilizadas (m ³)***	13.727.460	20.011.311	15.874.857

*Se han reexpresado los datos de 2020 y 2021 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2022.

***El objetivo de reutilización de tierras es del 80%, habiéndose alcanzado un 90% en 2022.

CRE8. Tipo y número de certificaciones, clasificaciones y sistemas de etiquetado en materia de sostenibilidad para las nuevas construcciones, gestión, ocupación y reconstrucción.

Certificaciones de construcciones sostenibles obtenidas en España, Polonia y Chile:

Región	BREEAM	CES	LEED	LEED + WELL	Certificación energética A	Certificación energética B
Chile		1				
España	10		8	1	12	7
Polonia	2		1			
TOTAL	12	1	9	1	12	7

401-1. Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal

A lo largo de 2022, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 14.466 (28.676 en 2021), lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 42,11% (36,51% en 2021), con respecto a la plantilla media del ejercicio. El desglose por país, género y edad es el siguiente:

		<30	30 - 45	>45	Subtotal	TOTAL
España	Hombres	174	339	351	864	1.012
	Mujeres	50	68	30	148	
EE.UU	Hombres	610	718	610	1.938	2204
	Mujeres	86	109	71	266	
Canadá	Hombres	80	138	219	437	491
	Mujeres	14	19	21	54	
Reino Unido	Hombres	612	608	507	1.727	2.547
	Mujeres	285	299	236	820	
Polonia	Hombres	221	379	184	784	1.069
	Mujeres	142	120	23	285	
Latinoamérica	Hombres	1.866	2.556	1.504	5.926	6.258
	Mujeres	114	172	46	332	
Resto de países	Hombres	160	338	327	825	885
	Mujeres	18	26	16	60	
TOTAL	Hombres	3.723	5.076	3.702	12.501	14.466
	Mujeres	709	813	443	1.965	
	Subtotal	4.432		4.145		

El índice de rotación voluntario e involuntario (%) de 2022 desglosado por categoría profesional, edad y género es el siguiente

Categoría y edad	Voluntaria						Involuntaria						Total						Total por categoría
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			
	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	
Manager y categoría superior (Executive, Senior Manager, Head of Department, etc.)	0,02	0,33	0,20	0,00	0,15	0,03	0,00	0,08	0,17	0,00	0,03	0,01	0,02	0,40	0,36	0,00	0,18	0,04	1,01
Senior Professional / Supervisor	0,09	0,31	0,20	0,03	0,14	0,05	0,01	0,06	0,05	0,00	0,02	0,02	0,09	0,37	0,25	0,03	0,15	0,07	0,96
Professional	0,95	1,13	0,75	0,35	0,92	0,15	0,09	0,24	0,15	0,04	0,12	0,01	1,05	1,37	0,90	0,40	1,04	0,16	4,91
Administratives / Support	0,19	0,07	0,05	0,16	0,19	0,11	0,05	0,09	0,03	0,06	0,08	0,05	0,24	0,16	0,08	0,22	0,26	0,16	1,12
Blue Collar	3,42	4,28	2,96	0,33	0,54	0,48	4,96	8,20	6,94	0,20	0,52	0,33	8,38	12,49	9,90	0,53	1,07	0,81	33,17
Subtotal por edad	4,68	6,12	4,16	0,87	1,94	0,82	5,11	8,67	7,34	0,30	0,76	0,42	9,78	14,79	11,49	1,17	2,70	1,23	
Subtotal por género	14,95			3,62			21,12			1,48			36,06			5,11			41,17
Total	18,57						22,60						41,17						

*El número total de despidos de 2022 fue de 7.762 (10.208 en 2021).

Nota: se ofrecen los datos de rotación únicamente como ratios ya que estos representan de manera fidedigna las variaciones de plantilla registradas durante el año.

403-1. Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad

	2020	2021	2022
Trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud (%)	67,5	74,6	85,0

403-8 Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (ISO 45001)

	2020	2021	2022
Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (%)	93	93	87

403-9. Lesiones por accidente laboral

403-10 Dolencias y enfermedades laborales

	2020	2021	2022
Índice de frecuencia	9,2	8,8	3,2
Índice de frecuencia (incluyendo contratistas)	7,2	6,7	3,3
Índice de frecuencia total recordable	2,0	1,9	0,8
Índice de frecuencia total recordable (incluyendo contratistas)	1,6	1,4	0,7
Índice de gravedad	0,26	0,28	0,10
Tasa de absentismo	7,13	6,64	5,61
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales*	0,26	0,29	0,65
Horas de absentismo (mill.horas)	10,85	9,28	4,12
Número de accidentes fatales de empleados	2	2	3
Número de accidentes fatales de contratistas	3	6	2

*El número de casos de enfermedades profesionales ascendió en 2022 a 48 (41 en 2021).

Índice de frecuencia = número accidentes con baja*1,000,000/nº horas trabajadas

Índice de frecuencia total recordable= número accidentes total recordable*200,000/nº horas trabajadas

Índice de gravedad = nº jornadas perdidas * 1,000/nº horas trabajadas

Nota: se ofrecen los datos de accidentalidad únicamente como ratios ya que estos representan de manera fidedigna el desempeño de la compañía en el ámbito de la seguridad y la salud

404-1 MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN TOTALES Y MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN AL AÑO POR EMPLEADO

	2020		2021		2022					Horas empl. y categ. 2022	Horas por división 2022
	2020	2021	2020	2021	Profesional	Admin / Support	Blue Collar	Subtotal			
Corporación	9.209	18.770	Hombres	4.082	5.799	223	5	0	10.108	38,5	37,7
			Mujeres	2.089	4.711	159	651	0	7.610	36,6	
Autopistas	6.819	9.629	Hombres	2.473	809	2.082	147	2.389	7.900	21,2	24,6
			Mujeres	1.121	1.364	2.133	516	271	5.404	32,0	
Aeropuertos	630	1.014	Hombres	389	771	2.201	477	1.280	5.117	24,7	24,6
			Mujeres	241	58	334	544	3	1.179	24,2	
Construcción	186.602	118.857	Hombres	58.217	28.921	32.361	7.333	23.722	150.555	10,7	12,1
			Mujeres	13.479	13.930	20.907	5.116	1.540	54.972	18,6	
Servicios	517.926	635.263	Hombres	2.866	21.505	43.395	3.356	150.518	221.639	18,2	16,0
			Mujeres	500	3.392	6.086	4.904	20.718	35.598	9,0	
Subtotal por género y categoría			Hombres	68.027	57.805	80.262	11.317	177.910	395.320	14,6	14,6
			Mujeres	17.429	23.455	29.617	11.730	22.532	104.763	14,3	
Subtotal por categoría				85.456	81.260	109.879	23.047	200.441			
TOTAL	721.186	783.532				500.084					

405-1. Diversidad en órganos de gobierno y empleados

Plantilla a cierre	2022						Subtotal	TOTAL
	Manager y categoría superior (Executive, Senior Manager, Head of Department, etc.)	Senior Professional / Supervisor	Professional	Administratives / Support	Blue Collar			
Corporación	Hombres	139	123	17	6	0	285	511
	Mujeres	75	106	14	31	0	226	
Autopistas	Hombres	103	55	49	1	240	448	632
	Mujeres	31	40	39	21	53	184	
Aeropuertos	Hombres	26	18	59	15	80	198	239
	Mujeres	6	3	10	21	1	41	
Construcción	Hombres	2.261	1.271	2.314	532	8.149	14.527	17608
	Mujeres	501	546	1.180	541	313	3.081	
Servicios	Hombres	65	80	131	11	4.395	4.682	5.201
	Mujeres	23	25	81	54	336	519	
TOTAL	Hombres	2.594	1.547	2.570	565	12.864	20.140	24.191
	Mujeres	636	720	1.324	668	703	4.051	

Pueden consultarse los datos de 2021 en el Informe Anual Integrado 2021, página 182.

405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres

Brecha salarial 2022 (expresado en moneda local). Datos a 31.12.2022 - Salario base + complementos salariales*:

País	Género	Nº Empleados	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% brecha salarial (salario mediano)	% brecha salarial (salario medio)
España	Mujeres	911	16,8 %	41.018 €	49.637 €	-13,05 %	0,32 %
	Hombres	4.502	83,2 %	36.284 €	49.795 €		
Reino Unido	Mujeres	293	25,3 %	40.557 £	45.627 £	12,90 %	15,58 %
	Hombres	867	74,7 %	46.566 £	54.047 £		
EE. UU.	Mujeres	599	14,3 %	72.818 \$	82.726 \$	-15,38 %	1,02 %
	Hombres	3.579	85,7 %	63.113 \$	83.577 \$		
Polonia	Mujeres	2.525	25,0 %	103.530 \$	118.472 \$	-21,86 %	1,94 %
	Hombres	3.577	75,0 %	84.960 \$	120.812 \$		
Chile	Mujeres	376	7,8 %	18.037.839 CLP	21.963.069 CLP	-7,12 %	-12,45 %
	Hombres	4.468	92,2 %	16.839.497 CLP	19.530.994 CLP		
Canadá	Mujeres	67	10,9 %	75.173	77.202	-0,10 %	3,97 %
	Hombres	548	89,1 %	75.095	80.398		

(*) Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

Brecha global 2022 (expresado en euros). Datos a 31.12.2022 - Salario base + complementos salariales*:

País	Género	Nº Empleados	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% brecha salarial (salario mediano)	% brecha salarial (salario medio)
España	Mujeres	911	16,8 %	41.018 €	49.637 €	-13,05 %	0,32 %
	Hombres	4.502	83,2 %	36.284 €	49.795 €		
Reino Unido	Mujeres	293	25,3 %	47.564 €	53.510 €	12,90 %	15,58 %
	Hombres	867	74,7 %	54.611 €	63.385 €		
EE. UU.	Mujeres	599	14,3 %	69.133 €	78.539 €	-15,38 %	1,02 %
	Hombres	3.579	85,7 %	59.919 €	79.348 €		
Polonia	Mujeres	1.534	25,0 %	22.099 €	25.289 €	-21,86 %	1,94 %
	Hombres	4.568	75,0 %	18.135 €	25.788 €		
Chile	Mujeres	376	7,8 %	19.659 €	23.937 €	-7,12 %	-12,45 %
	Hombres	4.468	92,2 %	18.353 €	21.286 €		
Canadá	Mujeres	67	10,9 %	54.878 €	56.359 €	-0,10 %	3,97 %
	Hombres	548	89,1 %	54.820 €	58.692 €		
BRECHA GLOBAL TOTAL 2022	Mujeres	3.780	21,4 %	36.424 €	42.199 €	-8,87 %	3,24 %
	Hombres	18.532	78,6 %	33.457 €	43.610 €		
BRECHA GLOBAL TOTAL 2021	Mujeres	22.565	37,0 %	23.541 €	26.697 €	23,26 %	24,65 %
	Hombres	38.382	63,0 %	30.675 €	35.429 €		

Nota: Tal y como se muestra en el cuadro, la reducción que se ha producido en el dato de brecha salarial global del ejercicio 2021 al 2022 se debe principalmente a la venta de la mayor parte del negocio de Servicios, produciéndose fundamentalmente por el descenso del número de mujeres dentro de la categoría profesional de Blue Collar (el porcentaje de mujeres ha disminuido del 41% al 5%) y esta categoría recoge a los empleados con salarios más bajos de la compañía quedando esta distribución compuesta por un 95% de hombres y un 5% de mujeres. Además esta categoría tiene mucho peso dentro de la plantilla de la compañía ya que representan el 55% sobre el total de plantilla. La plantilla que se ha incluido en el análisis supone el 92,23% del total de plantilla a cierre.

(*) Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

Brecha salarial 2022 (expresado en moneda local) por categoría profesional. Datos a 31.12.22 - Salario base + complementos salariales*:

País	Categoría Profesional	Género	Nº Empleados	% Empleados	Salario medio	% Brecha Medio
	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	184	18,1 %	89.612 €	18,67 %
		Hombres	834	81,9 %	110.180 €	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	243	30,9 %	50.326 €	11,80 %
		Hombres	544	69,1 %	57.056 €	
	Professionals	Mujeres	201	24,2 %	40.102 €	12,70 %
		Hombres	631	75,8 %	45.935 €	
España	Administratives/Support	Mujeres	113	30,7 %	34.637 €	-8,16 %
		Hombres	255	69,3 %	32.022 €	
	Blue Collars	Mujeres	170	7,1 %	26.857 €	7,68 %
		Hombres	2.238	92,9 %	29.091 €	
	TOTAL 2022	Mujeres	911	16,8 %	49.637 €	0,32 %
		Hombres	4.502	83,2 %	49.795 €	
	TOTAL 2021	Mujeres	15.820	50,9 %	25.393 €	20,78 %
		Hombres	15.271	49,1 %	32.055 €	

Reino Unido	Executives/Senior Manager/ Manager	Mujeres	37	24,8 %	84.227 £	21,02 %
		Hombres	112	75,2 %	106.638 £	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	63	27,2 %	59.247 £	13,45 %
		Hombres	169	72,8 %	68.453 £	
	Professionals	Mujeres	78	29,5 %	39.785 £	11,62 %
		Hombres	186	70,5 %	45.015 £	
	Administratives/Support	Mujeres	73	70,2 %	29.847 £	7,94 %
		Hombres	31	29,8 %	32.420 £	
	Blue Collars	Mujeres	42	10,2 %	23.740 £	32,78 %
		Hombres	369	89,8 %	35.315 £	
	TOTAL 2022	Mujeres	293	25,3 %	45.627 €	15,58 %
		Hombres	867	74,7 %	54.047 €	
	TOTAL 2021	Mujeres	4.217	29,9 %	23.614 €	34,34 %
		Hombres	9.881	70,1 %	35.963 €	
EEUU (**)	Executives/Senior Manager/ Manager	Mujeres	83	29,7 %	149.718 \$	23,54 %
		Hombres	196	70,3 %	195.821 \$	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	100	26,7 %	99.025 \$	17,18 %
		Hombres	274	73,3 %	119.563 \$	
	Professionals	Mujeres	165	28,1 %	82.638 \$	24,44 %
		Hombres	423	71,9 %	109.368 \$	
	Administratives/Support	Mujeres	134	69,8 %	59.521 \$	28,99 %
		Hombres	58	30,2 %	83.820 \$	
	Blue Collars	Mujeres	117	4,3 %	50.570 \$	22,45 %
		Hombres	2.628	95,7 %	65.210 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	599	14,3 %	82.726 €	1,02 %
		Hombres	3.579	85,7 %	83.577 €	
	TOTAL 2021	Mujeres	680	13,2 %	73.406 €	-1,42 %
		Hombres	4.477	86,8 %	72.376 €	
Polonia	Executives/Senior Manager/ Manager	Mujeres	306	19,0 %	185.394 zł	15,89 %
		Hombres	1.297	81,0 %	220.423 zł	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	270	45,4 %	146.586 zł	10,17 %
		Hombres	325	54,6 %	163.190 zł	
	Professionals	Mujeres	727	46,2 %	93.327 zł	8,15 %
		Hombres	845	53,8 %	101.612 zł	
	Administratives/Support	Mujeres	197	70,6 %	69.885 zł	13,18 %
		Hombres	82	29,4 %	80.497 zł	
	Blue Collars	Mujeres	34	1,7 %	50.170 zł	10,62 %
		Hombres	2.019	98,3 %	56.129 zł	
	TOTAL 2022	Mujeres	1.534	25,0 %	118.472 €	1,94 %
		Hombres	4.568	75,0 %	120.812 €	
	TOTAL 2021	Mujeres	1.443	24,0 %	111.202 €	1,22 %
		Hombres	4.559	76,0 %	112.575 €	
Chile	Executives/Senior Manager/ Manager	Mujeres	8	14,8 %	71.898.643 CLP	17,28 %
		Hombres	46	85,2 %	86.917.375 CLP	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	24	13,0 %	33.793.271 CLP	10,95 %
		Hombres	160	87,0 %	37.950.567 CLP	
	Professionals	Mujeres	61	20,6 %	22.557.246 CLP	14,32 %
		Hombres	235	79,4 %	26.328.450 CLP	
	Administratives/Support	Mujeres	73	43,5 %	15.063.257 CLP	11,07 %
		Hombres	95	56,5 %	16.938.683 CLP	
	Blue Collars	Mujeres	210	5,0 %	16.183.775 CLP	7,51 %
		Hombres	3.932	95,0 %	17.498.399 CLP	
	TOTAL 2022	Mujeres	376	7,8 %	21.963.069 CLP	-12,45 %
		Hombres	4.468	92,2 %	19.530.994 CLP	
	TOTAL 2021	Mujeres	405	8,8 %	16.136.709 CLP	-8,30 %
		Hombres	4.194	91,2 %	14.899.985 CLP	

Canadá (**)	Executives/Senior Manager/ Manager	Mujeres	5	25,0 %	138.790 \$	27,79 %
		Hombres	15	75,0 %	192.191 \$	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	3	60,0 %	124.533 \$	19,27 %
		Hombres	2	40,0 %	154.260 \$	
	Professionals	Mujeres	1	10,0 %	95.000 \$	19,59 %
		Hombres	9	90,0 %	118.147 \$	
	Administratives/Support	Mujeres	12	85,7 %	64.694 \$	29,90 %
		Hombres	2	14,3 %	92.293 \$	
	Blue Collars	Mujeres	46	8,1 %	70.297 \$	7,73 %
		Hombres	520	91,9 %	76.190 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	67	10,9 %	77.202 €	3,97 %
		Hombres	548	89,1 %	80.398 €	
TOTAL 2021	Mujeres	680	13,2 %	73.406 €	-1,42 %	
	Hombres	4.477	86,8 %	72.376 €		

(*) Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

(**) El criterio de presentación de los datos correspondientes a los países de Estados Unidos y Canadá ha sido modificado del ejercicio 2021 al 2022, pasando en este último a ser países reportados por separado mientras que en 2021 se reportaban conjuntamente.

Brecha salarial 2022 (expresado en moneda local) por tramos de edad. Datos a 31.12.22 -Salario base + complementos salariales*:

País	Tramos Edad	Género	Nº Empleados	% Empleados	Salario medio	% Brecha Medio
España	0-30	Mujeres	120	28,0 %	34.347 €	-10,7 %
		Hombres	313	72,0 %	31.034 €	
	30-45	Mujeres	360	20,0 %	47.352 €	-6,8 %
		Hombres	1.462	80,0 %	44.354 €	
	>45	Mujeres	431	14,0 %	56.158 €	-1,9 %
		Hombres	2.727	86,0 %	55.135 €	
	TOTAL 2022	Mujeres	911	17,0 %	49.637 €	0,3 %
		Hombres	4.502	83,0 %	49.795 €	
	TOTAL 2021	Mujeres	15.820	51,0 %	25.393 €	20,8 %
		Hombres	15.271	49,0 %	32.055 €	
Reino Unido	0-30	Mujeres	75	32,0 %	£35.282	5,3 %
		Hombres	157	68,0 %	£37.240	
	30-45	Mujeres	147	29,0 %	£50.654	8,5 %
		Hombres	361	71,0 %	£55.329	
	>45	Mujeres	71	17,0 %	£46.154	23,4 %
		Hombres	349	83,0 %	£60.286	
	TOTAL 2022	Mujeres	293	25,0 %	£45.627	15,6 %
		Hombres	867	75,0 %	£54.047	
	TOTAL 2021	Mujeres	4.217	30,0 %	£23.614	34,3 %
		Hombres	9.881	70,0 %	£35.963	
EEUU (**)	0-30	Mujeres	169	15,0 %	68.106 \$	-19,1 %
		Hombres	972	85,0 %	57.185 \$	
	30-45	Mujeres	249	17,0 %	86.916 \$	12,9 %
		Hombres	1.233	83,0 %	99.818 \$	
	>45	Mujeres	181	12,0 %	90.310 \$	-4,8 %
		Hombres	1.374	88,0 %	86.218 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	599	14,0 %	82.726 \$	1,0 %
		Hombres	3.579	86,0 %	83.577 \$	
	TOTAL 2021	Mujeres	680	13,0 %	73.406 \$	-1,4 %
		Hombres	4.477	87,0 %	72.376 \$	

Polonia	0-30	Mujeres	409	39,0 %	86.954 zł	-4,0 %
		Hombres	631	61,0 %	83.618 zł	
	30-45	Mujeres	917	27,0 %	123.871 zł	8,3 %
		Hombres	2.392	73,0 %	135.015 zł	
	>45	Mujeres	208	12,0 %	172.555 zł	-45,3 %
		Hombres	1.545	88,0 %	118.750 zł	
	TOTAL 2022	Mujeres	1.534	25,0 %	118.472 zł	1,9 %
		Hombres	4.568	75,0 %	120.812 zł	
	TOTAL 2021	Mujeres	1.443	24,0 %	111.202 zł	1,2 %
		Hombres	4.559	76,0 %	112.575 zł	
Chile	0-30	Mujeres	109	9,0 %	15.520.651 CLP	1,0 %
		Hombres	1.087	91,0 %	15.676.283 CLP	
	30-45	Mujeres	189	8,0 %	22.803.377 CLP	-14,5 %
		Hombres	2.104	92,0 %	19.916.613 CLP	
	>45	Mujeres	78	6,0 %	18.044.799 CLP	17,9 %
		Hombres	1.277	94,0 %	21.975.528 CLP	
	TOTAL 2022	Mujeres	376	8,0 %	21.963.069 CLP	-12,5 %
		Hombres	4.468	92,0 %	19.530.994 CLP	
	TOTAL 2021	Mujeres	405	9,0 %	16.136.709 CLP	-8,3 %
		Hombres	4.194	91,0 %	14.899.985 CLP	
Canadá (**)	0-30	Mujeres	12	13,0 %	83.475 \$	-2,8 %
		Hombres	81	87,0 %	81.236 \$	
	30-45	Mujeres	26	13,0 %	81.863 \$	3,4 %
		Hombres	174	87,0 %	84.764 \$	
	>45	Mujeres	29	9,0 %	70.428 \$	9,2 %
		Hombres	293	91,0 %	77.574 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	67	11,0 %	77.202 \$	4,0 %
		Hombres	548	89,0 %	80.398 \$	
	TOTAL 2021	Mujeres	680	13,0 %	73.406 \$	-1,4 %
		Hombres	4.477	87,0 %	72.376 \$	

(*) Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

(**) El criterio de presentación de los datos correspondientes a los países de Estados Unidos y Canadá ha sido modificado del ejercicio 2021 al 2022, pasando en este último a ser países reportados por separado mientras que en 2021 se reportaban conjuntamente.

Glosario de términos

ACI: Airports Council International. Es el único representante mundial de los aeropuertos. Creado en 1991, ACI representa los intereses de los aeropuertos con gobiernos y organizaciones internacionales como la ICAO, desarrolla estándares, políticas y prácticas recomendadas para aeropuertos, y brinda información y oportunidades de capacitación para elevar los estándares en todo el mundo.

AGS: Aberdeen, Glasgow y Southampton. AGS Airports es el propietario en el Reino Unido de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. La compañía se formó en septiembre de 2014 por Ferrovial y Macquarie Group. En diciembre de 2014, la compañía adquirió de Heathrow Airport Holdings los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

Alineamiento: se considera como actividad alineada 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, y que además cumple con las salvaguardas sociales mínimas y con los criterios técnicos de selección.

ASQ: Encuesta de calidad del servicio del aeropuerto. Airport Service Quality es el programa de evaluación comparativa reconocido a nivel mundial que mide la satisfacción de los pasajeros mientras viajan a través de un aeropuerto. El programa proporciona las herramientas de investigación y la información de gestión para comprender mejor las opiniones de los pasajeros y lo que quieren de los productos y servicios de un aeropuerto.

APP: Alianza Público Privada. Es un acuerdo entre al menos un actor del sector público y al menos un actor del sector privado para la prestación de un servicio público.

BAME: acrónimo en inglés de black, Asian and minority ethnic.

BIM: Es una metodología de trabajo colaborativa para la creación y gestión de un proyecto de construcción (tanto de edificación como de infraestructuras). Su objetivo es centralizar toda la información del proyecto en un modelo de información digital creado por todos los 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 la gestión del mismo y reduciendo los costes de operación.

BuildUp!: Es una iniciativa de Ferrovial para fomentar el talento emprendedor y dar soluciones sostenibles a las necesidades internas de la empresa.

BWI: Business Water Index. Está relacionado con el consumo de agua y su vertido llevado a cabo en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

CAA: Civil Aviation Authority. La Autoridad Civil de Aviación es la corporación estatal cuyo propósito es supervisar y regular todos los aspectos de la aviación civil en el Reino Unido.

CAC: Comisión de Auditoría y Control. Está compuesta por cuatro consejeros independientes y externos. Se encarga de la supervisión de cuentas, auditoría interna, información financiera y control de riesgos.

CDP: Carbon Disclosure Project. Organización con sede en el Reino Unido que respalda a empresas y ciudades para divulgar el impacto ambiental de las principales corporaciones. Su objetivo es hacer que los informes medioambientales y la gestión de riesgos sean una

norma comercial, e impulsar la divulgación, el conocimiento y la acción hacia una economía sostenible.

CIIO: Chief Information and Innovation Officer. Principal responsable de gestionar el proceso de innovación y gestión del cambio en una organización. En algunos casos es la persona que origina nuevas ideas, reconociendo también ideas innovadoras generadas por otras personas.

CNMV: Comisión Nacional del Mercado de Valores. Órgano responsable de la supervisión e inspección de los mercados de valores españoles y de la actividad de todos los que participan en ellos. El objetivo de la CNMV es garantizar la transparencia de los mercados de valores españoles y la correcta formación de precios, así como la protección de los inversores.

CPS: Current Policies Scenario. Considera el impacto de aquellas políticas y medidas que están firmemente consagradas en la actualidad.

Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +3-4 °C a 2100.

CRM: Customer Relationship Management. 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 empresa a gestionar las relaciones con sus clientes de una manera organizada.

CSIC: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Es la institución pública más grande dedicada a la investigación en España y la tercera más grande 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 promover investigaciones que contribuyan al progreso científico y tecnológico, y está preparado para colaborar con españoles y extranjeros.

DBFOM: Siglas en inglés de Diseño, Construcción, Financiación, Operación y Mantenimiento.

DBF: Siglas en inglés de Diseño, Construcción y Financiación.

DJSI: Los Índices de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI), lanzados en 1999, son una familia de índices que evalúan el desempeño sostenible de miles de compañías que cotizan en bolsa y un socio estratégico de los índices Dow Jones de S & P. Son los puntos de referencia de sostenibilidad global más antiguos del mundo y se han convertido en el punto de referencia clave en la inversión en sostenibilidad para inversores y empresas. El DJSI se basa en un análisis del desempeño económico, ambiental y social de las empresas, y evalúa cuestiones como el gobierno corporativo, la gestión de riesgos, la creación de marcas, la mitigación del cambio climático, los estándares de la cadena de suministro y las prácticas laborales.

EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization. Medida contable calculada utilizando las ganancias netas de una empresa, antes de sustraer los gastos por intereses, impuestos, 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 producto que produce y vende, además de proporcionar un proxy para el flujo de efectivo).

EIT KICs: Knowledge and Innovation Communities (Innovation Communities) son asociaciones que reúnen empresas, centros de investigación y universidades. EIT Innovation Communities son

asociaciones dinámicas y creativas que aprovechan la innovación y el espíritu empresarial europeos para encontrar soluciones a los principales desafíos sociales en áreas con alto potencial de innovación y crear puestos de trabajo 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.

EPD: Environmental Product Declaration. Una Declaración Ambiental de Producto proporciona un perfil ambiental fiable, relevante, transparente, comparable y verificable que permite destacar un producto respetuoso con el medio ambiente, basado en información del ciclo de vida (ACV) conforme a normas internacionales y datos ambientales cuantificados.

FRM: Ferrovial Risk Management. La gestión de riesgos de Ferrovial (FRM) es un proceso de identificación y evaluación, supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, que se implementa en todas las áreas de negocio. Este proceso permite prevenir los riesgos; una vez que se han analizado y evaluado en función de su posible impacto y probabilidad, se toman las medidas de gestión y protección más adecuadas, según la naturaleza y la ubicación del riesgo.

FTSE4Good: La serie de índices FTSE4Good está diseñada para medir el desempeño de las empresas que demuestran prácticas sólidas en materia ambiental, social y de gobierno (ESG).

GECV: Grupo Español de Crecimiento Verde. Asociación empresarial cuyo objetivo es transferir a la sociedad y a la administración pública su visión de un modelo de crecimiento económico que sea compatible con el uso eficiente de los recursos naturales.

GEI: Gas de Efecto Invernadero. Gas en una atmósfera que absorbe y emite energía radiante dentro del 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, ambientales 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. Es 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.

HAH: Heathrow Airport Holdings. Anteriormente BAA es el operador con sede en el Reino Unido del aeropuerto de Heathrow. Se formó por la privatización de British Airports Authority como BAA plc como parte de las medidas de Margaret Thatcher para privatizar activos propiedad del gobierno. BAA plc fue comprada en 2006 por un consorcio liderado por Ferrovial.

IAGC: Informe Anual de Gobierno Corporativo.

IoT: Internet of Things. Internet de las cosas (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.

IPCC: Panel Intergubernamental del Cambio Climático (Intergovernmental Panel on Climate Change. IPCC), es el órgano de las Naciones Unidas responsable de la evaluación científica del cambio climático. Fue creado en 1988 y proporciona evaluaciones periódicas de los fundamentos científicos del cambio climático, sus impactos y riesgos futuros, y las medidas de adaptación y mitigación.

ISO: Organización Internacional de Normalización. Organización internacional independiente y no gubernamental con una membresía de 162 organismos nacionales de normalización y estandarización. 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 respalden la innovación y brinden soluciones a los desafíos mundiales.

Managed Lanes: activos desarrollados por Ferrovial en Estados Unidos, consistentes en un carril o carriles de peaje adicionales a los ya existentes, en los que se garantiza una velocidad mínima a sus usuarios. Las tarifas se ajustan a las condiciones de circulación, regulándose los niveles de captación.

MBA: Máster en Administración y Dirección de Empresas (Master in Business Administration) es un título académico de postgrado en negocios.

MIT: Massachusetts Institute of Technology. Es una institución educativa enfocada en la excelencia y la investigación, fundada en 1861 en Boston, Massachusetts (EE. UU.). La misión del MIT es avanzar en el conocimiento y educar a los estudiantes en ciencia, tecnología y otras áreas del saber. El Instituto es una universidad independiente, mixta y privada, organizada en cinco escuelas (arquitectura y planificación, ingeniería, humanidades, artes y ciencias sociales, gestión y ciencia). Tiene un claustro de alrededor de 1.000 miembros, más de 11.000 estudiantes de pregrado y postgrado, y más de 130.000 ex alumnos vivos.

NIIF: Normas Internacionales de Información Financiera. Generalmente 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 empresa sean comprensibles y comparables a través de fronteras internacionales.

NPS: Por sus siglas en inglés, New Policies Scenario. No sólo incorpora el anuncio de las políticas y medidas anunciadas si no también los efectos de la implantación de las mismas. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +2-3°C a 2.100.

NTO: por sus siglas en inglés, New Terminal One. Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha acordado la adquisición en 2022 de 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 de dicho aeropuerto y posibles ampliaciones).

ODS: Objetivos De Desarrollo Sostenible. Colección de 17 objetivos globales establecidos por las Naciones Unidas. Los ODS cubren una amplia gama de cuestiones de desarrollo social y económico. Estos incluyen 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.

OIT: Organización Internacional del Trabajo. Única agencia 'tripartita' de la ONU, la OIT reúne a gobiernos, empleadores y trabajadores de 187 Estados miembros a fin de establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de todos.

OMEGA: Optimización del Mantenimiento de Equipos y Gestión de Activos.

PAB: Private Activity Bonds. “Bonos de actividad privada”. 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.

RBE: Resultado Bruto de Explotación. Véase EBITDA.

RCE: Risk Control Effectiveness.

RTA: Retorno Total al Accionista. El rendimiento total para los accionistas (TSR) (o simplemente el retorno total) es una medida del rendimiento de las acciones y participaciones de diferentes compañías a lo largo del tiempo. Combina la apreciación del precio de las acciones y los dividendos pagados para mostrar el rendimiento total para el accionista expresado como un porcentaje anualizado.

SASB: Sustainability Accounting Standards Board. Es una organización sin fines de lucro que establece normas de información financiera. SASB fue fundada en 2011 para desarrollar y difundir estándares de contabilidad de sostenibilidad.

SBTi: 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.

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 considera un incremento de las temperaturas con respecto a niveles preindustriales de 2°C o menos.

STEM: Science, Technology, Engineering and Maths. CTIM es el acrónimo que sirve para designar las disciplinas académicas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas. Es el equivalente en español de STEM, un acrónimo en inglés de science, technology, engineering y mathematics. Este término se usa generalmente al abordar las políticas educativas y las opciones de currículo en las escuelas para mejorar la competitividad en el desarrollo de la ciencia y la tecnología.

Taxonomía de la UE: es un nuevo sistema de clasificación diseñado por la Comisión Europea para describir si una actividad o inversión empresarial puede considerarse o no sostenible desde el punto de vista de la adaptación o la mitigación del cambio climático.

TCFD: Task Force on Climate-related Financial Disclosures. El Grupo de Trabajo FSB sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD) 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. El Grupo de trabajo considera los riesgos físicos, de responsabilidad y de transición asociados con el cambio climático y lo que constituye la divulgación financiera efectiva en todas las industrias.

TIR: Tasa Interna de Retorno. 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.

UTE: Unión Temporal de Empresas.

WAI: Water Access Index. Está relacionado con los proyectos de abastecimiento de agua dentro del Programa de Accion Social.

WBCSD: World Business Council For Sustainable Development. Organización global dirigida por un CEO, con más de 200 empresas líderes que trabajan juntas para acelerar la transición a un mundo sostenible. Ayudamos a que nuestras compañías miembro sean más exitosas y sostenibles al enfocarse en el máximo impacto positivo para los accionistas, el medioambiente y las sociedades.

WFM: Water Footprint Assessment Manual. El manual cubre un conjunto completo de definiciones y métodos para la contabilidad de la huella hídrica. Muestra cómo se calculan las huellas hídricas para los procesos y productos individuales, así como para los consumidores, las naciones y las empresas. Incluye métodos para la evaluación de la sostenibilidad de la huella hídrica y una biblioteca de opciones de respuesta a la huella hídrica.

WRI: World Resources Institute. Organización sin fines de lucro de investigación global que se estableció en 1982. La misión de la organización es promover la sostenibilidad ambiental, las oportunidades económicas y la salud y el bienestar humanos. La IRG se asocia con gobiernos locales y nacionales, empresas privadas, corporaciones públicas y otras organizaciones sin fines de lucro, y ofrece servicios que incluyen temas de cambio climático global, mercados sostenibles, protección del ecosistema y servicios de gobernanza ambiental responsable.

WTI: Water Treatment Index. Está relacionado con el impacto que sobre el recurso tiene la actividad de tratamiento de agua (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).

Informe de Verificación

**Informe de Verificación Independiente de la información no financiera
incluida en el Informe de Gestión Consolidado correspondiente al
ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022**

FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES



Ernst & Young, S.L.
Calle de Raimundo Fernández Villaverde, 65
28003 Madrid

Tel: 902 365 456
Fax: 915 727 238
ey.com

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA INCLUIDA EN EL INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO

A los accionistas de Ferrovial, S.A.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, de la información no financiera correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022, de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes (en adelante, Ferrovial) que forma parte del Informe de Gestión Consolidado adjunto de Ferrovial.

El contenido del Informe de Gestión incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la tabla "Contenidos del Estado de Información No Financiera" y en la tabla "Indicadores *GRI Standards*" incluidas en el Informe de Gestión adjunto.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación de la información no financiera incluida en el Informe de Gestión Consolidado de Ferrovial (en adelante, IGC), así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de Ferrovial, S.A. La información no financiera incluida en el IGC se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y conforme a los *Sustainability Reporting Standards* de *Global Reporting Initiative* (estándares GRI), los principios recogidos en la Norma AA1000AP (2018) emitida por *AccountAbility (Institute of Social and Ethical Accountability)*, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Contenidos del Estado de Información No Financiera" y en la tabla "Indicadores *GRI Standards*" del citado IGC.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que la información no financiera incluida en el IGC esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de Ferrovial, S.A. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación de la información no financiera incluida en el IGC.

Nuestra independencia y gestión de la calidad

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

Nuestra firma aplica las normas internacionales de calidad vigentes y mantiene, en consecuencia, un sistema de calidad que incluye políticas y procedimientos relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.



El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España y con la Norma AA1000AS V3 (2018) -bajo un encargo de aseguramiento moderado tipo 2.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de Ferrovial que han participado en la elaboración de la información no financiera incluida en el IGC, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en la información no financiera incluida en el IGC y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- ▶ Reuniones con el personal de Ferrovial para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- ▶ Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2022 en función del análisis de materialidad realizado por Ferrovial y descrito en el apartado "Principios de Reporte", considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- ▶ Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en de la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2022.
- ▶ Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en de la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2022.
- ▶ Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en de la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2022 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- ▶ Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Asimismo, se ha realizado una revisión de la adecuación de la estructura y contenidos de acuerdo a los principios recogidos en la Norma AA1000AS V3 (2018), bajo un encargo de aseguramiento moderado tipo 2.



Párrafo de énfasis

El Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas alineadas en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático por primera vez para el ejercicio 2022, adicional a la información referida a actividades elegibles exigida en el ejercicio 2021. En consecuencia, en de la información no financiera incluida en el IGC adjunto no se ha incluido información comparativa sobre alineamiento. Adicionalmente, cabe señalar que los administradores de Ferrovial, S.A. han incorporado información sobre los criterios que, en su opinión, mejor permiten dar cumplimiento a las citadas obligaciones y que están definidos en el apartado "Taxonomía" del IGC adjunto. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que la información no financiera incluida en el IGC de Ferrovial correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y conforme a los estándares GRI, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Contenidos del Estado de Información No Financiera" y en la tabla "Indicadores *GRI Standards*" del citado Informe de Gestión.

Sobre la aplicación de la Norma de Principios de *AccountAbility* AA1000AS V3 (2018) no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos indique que Ferrovial no haya aplicado los principios de inclusividad, relevancia, capacidad de respuesta e impacto, según lo detallado en el apartado "Principios de Reporte".

Recomendaciones

- ▶ **Inclusividad:** Ferrovial continúa profundizado en la identificación y diagnóstico a través del modelo de gestión de sus grupos de interés, incluyendo las sociedades participadas, de acuerdo a su modelo de gestión específico para estas sociedades. Se recomienda seguir actualizando los colectivos de forma alineada con la actualización de las prioridades estratégicas y continuar realizando procesos de información y consulta a comunidades locales a fin de mejorar la gestión de los grupos de interés locales.
- ▶ **Relevancia:** Ferrovial realiza el proceso de identificación y valoración de asuntos materiales que son relevantes para sus grupos de interés, que le ha servido para definir su Plan Estratégico *Horizon 24* centrado en la promoción, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. Teniendo en cuenta el contexto social y de mercado tan cambiante, se recomienda reevaluar periódicamente los asuntos materiales para reforzar la inclusión de los aspectos relevantes en el Plan de Sostenibilidad 2030 enmarcado en dicho Plan Estratégico.



4

- ▶ **Capacidad de Respuesta:** Ferrovial monitoriza a través de su Plan de Sostenibilidad 2030 sus áreas de actuación y objetivos concretos para cada año de vigencia, alineándose con los asuntos relevantes de la organización. Se recomienda seguir incorporando las expectativas de los grupos de interés locales en ejercicios futuros, centrando los esfuerzos en el seguimiento de las iniciativas que Ferrovial pretende abordar. Por otro lado, y dada la complejidad del proceso de consolidación y reporting de información procedente de un gran número de sociedades dependientes, recomendamos seguir fortaleciendo los sistemas de control interno de información no financiera con el objetivo de asegurar la calidad e integridad de la información reportada.
- ▶ **Impacto:** el Plan de Sostenibilidad 2030 de Ferrovial sirve de apoyo a las iniciativas que se agrupan en torno a sus seis macro tendencias globales, que complementan el desarrollo de su Plan Estratégico *Horizon 24* según sus cuatro prioridades estratégicas. Recomendamos avanzar en la medición y análisis del valor a largo plazo creado por Ferrovial, desarrollando un proceso para evaluar y gestionar los impactos reales y potenciales de la organización en las distintas áreas en las que tiene influencia, así como seguir optimizando las metodologías de cálculo de huella de carbono y huella hídrica que miden el impacto de su actividad.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

ERNST & YOUNG, S.L.

2023 Núm. 01/23/04939
SELLO CORPORATIVO: 30,00 EUR
.....
Sello distintivo de otras actuaciones
.....

ERNST & YOUNG, S.L.

Alberto Castilla Vida

28 de febrero de 2023